

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie

2007/0297(COD)

8.5.2008

PROJET D'AVIS

de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie

à l'intention de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

Rapporteur pour avis (*): Werner Langen

(*): Procédure de commissions associées – Article 47 du règlement

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Depuis 1995, l'UE dispose d'une stratégie pour réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières. Cette stratégie repose sur trois axes: engagement volontaire des constructeurs de réduire les émissions de CO₂; promotion des véhicules propres grâce à des mesures fiscales et amélioration de l'information du consommateur. Entre 1995 et 2007, des progrès considérables ont été accomplis en matière d'efficacité énergétique. Une partie de ces progrès ont toutefois été compensés par la croissance de la demande de véhicules plus gros. Les émissions de CO₂ du secteur des voitures particulières représentent en Europe quelque 12 % du total des émissions. Les voitures particulières représentent environ 78 % des transports de personnes dans l'Union européenne.

1. Objectifs de la proposition de règlement

La proposition de règlement à l'examen vise à atteindre un objectif uniforme et contraignant de 130 g de CO₂/km à partir de 2012. Le Parlement souscrit à cet objectif partagé. Il appuie les objectifs généraux visés par la Commission. Cela dit, le règlement qui doit être adopté par le Conseil et par le Parlement doit viser des objectifs durables et socialement acceptables en tenant compte de la diversité des constructeurs automobiles européens et de leur position face à la concurrence internationale.

2. Options et courbe

Le point délicat réside en particulier dans une répartition équitable des objectifs de réduction entre petits et gros véhicules. Les véhicules de grandes dimensions - segment dans lequel les constructeurs européens représentent 80 % du marché – sont à la pointe des techniques nouvelles. La courbe des valeurs limites est fonction de la masse des véhicules. L'objectif en matière d'émissions de CO₂ pour la moyenne de la flotte neuve d'un constructeur, sur la base de la masse moyenne, représente le meilleur critère de mesure. La contribution sensiblement plus élevée des véhicules de cette catégorie par rapport aux petits est déterminée par le profil de la courbe.

Le profil proposé par la Commission - 60 % - est approuvé. Les objectifs de réduction applicables aux véhicules de grandes dimensions sont nettement supérieurs à ceux relatifs aux véhicules de petite taille. Un profil de 60 % signifie que les émissions de CO₂ n'augmentent pas au prorata du poids, mais de manière nettement disproportionnée. La masse est le paramètre optimal pour déterminer les objectifs CO₂. Ce paramètre est en effet de nature à engendrer moins de distorsions de concurrence que les autres. Au Japon et en Chine, le poids est déjà à la base de la législation relative au CO₂. L'évolution est facile à surveiller; les données sont déjà disponibles. Étant donné que les constructeurs élaborent des schémas de plate-forme, le paramètre "empreinte" ne constitue pas un élément approprié. Le recours à l'empreinte ferait que tous les véhicules d'une même plate-forme se verraient appliquer des objectifs identiques, indépendamment de leur équipement et de leur poids. De plus, l'empreinte défavoriserait fortement les petits véhicules urbains qui émettent peu de CO₂.

3. Mesures complémentaires de l'approche intégrée

La limite de 120 g de CO₂/km relevant de l'approche intégrée prévoit une réduction de 10 g/km grâce à des mesures complémentaires. Celles-ci englobent les pneumatiques, la

réduction de la friction, des systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques, des installations de climatisation économes, etc., éléments permettant d'économiser environ 5 g/km de CO₂. À cela s'ajoutent les biocarburants, pour environ 5 g/km de CO₂ aussi. Pour que les techniques nouvelles et les mesures d'économie d'énergie s'imposent, il est opportun de reconnaître les innovations permettant d'économiser comme des mesures de réduction du CO₂. Étant donné que ces innovations ne sont pas toutes justiciables des tests, ou parce que les modifications des procédures harmonisées au niveau international prennent du temps et du travail, il a été proposé d'instaurer une procédure conformément à l'article 6 et à l'annexe II bis. Au nombre des innovations, peuvent compter des mesures relevant de la technique automobile, touchant à l'entretien, à la formation des conducteurs, à l'infrastructure de navigation, etc. L'objectif est de promouvoir toutes les mesures permettant d'améliorer le bilan environnemental.

4. Phase de mise en place

Étant donné que l'élaboration de nouveaux modèles et de nouvelles plates-formes prend au moins cinq à huit ans, il convient de mettre en œuvre l'objectif de 120 g de CO₂/km non pas pour une échéance déterminée, mais au cours d'une phase de transition de plusieurs années. Il est donc proposé qu'en 2012 un quart de la flotte de véhicules neufs, en 2013 la moitié, en 2014 trois quarts et en 2015, l'ensemble de la flotte d'un constructeur atteignent l'objectif de 120 g, y compris les mesures complémentaires. Cette souplesse s'impose pour donner aux constructeurs le délai nécessaire et pour rendre possibles des solutions de remplacement.

5. Sanctions

Les amendes proposées par la Commission - entre 100 et 475 euros par tonne de CO₂ – sont sans commune mesure avec les prix concevables pour les certificats CO₂ dans l'industrie et dans le secteur de l'énergie. Les sanctions ne sauraient avoir pour objet d'affaiblir la capacité d'innovation du secteur. Elles doivent plutôt inciter à appliquer une mesure ou à financer des mesures de remplacement garantissant la réduction des émissions recherchée. Les sanctions proposées de 10 à 40 euros par gramme de CO₂ pour les voitures neuves (ce qui correspond à un prix par tonne de 200 euros) devraient permettre d'atteindre ce résultat. On peut considérer que l'information du consommateur et la concurrence entre les fabricants engendreront une pression nettement plus forte sur les constructeurs pour qu'ils respectent les valeurs limites prévues.

6. Dérogations

La proposition prévoit un certain nombre de dérogations qu'il y a lieu d'examiner dans le détail. La limite, prévue par la Commission, de moins de 10 000 voitures neuves vendues dans l'UE par an, est ramenée à 5 000, cependant que le régime supplémentaire est limité à cinq ans pour les constructeurs qui ne sont guère en mesure d'atteindre les valeurs de réduction prévues par le règlement et qui représentent au maximum 1 % des immatriculations neuves annuelles dans l'UE.

