

# PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

*Document de séance*

**A6-0419/2008**

27.10.2008

**\*\*\*I**

## **RAPPORT**

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 CO<sub>2</sub> des véhicules légers  
COM(2007)0856 – C6 0022/2008 – 2007/0297(COD)

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

Rapporteur: Guido Sacconi

Rapporteur pour avis (\*): Werner Langen, commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie

(\*): Commission associée – article 47 du règlement

### ***Légende des signes utilisés***

- \* Procédure de consultation  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*I Procédure de coopération (première lecture)  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*II Procédure de coopération (deuxième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune*  
*majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune*
- \*\*\* Avis conforme  
*majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE*
- \*\*\*I Procédure de codécision (première lecture)  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*\*II Procédure de codécision (deuxième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune*  
*majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune*
- \*\*\*III Procédure de codécision (troisième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun*

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

### ***Amendements à un texte législatif***

Dans les amendements du Parlement, les modifications souhaitées sont indiquées en ***gras et italique***. Pour les actes modificatifs, les parties reprises telles quelles d'une disposition existante que le Parlement souhaite amender, alors que la Commission ne l'a pas modifiée, sont marquées en **gras**. D'éventuelles suppressions concernant de tels passages sont signalées comme suit: [...]. Le marquage en *italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

## SOMMAIRE

	<b>Page</b>
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN .....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS .....	38
AVIS DE LA COMMISSION DES AFFAIRES JURIDIQUES SUR LA BASE JURIDIQUE .....	41
AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DE LA RECHERCHE ET DE L'ÉNERGIE .....	49
PROCÉDURE.....	87



## PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

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 CO<sub>2</sub> des véhicules légers

COM(2007)0856 – C6 0022/2008 – 2007/0297(COD)

(Procédure de codécision: première lecture)

*Le Parlement européen,*

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2007)0856),
  - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 95 du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C6-0022/2008),
  - vu l'avis de la commission des affaires juridiques sur la base juridique proposée,
  - vu l'article 51 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire et l'avis de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie (A6-0419/2008),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
  2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
  3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

### Amendement 1

#### Proposition de règlement

##### Visa 1

*Texte proposé par la Commission*

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son **article 95**,

*Amendement*

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son **article 175**,

## Amendement 2

### 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 climatique.

#### *Amendement*

(4) Ces engagements impliquent notamment la nécessité de réduire significativement aussi les émissions des voitures particulières. ***Cela rend nécessaire l'application de 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 sont soumis au même régime dans tous les États membres. Pour que l'objectif général des États membres et de la Communauté en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> soit atteint, il ne suffit pas de prendre des mesures*** dans les seuls secteurs de l'industrie et de l'énergie; ***ceux des transports et des ménages doivent aussi entrer en jeu***. 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 ***les émissions de CO<sub>2</sub> continuent leur progression, elles compromettront*** de façon significative les réductions réalisées par les autres secteurs pour lutter contre le changement climatique.

#### *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 CO<sub>2</sub>.*

### Amendement 3

#### Proposition de règlement Considérant 10

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

(10) Les communications ont proposé une approche intégrée visant à réaliser l'objectif de la communautaire de 120 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici 2012 et ont annoncé que la Commission proposerait un cadre législatif dans ce but. Ce cadre sera centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO<sub>2</sub> permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO<sub>2</sub>/km en moyenne pour le parc automobile neuf. Conformément à l'approche relative aux engagements volontaires des constructeurs, ce cadre englobe les éléments pris en compte aux fins des mesures des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières en application du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Une réduction supplémentaire de 10 g de CO<sub>2</sub>/km, ou équivalent si cela est techniquement nécessaire, sera réalisée grâce à d'autres améliorations technologiques et à l'usage accru des biocarburants. Par ailleurs, le comportement des consommateurs a une incidence sur les émissions globales des voitures particulières et il convient donc de fournir à ces derniers les informations relatives au respect par les voitures particulières neuves des objectifs en matière d'émissions fixés par le présent règlement.

##### *Amendement*

(10) Les communications ont proposé une approche intégrée visant à réaliser l'objectif de la communautaire de 120 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici 2012 et ont annoncé que la Commission proposerait un cadre législatif dans ce but. Ce cadre sera centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO<sub>2</sub> permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO<sub>2</sub>/km en moyenne pour le parc automobile neuf. Conformément à l'approche relative aux engagements volontaires des constructeurs, ce cadre englobe les éléments pris en compte aux fins des mesures des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières en application du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Une réduction supplémentaire de 10 g de CO<sub>2</sub>/km, ou équivalent si cela est techniquement nécessaire, sera réalisée grâce à d'autres améliorations technologiques et à l'usage accru des biocarburants **durables**. Par ailleurs, le comportement des consommateurs a une incidence sur les émissions globales des voitures particulières et il convient donc de fournir à ces derniers les informations relatives au respect par les voitures particulières neuves des objectifs en matière d'émissions fixés par le présent règlement.

#### Amendement 4

##### Proposition de règlement Considérant 10 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(10 bis) Dans ses résolutions des 24 octobre 2007 et 15 janvier 2008 sur les communications de la Commission du 7 février 2007, le Parlement européen a fait observer que la mise au point de nouveaux modèles de voitures particulières exigeait de cinq à sept ans et a donc demandé à la Commission de ne pas fixer, pour les émissions de CO<sub>2</sub>, d'objectifs obligatoires définitifs pour une date antérieure à 2015.***

*Justification*

*Étant donné que, dans l'industrie automobile, les cycles de conception et de production sont de cinq à sept ans, la réalisation d'un objectif obligatoire