7. Objectifs à long terme

Des objectifs à long terme doivent être adoptés en 2014 par le Parlement et par le Conseil sur la base d'un bilan et d'une proposition de la Commission. À ce moment-là, il sera possible

aussi de se faire une idée des nouvelles techniques, notamment de l'introduction de formules de propulsion de remplacement, comme les véhicules électriques. Les objectifs à long terme doivent tenir compte du fait que les nouveaux moteurs et systèmes hybrides auront un cycle de vie relativement bref. En effet, dix ans seulement après leur mise sur le marché, la nouvelle génération de moteurs ne produisant pas de carbone pourrait être disponible. La politique doit donc permettre le passage à ces techniques nouvelles. L'application des valeurs prévues par le règlement - 120 g de CO₂/km en moyenne – signifie que la consommation moyenne devrait être ramenée à environ cinq litres par cent kilomètres pour les véhicules à essence et à 4,5 litres pour cent kilomètres pour les véhicules à gazole. Il s'agit d'objectifs très ambitieux par rapport à la situation actuelle.

AMENDEMENTS

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie invite la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Amendement 1

Proposition de règlement Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) Ces engagements impliquent notamment la nécessité ***pour tous les États membres*** de réduire significativement les émissions des voitures particulières. ***Il convient que des politiques et mesures soient mises en œuvre au niveau des États membres et de la Communauté dans tous les secteurs de l'économie communautaire, et non uniquement dans les secteurs de l'industrie et de l'énergie, afin de générer les réductions substantielles des émissions qui sont nécessaires.*** Le secteur des transports routiers occupe le deuxième rang dans l'Union européenne pour ce qui est des émissions de gaz à effet de serre et ses émissions ne cessent d'augmenter. Si ***l'incidence des transports routiers sur le climat continue sa progression, elle compromettra*** de façon significative les réductions réalisées par les autres secteurs pour lutter contre le changement

Amendement

(4) Ces engagements impliquent notamment la nécessité de réduire significativement ***aussi*** les émissions des voitures particulières. ***Cela rend nécessaires des dispositions relatives aux émissions pour les constructeurs et les importateurs de véhicules neufs. Seules des dispositions communautaires sont de nature à garantir que les véhicules neufs soient soumis au même régime dans tous les États membres de l'Union européenne. Pour que les objectifs des États membres et de la Communauté en matière de réduction des émissions de CO₂ soient atteints, il ne suffit pas de prendre des mesures dans les seuls secteurs de l'industrie et de l'énergie, mais aussi dans ceux des transports et des ménages. La présente proposition concerne le secteur des voitures particulières en Europe.*** Le secteur des transports routiers occupe le deuxième rang dans l'Union européenne

climatique.

pour ce qui est des émissions de gaz à effet de serre et ses émissions ne cessent d'augmenter. Si **les émissions de CO₂ continuent leur** progression, **elles compromettent** de façon significative les réductions réalisées par les autres secteurs pour lutter contre le changement climatique.

Or. de

Justification

Ce ne sont pas les États membres qui doivent réduire les émissions, mais les constructeurs et les importateurs de voitures particulières. Ce n'est pas l'incidence sur le climat qui risque de poursuivre sa progression, mais les émissions de gaz à effet de serre, en particulier de CO₂.

Amendement 2

Proposition de règlement Considérant 5

Texte proposé par la Commission

(5) La fixation d'objectifs au niveau communautaire pour les voitures neuves est nécessaire pour éviter la fragmentation du marché intérieur qu'entraînerait l'adoption de mesures différentes au niveau des États membres. Les objectifs communautaires offrent aux constructeurs, pour qu'ils puissent se conformer aux exigences en matière de réduction des émissions de CO₂, **plus de souplesse et de sécurité de programmation que des objectifs de réduction fixés de façon autonome au niveau national**. Il est important que l'établissement des normes relatives aux émissions prenne en compte les implications pour les marchés et pour la compétitivité des constructeurs, les coûts directs et indirects imposés aux entreprises, ainsi que les avantages escomptés en matière de stimulation de l'innovation et de réduction de la consommation d'énergie.

Amendement

(5) La fixation d'objectifs au niveau communautaire pour les voitures neuves est nécessaire pour éviter la fragmentation du marché intérieur qu'entraînerait l'adoption de mesures différentes au niveau des États membres. Les objectifs communautaires offrent aux constructeurs, pour qu'ils puissent se conformer aux exigences en matière de réduction des émissions de CO₂ **et pour empêcher que des objectifs de réduction nationaux disparates n'engendrent des distorsions de concurrence entre les États membres. De telles distorsions iraient carrément à l'encontre de l'objectif de création d'un marché intérieur européen unitaire**. Il est important que l'établissement des normes relatives aux émissions prenne en compte les implications pour les marchés et pour la compétitivité des constructeurs, les coûts directs et indirects imposés aux entreprises, ainsi que les avantages escomptés en

matière de stimulation de l'innovation et de réduction de la consommation d'énergie.

Or. de

Justification

Seul un régime européen unique fondé sur l'article 95 du traité CE est de nature à empêcher des distorsions de concurrence ainsi que des initiatives purement nationales et des régimes particuliers.

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) Il importe que le cadre législatif mis en place pour atteindre l'objectif d'émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves fixe des objectifs de réduction des émissions qui soient neutres du point de vue de la concurrence, socialement équitables et durables, qui tiennent compte de la diversité des constructeurs automobiles européens et qui évitent toute distorsion *injustifiée* de la concurrence entre ces constructeurs. Il importe que le cadre législatif soit compatible avec l'objectif global consistant à réaliser les objectifs assignés à l'Union européenne au titre du protocole de Kyoto et qu'il soit complété par d'autres instruments ciblant davantage l'utilisation, tels que la différenciation des taxes sur les voitures et sur l'énergie.

Amendement

(11) Il importe que le cadre législatif mis en place pour atteindre l'objectif d'émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves fixe des objectifs de réduction des émissions qui soient neutres du point de vue de la concurrence, socialement équitables et durables, qui tiennent compte de la diversité des constructeurs automobiles européens et qui évitent toute distorsion de la concurrence entre ces constructeurs. Il importe que le cadre législatif soit compatible avec l'objectif global consistant à réaliser les objectifs assignés à l'Union européenne au titre du protocole de Kyoto et qu'il soit complété par d'autres instruments ciblant davantage l'utilisation, tels que la différenciation des taxes sur les voitures et sur l'énergie.

Or. de

Justification

Une définition de distorsion "justifiée" par la Commission est superflue.

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) Afin de préserver la diversité du marché automobile et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO₂ selon *l'utilité* des voitures sur une base linéaire. La masse *du véhicule apparaît comme* le paramètre *le plus approprié aux fins de la définition de l'utilité. Ce paramètre fournit en effet une correspondance satisfaisante avec les émissions actuelles et permettrait donc de fixer des objectifs plus réalistes et neutres du point de vue de la concurrence. En outre, les données relatives à la masse des véhicules sont facilement accessibles. Il convient cependant de collecter également les données concernant l'autre paramètre relatif à l'utilité, à savoir l'empreinte au sol (qui correspond à la voie multipliée par l'empattement), afin de faciliter les évaluations à plus long terme de l'approche fondée sur l'utilité. Lors de l'établissement des objectifs, il est nécessaire de prendre en compte les prévisions d'évolution de la masse des voitures neuves jusqu'en 2012 et d'éviter toute mesure d'incitation susceptible d'encourager les constructeurs à augmenter la masse de leurs véhicules à la seule fin de bénéficier d'un objectif de réduction des émissions de CO₂ calculé en conséquence. C'est pourquoi, lors de la définition des objectifs pour 2012, il convient de considérer l'évolution potentielle de l'augmentation autonome de masse des véhicules fabriqués par les constructeurs et vendus sur le marché de l'Union européenne. Enfin, il y a lieu, par la différenciation des objectifs, d'encourager les réductions d'émissions*

Amendement

(12) Afin de préserver la diversité du marché automobile et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO₂ selon *la masse* des voitures, *de manière linéaire. La masse est* le paramètre *optimal pour traduire cette fonction car elle correspond à des données, elle est en relation significative avec les émissions actuelles de CO₂ et permet donc de définir des objectifs réalistes et neutres du point de vue de la concurrence. Il conviendrait toutefois aussi de prendre en considération les données relatives à l'autre paramètre que constitue l'empreinte au sol du véhicule (produit de la voie et de l'empattement), mais ce dans le seul but de faciliter l'évaluation à moyen terme, dans le contexte de la révision de 2014.*

dans toutes les catégories de voitures, tout en reconnaissant que des réductions plus importantes peuvent être réalisées pour les voitures plus lourdes.

Or. de

Justification

L'amendement trouve sa justification dans un souci de clarté formelle et de précision du contenu. L'augmentation autonome de masse pourrait modifier les exigences peu après l'entrée en vigueur, rendant ainsi difficile la sécurité de planification pour 2015.

Amendement 5

Proposition de règlement Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) Le présent règlement a pour but d'inciter le secteur automobile à investir dans de nouvelles technologies. Il ***encourage activement l'éco-innovation et prend*** en compte les évolutions technologiques à venir, ***ce qui renforce la compétitivité de l'industrie européenne et stimule la création d'emplois de qualité.***

Amendement

(13) Le présent règlement a pour but d'inciter le secteur automobile ***(constructeurs et sous-traitants)*** à investir dans de nouvelles technologies. Il ***doit donc être élaboré de manière à prendre en compte et à récompenser les éco-innovations réduisant les émissions de gaz à effet de serre et, partant, aider les constructeurs et leurs sous-traitants à prendre une place de pointe sur le marché et prendre en compte de manière satisfaisante les évolutions techniques à venir. Cela renforcera la compétitivité de l'industrie européenne de manière durable et garantira des emplois de qualité dans l'Union.***

Or. de

Justification

La proposition réduit les éco-innovations à prendre en compte à celles qui sont reconnues dans la procédure de vérification en vigueur. La limitation à 5 g de CO₂/km ou, biocarburants compris, à 10 g de CO₂/km, grâce aux mesures complémentaires, est insuffisante. On reste nettement en deçà des possibilités techniques et économiques.

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 19

Texte proposé par la Commission

(19) Il est nécessaire de mettre en place un **solide** mécanisme de **contrôle** afin de garantir le respect des objectifs prévus au présent règlement.

Amendement

(19) Il est nécessaire de mettre en place un mécanisme de **sanctions compatible avec le traité** afin de garantir le respect des objectifs prévus au présent règlement.

Or. de

Justification

S'agissant de la fixation de sanctions, il faut tenir compte de tous les éléments et respecter la portée de l'article 95 du traité CE.

Amendement 7

Proposition de règlement Considérant 22

Texte proposé par la Commission

(22) 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 CO₂ 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 de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières, il convient qu'elle reflète les**

Amendement

(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus **pour les émissions de CO₂ des véhicules neufs** soit évalué **et contrôlé** au niveau communautaire. **Les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ 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 de 2012. La prime augmente continuellement entre 2012 et 2015. Par la suite, elle est déterminée par la différence entre les valeurs de CO₂ du pourcentage déterminant des véhicules neufs immatriculés par rapport aux objectifs. La prime n'est payable que si l'objectif moyen n'est pas respecté par au moins un quart de la flotte en 2012, au moins la**

coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.

moitié en 2013, au moins trois quarts en 2014 et par l'ensemble de la flotte en 2015. La prime est calculée de manière à offrir une incitation suffisante au respect des valeurs d'émissions de CO₂ et, d'autre part, à s'aligner dans une certaine mesure sur les coûts de prévention des émissions moyens ou les coûts des certificats dans d'autres secteurs de l'Union européenne.

Or. de

Justification

La prime proposée par la Commission (entre 100 et 475 euros par tonne de CO₂) est nettement supérieure au prix des certificats CO₂ comparable, prévu par le système de négociation des émissions de l'UE. Cette pénalisation unilatérale des constructeurs de voitures particulières et de leurs clients ne se justifie pas et elle est inefficace du point de vue économique. Les sanctions proposées affaibliraient la capacité d'innovation du secteur. Elles doivent donc être atténuées pour que, d'une part, l'incitation à l'innovation soit suffisante et, d'autre part, pour maintenir la prime à un niveau acceptable.

Amendement 8

Proposition de règlement Considérant 22 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(22 bis) Les montants de prime perçus pour dépassement des émissions alimentent intégralement un fonds créé pour explorer des techniques nouvelles permettant de réduire les émissions de CO₂ du transport par route et mettre en place des systèmes de transport produisant peu de CO₂. Pour l'affectation des ressources de ce fonds, la Commission est assistée par le comité prévu à l'article 12 du présent règlement.

Or. de

Justification

Pour promouvoir l'innovation technique, le produit de la prime pour dépassement d'émissions alimente un fonds destiné à soutenir la recherche et le développement de techniques d'économie d'énergie, ainsi que des mesures de prévention des émissions de CO₂ dans le transport par route.

Amendement 9

Proposition de règlement Considérant 25

Texte proposé par la Commission

(25) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission.

Amendement

(25) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission. ***Au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, il y aura lieu de déterminer si les pouvoirs d'exécution conférés à la Commission sont suffisants ou s'ils doivent être modifiés.***

Or. de

Amendement 10

Proposition de règlement Considérant 28 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(28 bis) La méthode de test en vigueur ne couvre pas toutes les possibilités techniques de réduction du CO₂ et autres gaz à effet de serre. Il convient donc de définir une procédure prenant en considération le potentiel de réduction lié à l'introduction de mesures technologiques ne relevant pas de la méthode d'essai prévue par le règlement 2007/715/CE ou non prises en

considération de manière satisfaisante par celle-ci (éco-innovations). Les éco-innovations doivent être considérées comme un moyen d'inciter les constructeurs à atteindre les objectifs spécifiques de réduction de CO₂.

Or. de

Justification

L'incitation à introduire des éco-innovations ne sera suffisamment grande pour les constructeurs, les sous-traitants et les consommateurs que si toutes les possibilités techniques sont prises en compte et exploitées. La promotion de l'innovation en vue de réduire les émissions de CO₂ contribue à la protection de l'environnement et au renforcement de la compétitivité du secteur automobile européen, à la création d'emplois de qualité, ainsi qu'au progrès technique.

Amendement 11

Proposition de règlement

Article 1

Texte proposé par la Commission

Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO₂/km. ***Le règlement fixe à 130 g de CO₂/km le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des moteurs, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application. Le présent règlement sera complété par des mesures visant à réaliser, dans le cadre de l'approche communautaire intégrée, une réduction supplémentaire de 10 g/km.***

Amendement

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO₂/km.

1 bis. *L'objectif doit être atteint en 2012 pour au moins un quart, en 2013 pour au*

moins la moitié, en 2014 pour au moins trois quarts et en 2015 pour l'ensemble de la flotte. Afin de pouvoir atteindre l'objectif de 120 g de CO₂/km en 2015 pour l'ensemble de la flotte neuve, des améliorations de la technique automobile s'imposent, qui débouchent sur une valeur moyenne d'émission de CO₂ de 130 g/km pour les véhicules neufs.

1 ter. Dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté, des mesures supplémentaires sont mises en place en vertu du présent règlement, qui représentent au moins 10 g de CO₂/km.

1 quater. Les émissions de CO₂ sont déterminées conformément au règlement 2007/715/CE et à ses dispositions d'exécution. Les mesures supplémentaires prises par les constructeurs et par leurs sous-traitants et qui permettent des réductions supplémentaires des émissions de gaz à effet de serre sont prises en compte au titre de l'article 6 et de l'annexe III pour ce qui est des exigences techniques.

Or. de

Justification

La limitation rigoureuse aux résultats fournis par la méthode d'essai en vigueur et la limitation des mesures supplémentaires à 10 g de CO₂/km réduisent les possibilités techniques et n'incitent pas à l'éco-innovation. Il faut considérer les véhicules neufs comme un tout et réaliser le progrès technique maximal. Des modifications de la méthode d'essai ne constituent pas une solution efficace. Il faut donc faire jouer les dispositions de l'article 6 et de l'annexe III du règlement.

Amendement 12

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 1 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 quinquies. En 2014, la Commission

propose, à la lumière d'un bilan et d'une évaluation de l'incidence juridique, des objectifs à moyen et à long terme pour les véhicules neufs à partir de 2020 et de 2025. Elle les soumet à la décision du Conseil et du Parlement.

Or. de

Justification

Pour promouvoir le progrès technique dans le secteur automobile et donner aux constructeurs et aux sous-traitants la certitude pour la planification et l'investissement, il y a lieu de fixer des objectifs à long terme à la lumière d'un bilan approfondi et d'une évaluation précise des incidences juridiques. Cela aussi pour promouvoir et imposer des techniques de remplacement. Ces objectifs devraient être arrêtés en temps opportun dans le cadre de la codécision.

Amendement 13

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

Texte proposé par la Commission

2. Il n'est pas tenu compte des immatriculations antérieures effectuées en dehors de la Communauté moins **de trois** mois avant l'immatriculation dans la Communauté.

Amendement

2. Il n'est pas tenu compte des immatriculations antérieures effectuées en dehors de la Communauté moins **d'un** mois avant l'immatriculation dans la Communauté.

Or. de

Justification

Les nouvelles immatriculations doivent être définies de manière à exclure dans la mesure du possible les possibilités de contournement et les distorsions de concurrence.

Amendement 14

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Sont exclus du champ d'application du présent règlement les véhicules utilisés à des fins sociales particulières visées à l'article 3, paragraphe 1, sous (f) quater.

Or. de

Justification

Le nombre de ces véhicules est relativement faible. Une dérogation est donc justifiée pour rendre le régime acceptable du point de vue social.

Amendement 15

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

(f bis) Éco-innovations: toutes les mesures prises par les constructeurs et les sous-traitants qui contribuent de manière mesurable à réduire les émissions de gaz à effet de serre, notamment de CO₂, et ne sont pas prises en compte dans le règlement 2007/715/CE ou ne sont pas prévues par la loi (parmi les mesures supplémentaires visées à l'article 1).

Or. de

Justification

L'incitation à introduire des éco-innovations ne sera suffisamment grande pour les constructeurs, les sous-traitants et les consommateurs que si toutes les possibilités techniques sont prises en compte et exploitées. La promotion de l'innovation en vue de réduire les émissions de CO₂ contribue à la protection de l'environnement et au renforcement de la compétitivité du secteur automobile européen, à la création d'emplois de qualité, ainsi qu'au progrès technique.

Amendement 16

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – point f ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(f ter) Superprime: prime prévue pour les véhicules dont les émissions de CO₂ sont particulièrement faibles et qui atteignent une valeur inférieure à 70 g/km.

Or. de

Justification

Ces superprimes permettraient aux constructeurs qui proposent des véhicules produisant peu de CO₂ de bénéficier d'avantages particuliers.

Amendement 17

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – point f quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(f quater) Véhicules utilisés à des fins sociales particulières: il s'agit des véhicules suivants de la catégorie M₁

a) véhicules utilisés à des fins particulières au sens de la directive 2007/46/CE et dont la masse est supérieure à 2 000 kg,

b) véhicules dont la masse est supérieure à 2 000 kg et qui sont destinés à transporter sept passagers ou plus outre le chauffeur. Sont exclus de cette catégorie les véhicules de la catégorie M₁G au sens de la directive 2007/46/CE,

c) les véhicules dont la masse est supérieure à 1 760 kg et qui sont destinés exclusivement à des fins professionnelles et qui sont accessibles à des personnes en

fauteuil roulant, conformément à la politique communautaire en faveur des personnes handicapées.

Or. de

Justification

Le nombre de ces véhicules est relativement faible. Une dérogation est donc justifiée pour rendre le régime acceptable du point de vue social.

Amendement 18

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 2 – premier alinéa – partie introductive

Texte proposé par la Commission

2. Aux fins du présent règlement, *des* constructeurs sont considérés comme *liés* *s'il s'agit d'entreprises liées*. On entend par «*entreprises liées*»:

Amendement

2. Aux fins du présent règlement, *différents* constructeurs *regroupés au sein d'une entreprise liée* sont considérés comme *un seul constructeur*. On entend par «*entreprise liée*»:

Or. de

Justification

L'amendement ne modifie pas le sens de la disposition, mais contribue à la clarté du texte.

Amendement 19

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Pour les constructeurs qui produisent des voitures particulières dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à 70 g/km, chacun des véhicules neufs mis en circulation jusqu'en 2015 inclus compte pour cinq pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂.

Justification

La valeur de 70 g de CO₂/km et le montant de la prime sont de nature à tenir compte de manière appropriée du coût des formules de propulsion de remplacement. La multiplication par cinq traduit l'ouverture technologique du règlement.

Amendement 20**Proposition de règlement****Article 5 – paragraphe 2 – partie introductive***Texte proposé par la Commission*

2. Tout accord relatif à la constitution d'un groupement peut porter sur une ou plusieurs années civiles **dès lors que la durée globale de chaque accord ne dépasse pas cinq années civiles**; il doit par ailleurs être conclu au plus tard le 31 décembre de la première année civile de mise en commun des émissions. Les constructeurs qui constituent un groupement transmettent à la Commission les éléments suivants:

Amendement

2. Tout accord relatif à la constitution d'un groupement peut porter sur une ou plusieurs années civiles; il doit par ailleurs être conclu au plus tard le 31 décembre de la première année civile de mise en commun des émissions. Les constructeurs qui constituent un groupement transmettent à la Commission les éléments suivants:

Justification

Il n'y a pas de raison de limiter à cinq ans la durée de la constitution d'un groupe. Pour le reste, l'amendement ne porte pas atteinte à l'objectif de réduction moyenne générale de 130 g/km.

Amendement 21**Proposition de règlement****Article 5 – paragraphe 5 – partie introductive***Texte proposé par la Commission*

5. Les constructeurs sont libres de conclure des accords de groupement dès lors que ces derniers satisfont aux dispositions des

Amendement

5. Les constructeurs sont libres de conclure des accords de groupement dès lors que ces derniers satisfont aux dispositions des

articles 81 et 82 du traité *et que la participation à un groupement est accessible de façon ouverte, transparente et non discriminatoire, à des conditions commercialement raisonnables, à tout constructeur qui souhaite en devenir membre*. Sans préjudice de l'applicabilité générale à ces groupements de la réglementation de l'Union européenne en matière de concurrence, tous les membres d'un groupement veillent à éviter tout partage de données ou échange d'informations dans le cadre de leur accord de groupement, excepté en ce qui concerne:

articles 81 et 82. Sans préjudice de l'applicabilité générale à ces groupements de la réglementation de l'Union européenne en matière de concurrence, tous les membres d'un groupement veillent à éviter tout partage de données ou échange d'informations dans le cadre de leur accord de groupement, excepté en ce qui concerne:

Or. de

Justification

La constitution d'un groupe accessible sans discrimination à tout constructeur extérieur aux conditions convenues aurait pour effet final de mettre en place un système d'échange d'émissions fermé pour l'ensemble de la branche. Dans le contexte de la liberté d'organisation des entreprises et eu égard aux règles de concurrence de l'UE, ce texte doit disparaître. Les constitutions de groupe ne sont admissibles que sur une base volontaire, sans contrainte pour les constructeurs extérieurs.

Amendement 22

Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Pour *l'année* commençant le 1^{er} janvier **2010** et pour chaque *année suivante*, les États membres recueillent les données relatives à chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire, conformément aux prescriptions de l'annexe II, partie A.

Amendement

1. Pour **le mois** commençant le 1^{er} janvier **2012** et pour chaque *mois suivant*, les États membres recueillent les données relatives à chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire, conformément aux prescriptions de l'annexe II, partie A. ***Ces données sont communiquées aux constructeurs et aux importateurs ou représentants désignés par les constructeurs dans les différents États membres.***

Justification

Le contrôle et la notification des émissions moyennes doivent commencer au moment de l'entrée en vigueur du règlement afin d'éviter les distorsions et discriminations entre constructeurs. Les mesures ne devraient donc pas prendre effet avant 2012, elles devraient le faire à un rythme mensuel et les données devraient être communiquées aux constructeurs afin que ces derniers et les consommateurs s'investissent davantage dans la réalisation des objectifs.

Amendement 23**Proposition de règlement****Article 6 – paragraphe 2***Texte proposé par la Commission*

2. Pour le **28 février 2011** et chaque **année suivante**, les États membres déterminent et transmettent à la Commission les informations énumérées à l'annexe II, partie B, pour **l'année civile précédente**. Les données sont transmises selon le format indiqué à l'annexe II, partie C.

Amendement

2. Pour le **31 juillet 2012** et chaque **semestre suivant**, les États membres déterminent et transmettent à la Commission les informations énumérées à l'annexe II, partie B, pour **le semestre précédent**. Les données sont transmises selon le format indiqué à l'annexe II, partie C.

Justification

Le contrôle et la notification des émissions moyennes doivent commencer au moment de l'entrée en vigueur du règlement afin d'éviter les distorsions et discriminations entre constructeurs. Les mesures ne devraient donc pas prendre effet avant 2012. Une information précoce sur les valeurs CO₂ admissibles pour chaque semestre est nécessaire pour assurer la sécurité en matière de planification aux constructeurs.

Amendement 24**Proposition de règlement****Article 6 – paragraphe 4 – premier alinéa – partie introductive***Texte proposé par la Commission*

4. La Commission tient un registre central

Amendement

4. La Commission tient un registre central

rassemblant les données communiquées par les États membres en vertu du présent article et, pour le **30 juin 2011** et chaque **année suivante**, elle calcule à titre provisoire pour chaque constructeur:

rassemblant les données communiquées par les États membres en vertu du présent article et, pour le **30 août 2012** et chaque **semestre suivant**, elle calcule à titre provisoire pour chaque constructeur:

Or. de

Justification

Le contrôle et la notification des émissions moyennes doivent commencer au moment de l'entrée en vigueur du règlement afin d'éviter les distorsions et discriminations entre constructeurs. Les mesures ne devraient donc pas prendre effet avant 2012. Une information précoce sur les valeurs CO₂ admissibles pour chaque semestre est nécessaire pour assurer la sécurité en matière de planification aux constructeurs.

Amendement 25

Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Les constructeurs peuvent, dans un délai de **deux** mois suivant la notification du calcul provisoire visé au paragraphe 4, notifier à la Commission toute erreur dans les données, en précisant l'État membre pour lequel ladite erreur aurait été constatée.

La Commission examine toutes les notifications des constructeurs et, le **30 septembre** au plus tard, confirme ou modifie et confirme les calculs provisoires visés au paragraphe 4.

Amendement

5. Les constructeurs peuvent, dans un délai de **trois** mois suivant la notification du calcul provisoire **annuel** visé au paragraphe 4, notifier à la Commission toute erreur dans les données, en précisant l'État membre pour lequel ladite erreur aurait été constatée.

La Commission examine toutes les notifications des constructeurs et, le **31 mars de l'année suivante pour l'ensemble de l'année civile** au plus tard, confirme ou modifie et confirme les calculs provisoires visés au paragraphe 4.

Or. de

Justification

L'exactitude des données recueillies par les États membres revêt une importance déterminante pour le calcul des objectifs de réduction spécifique des constructeurs. C'est la raison pour laquelle le délai dans lequel les constructeurs peuvent signaler les erreurs doit être porté à au moins trois mois.

Amendement 26

Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

6. Lorsque, sur la base des calculs visés au paragraphe 5, la Commission constate que, pour les années civiles 2010 ou 2011, les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur durant l'année ont dépassé son objectif d'émissions spécifiques pour l'année en question, elle le notifie au constructeur.

supprimé

Or. de

Justification

Le contrôle et la notification des émissions moyennes doivent commencer au moment de l'entrée en vigueur du règlement afin d'éviter les distorsions et discriminations entre constructeurs. Les mesures ne devraient donc pas prendre effet avant 2012.

Amendement 27

Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

8 bis. Sur demande d'un constructeur, la Commission tient compte, pour déterminer les émissions spécifiques de CO₂ du constructeur, des valeurs calculées suivant l'annexe III pour les éco-innovations.

Chaque demande doit:

- a) concerner une année civile déterminée,**
- b) préciser la mesure concrète à laquelle la demande se rapporte,**
- c) indiquer les véhicules qui sont concernés par la mesure,**

d) contenir un certificat d'un organisme indépendant et reconnu comme compétent en matière d'émissions de CO₂.

La Commission examine chaque demande conformément à l'annexe III.

Or. de

Justification

La limitation rigoureuse aux résultats fournis par la méthode d'essai en vigueur et la limitation des mesures supplémentaires à 10 g de CO₂/km réduisent les possibilités techniques et n'incitent pas à l'éco-innovation. Il faut considérer les véhicules neufs comme un tout et réaliser le progrès technique maximal. Des modifications de la méthode d'essai ne constituent pas une solution efficace. La proposition relative à la prise en compte des éco-innovations, pour lesquelles les demandeurs doivent satisfaire à un certain nombre de conditions, contribue à la protection de l'environnement et du climat ainsi qu'à la promotion de l'innovation.

Amendement 28

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. La prime sur les émissions excédentaires s'élève à:

- (a) **20** EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2012;
- (b) **35** EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2013;
- (c) **60** EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2014;
- (d) **95** EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2015 et des années civiles suivantes.

3. La prime sur les émissions excédentaires s'élève à:

- (a) **10** EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2012;
- (b) **20** EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2013;
- (c) **30** EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2014; *et*
- (d) **40** EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2015 et des années civiles suivantes.

Or. de

Justification

La prime proposée par la Commission (entre 100 et 475 euros par tonne de CO₂) est nettement supérieure au prix des certificats CO₂ comparable, prévu par le système de

négociation des émissions de l'UE. Cette pénalisation unilatérale des constructeurs de voitures particulières et de leurs clients ne se justifie pas et elle est inefficace du point de vue économique. Les sanctions proposées affaibliraient la capacité d'innovation du secteur.

Amendement 29

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 4 – premier alinéa

Texte proposé par la Commission

4. La Commission définit les modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires visées **au paragraphe 1**.

Amendement

4. La Commission définit les modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires visées **aux paragraphes 1, 2 et 3**.

Or. de

Justification

Il appartient à la Communauté de déterminer les sanctions dans les actes législatifs. Elles doivent cependant être approuvées par les États membres.

Amendement 30

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Les primes sur les émissions excédentaires **entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne**.

Amendement

5. Les primes sur les émissions excédentaires **alimentent un fonds dont les ressources sont utilisées pour réduire les émissions de CO₂ des transports par route et pour explorer des techniques nouvelles plus efficaces du point de vue énergétique**.

Or. de

Justification

Pour promouvoir l'innovation technique, les primes doivent alimenter un fonds spécifique destiné à soutenir la recherche et le développement de technologies plus efficaces en énergie, ainsi que des mesures de prévention des émissions de CO₂ dans le transport par route.

Amendement 31

Proposition de règlement

Article 8 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

1. Pour le **31 octobre 2011** et chaque année suivante, la Commission publie une liste indiquant pour chaque constructeur:

Amendement

1. Pour le **30 juin 2013** et chaque année suivante, la Commission publie une liste indiquant pour chaque constructeur:

Or. de

Justification

La publication doit commencer au moment de l'entrée en vigueur du règlement afin d'éviter les distorsions sur le marché et les discriminations entre constructeurs. La publication ne devrait donc pas commencer avant 2013.

Amendement 32

Proposition de règlement

Article 8 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. **À compter du 31 octobre 2013, la** liste publiée conformément au paragraphe 1 indique également si le constructeur a ou non respecté les exigences de l'article 4 pour l'année civile précédente.

Amendement

2. **La** liste publiée conformément au paragraphe 1 indique également si le constructeur a ou non respecté les exigences de l'article 4 pour l'année civile précédente.

Or. de

Justification

La date de début a été fixée dans l'amendement relatif à l'article 8, paragraphe 1.

Amendement 33

Proposition de règlement Article 9 – titre

Texte proposé par la Commission

Dérogation spéciale applicable aux constructeurs indépendants produisant en petites séries

Amendement

sans objet en français

Or. de

Amendement 34

Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

(a) qu'il produit moins de **10 000** voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile;

Amendement

(a) qu'il produit moins de **5 000** voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile;

Or. de

Justification

Le chiffre de 10 000 voitures particulières neuves immatriculées pour les petits constructeurs pourrait déboucher sur des distorsions de concurrence considérables. Il est donc ramené à 5 000 unités.

Amendement 35

Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission

(b) qu'il ***n'est pas lié à un autre constructeur.***

Amendement

(b) qu'il ***ne fait pas partie d'une entreprise liée.***

Or. de

Justification

L'amendement ne modifie pas le sens de ce point, mais l'aligne sur le libellé de l'article 3.

Amendement 36

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 1 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Sur demande, la Commission peut prévoir, pour les constructeurs de modèles spécifiques dont les immatriculations neuves ne représentent pas plus de 1 % du total des immatriculations annuelles de véhicules particuliers neufs, un objectif réduit au sens de l'annexe I, point 2 a), pour une durée maximale de cinq ans.

Or. de

Justification

La proposition ne tient pas compte de la situation particulière des constructeurs qui proposent des modèles spécifiques, mais dont la taille est trop grande pour qu'ils puissent bénéficier de la dérogation prévue à l'article 9, paragraphe 1 (a) et (b). Un dépassement au sens de l'annexe I, point 2 a), d'un maximum de 25 % de l'objectif spécifique obligerait les constructeurs à consentir plus d'efforts que les constructeurs de flotte alors qu'il faut assurer l'égalité des conditions.

Amendement 37

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Toute demande de dérogation au titre du paragraphe 1 ***ne peut porter que sur cinq années civiles au maximum. La demande*** est introduite auprès de la Commission et comprend les éléments suivants:

2. Toute demande de dérogation au titre du paragraphe 1, ***premier alinéa***, est introduite auprès de la Commission et comprend les éléments suivants:

Or. de

Justification

Il n'y a pas de raison de réduire la durée de la dérogation en général prévue à l'article 9, paragraphe 1 (a) et (b) à cinq ans. Cette limitation nuirait à la sécurité de planification des petits constructeurs.

Amendement 38

**Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 2**

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. En 2010, la Commission évalue, sur la base des données collectées conformément à la décision 1753/2000/CE s'il y a eu, entre 2006 et 2009, une évolution supérieure ou inférieure à zéro dans la masse des voitures particulières neuves. **supprimé**

En cas de changement dans la masse des voitures particulières neuves, la valeur de la masse autonome portée à l'annexe I est remplacée par la moyenne des valeurs de masse constatées entre les années civiles 2006 et 2009.

Cette modification, qui porte sur les éléments non essentiels du présent règlement, est adoptée conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

Or. de

Justification

Une modification de la masse autonome et les modifications des objectifs qu'elle entraînerait compromettraient la sécurité de planification des constructeurs. Le délai restant serait trop court. Le cas échéant, la Commission devrait proposer une modification de la masse moyenne des véhicules au Conseil et au Parlement.

Amendement 39

Proposition de règlement Article 11

Texte proposé par la Commission

À compter du 1^{er} janvier 2010, les constructeurs veillent à ce que **les étiquettes, les affiches ainsi que** la documentation et le matériel promotionnels visés aux articles 3, 5 et 6 de la directive 1999/94/CE indiquent l'écart entre les émissions spécifiques de CO₂ de la voiture particulière proposée à la vente et l'objectif d'émissions spécifiques défini pour cette voiture particulière en vertu de l'annexe I.

Amendement

À compter du 1^{er} janvier 2010, les constructeurs veillent à ce que la documentation et le matériel promotionnels visés aux articles 3, 5 et 6 de la directive 1999/94/CE indiquent l'écart entre les émissions spécifiques de CO₂ de la voiture particulière proposée à la vente et l'objectif d'émissions spécifiques défini pour cette voiture particulière en vertu de l'annexe I.

Or. de

Justification

L'inclusion des étiquettes et des affiches suppose un règlement dans le contexte de la législation relative à l'étiquetage, à adopter dans un acte distinct soumis à la procédure de codécision.

Amendement 40

Proposition de règlement Annexe I – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO₂ autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:

Émissions spécifiques de CO₂ autorisées =
 $130 + a \times (M - M_0)$

dans laquelle:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

Amendement

1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO₂ autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:

Émissions spécifiques de CO₂ autorisées =
 $130 + a \times (M - M_0)$

dans laquelle:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + AMI)^6$$

Augmentation autonome de la masse
(AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

$$M_0 = 1289,0$$

Augmentation autonome de la masse
(AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

Or. de

Justification

Une modification de la masse autonome et les modifications des objectifs qu'elle entraînerait compromettraient la sécurité de planification des constructeurs. Le délai restant serait trop court. Le cas échéant, la Commission devrait proposer une modification de la masse moyenne des véhicules au Conseil et au Parlement.

Amendement 41

Proposition de règlement

Annexe I – point 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Les objectifs relatifs aux émissions spécifiques peuvent être dépassés par les constructeurs bénéficiant d'une dérogation en vertu de l'article 9, paragraphe 1, premier alinéa bis, pour une période de cinq ans, à raison d'un maximum de 25 %.

Or. de

Justification

La proposition ne tient pas compte de la situation particulière des constructeurs qui proposent des modèles spécifiques, mais dont la taille est trop grande pour qu'ils puissent bénéficier de la dérogation prévue à l'article 9, paragraphe 1 (a) et (b). Un dépassement au sens de l'annexe I, point 2 a), d'un maximum de 25 % de l'objectif spécifique obligerait les constructeurs à consentir plus d'efforts que les constructeurs de flotte alors qu'il faut assurer l'égalité des conditions. La durée du régime spécial ne devrait pas dépasser 5 ans.

Amendement 42

Proposition de règlement

Annexe II – partie A – point 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

1. Pour *l'année* commençant le 1^{er} janvier **2010** et pour chaque *année suivante*, les États membres recueillent les informations ci-après pour chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire:

Amendement

1. Pour **le mois** commençant le 1^{er} janvier **2012** et pour chaque *mois suivant*, les États membres recueillent les informations ci-après pour chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire:

Or. de

Justification

Le contrôle et la notification des émissions moyennes doivent commencer au moment de l'entrée en vigueur du règlement afin d'éviter les distorsions et discriminations entre constructeurs. Les mesures ne devraient donc pas prendre effet avant 2012. Une information précoce sur les valeurs CO₂ admissibles pour chaque semestre est nécessaire pour assurer la sécurité en matière de planification aux constructeurs.

Amendement 43

Proposition de règlement

Annexe II – partie A – point 2

Texte proposé par la Commission

2. Les informations visées au paragraphe 1 proviennent du certificat de conformité de la voiture particulière. Lorsque le certificat de conformité indique à la fois une masse minimale et une masse maximale pour une voiture particulière, les États membres utilisent uniquement le chiffre maximal aux fins du présent règlement.

Amendement

2. Les informations visées au paragraphe 1 proviennent du certificat de conformité de la voiture particulière. ***Le certificat indique les émissions spécifiques de CO₂ en tenant compte des éléments visés à l'article 6, paragraphe 8 bis, et à l'annexe II bis.*** Lorsque le certificat de conformité indique à la fois une masse minimale et une masse maximale pour une voiture particulière, les États membres utilisent uniquement le chiffre maximal aux fins du présent règlement.

Or. de

Justification

Dans le prolongement de l'amendement relatif à l'article 6, paragraphe 8 bis nouveau, et à l'annexe II bis.

Amendement 44

Proposition de règlement

Annexe II – partie A – point 3 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. Pour l'année commençant le 1^{er} janvier **2010** et pour chaque année suivante, les États membres déterminent pour chaque constructeur, suivant les méthodes décrites dans la partie B:

3. Pour l'année commençant le 1^{er} janvier **2012** et pour chaque année suivante, les États membres déterminent pour chaque constructeur, suivant les méthodes décrites dans la partie B:

Or. de

Justification

Le contrôle et la notification des émissions moyennes doivent commencer au moment de l'entrée en vigueur du règlement afin d'éviter les distorsions et discriminations entre constructeurs. Les mesures ne devraient donc pas prendre effet avant 2012.

Amendement 45

Proposition de règlement

Annexe II – partie A – point 3 – deuxième alinéa (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Font l'objet d'une liste distincte les véhicules dont les émissions spécifiques ont été déterminées en tenant compte des éléments visés à l'article 6, paragraphe 8 bis, et pour lesquelles les valeurs correspondantes ne sont pas définies dans les certificats afférents parce qu'il s'agit de mesures ne s'appliquant pas à tous les véhicules de ce modèle. La liste précise le nombre de véhicules, les émissions spécifiques corrigées et le poids du véhicule.

Justification

Dans le prolongement de l'amendement relatif à l'article 6, paragraphe 8 bis nouveau, et à l'annexe II bis.

Amendement 46

**Proposition de règlement
Annexe II bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

ANNEXE II bis

***Procédure de prise en compte du potentiel
de réduction des émissions des
éco-innovations***

1. La Commission nomme un comité d'experts (comité d'évaluation des éco-innovations) composé de représentants des services compétents de la Commission et appelé à se prononcer sur les demandes de prise en compte du potentiel de réduction des émissions dans le calcul des émissions spécifiques des constructeurs. Le comité peut faire appel à des experts extérieurs. Il rend compte tous les trimestres au comité visé à l'article 8 de la décision 93/389/CEE.

2. Si nécessaire, le comité organise chaque trimestre des auditions concernant la reconnaissance du potentiel de réduction des émissions spécifiques des mesures techniques et statue sur les demandes correspondantes. Les décisions du comité peuvent faire l'objet de recours.

3. Les mesures pouvant être prises en compte dans la détermination des émissions spécifiques d'un constructeur

a) doivent apporter une contribution mesurable à la réduction des émissions de gaz à effet de serre,

b) doivent se rapporter sans conteste aux

émissions de CO₂ d'un type de véhicule déterminé ou d'un nombre déterminé de véhicules de ce type,

c) ne pas conditionner l'homologation au sens de la directive 2007/46/CE ou satisfaire à d'autres normes de l'UE,

d) doivent entraîner une réduction des émissions de gaz à effet de serre sans incidence au niveau de la méthode d'essai.

4. Lorsqu'ils demandent la prise en compte d'éco-innovations, les constructeurs doivent communiquer des données fiables sur les éléments suivants:

a) la réduction des émissions de gaz à effet de serre attribuable à la mesure (exprimée en équivalent CO₂),

b) la preuve que la mesure ne conditionne pas l'homologation,

c) la preuve que les effets de la mesure n'ont pas d'incidence ou n'ont qu'une incidence mineure sur les valeurs de consommation et d'émissions calculées pour l'homologation du modèle concerné,

d) préciser si et dans quelle mesure l'incidence de la mesure est en relation avec le poids du véhicule ou si cette incidence est la même pour tous les véhicules indépendamment de leur poids.

5. Lorsqu'il demande une correction de l'objectif d'émissions spécifiques pour une année déterminée, le constructeur doit fournir, outre l'indication de la réduction des émissions de gaz à effet de serre reconnue d'une mesure, une proposition concernant la manière dont ces réductions affectent les différents modèles ou l'ensemble de la gamme dudit constructeur.

6. Le potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre ou de CO₂ revendiqué doit être confirmé par un organisme indépendant. Cet organisme

doit

a) être un organisme fiable et qualifié du secteur de la vérification,

b) justifier de sa neutralité et de son expertise dans le domaine de la technique automobile pour ce qui est de l'évaluation des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

S'agissant de ces aspects, sont réputés reconnus tous les organismes notifiés au titre de l'article 41 de la directive 2007/46/CE.

7. Sur la base de la réduction des émissions de gaz à effet de serre ou de CO₂ d'une mesure, l'attestation de l'organisme indépendant doit fournir la preuve que les aspects suivants ont été vérifiés:

a) incidence technique de la mesure sur les émissions de gaz à effet de serre (exprimée en équivalent CO₂),

b) fiabilité des données communiquées par le constructeur et/ou le sous-traitant,

c) éventuelles interactions (y compris "trade-offs") avec d'autres mesures prises en compte dans l'homologation du modèle ou d'autres mesures pour lesquelles une prise en compte a été demandée ou accordée,

d) incidence du mode de conduite sur la réduction des émissions rendue possible par la mesure dans des conditions réalistes,

e) fiabilité des données en ce qui concerne les modèles équipés de la mesure, leur volume autorisé et les effets qui en résultent sur les émissions moyennes de CO₂ du constructeur.

8. Lorsqu'une demande d'ajout pour une année civile est agréée, et si la mesure n'a pas été rendue obligatoire entre-temps au titre de la procédure d'homologation du modèle ou d'autres dispositions,

l'autorisation de prise en compte pour les années suivantes ne doit être accompagnée de preuves que pour ce qui est des types de véhicules équipés de la mesure, dont le volume autorisé et, partant, les effets qui en résultent sur les émissions moyennes du constructeur.

9. Les sous-traitants peuvent demander la confirmation du potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre ou de CO₂ de certaines mesures en fournissant les preuves correspondantes et les certificats d'experts extérieurs conformément aux points 3 a) à d), 4 a) à d) et 7 a) à d) de la présente annexe.

10. Lorsqu'un constructeur fait référence dans une demande de prise en compte au potentiel de réduction d'une mesure déjà reconnue à un sous-traitant, il n'est tenu de fournir que les preuves visées au point 5 et un certificat d'un expert extérieur conformément au point 7 e) de la présente annexe.

Or. de

Justification

Ne sont reconnues que les mesures apportant des avantages mesurables par rapport aux exigences en vigueur. La charge de la preuve incombe, pour ce qui est des aspects techniques, au demandeur, la responsabilité politique appartenant à la Commission. Toutes les données doivent être certifiées par des experts extérieurs, habilités à effectuer les vérifications dans le contexte de la procédure d'homologation des modèles. Dès lors qu'une mesure est reconnue comme une éco-innovation, il n'y a plus à vérifier chaque année que les éléments qui évoluent en fonction du volume autorisé des différents modèles du constructeur.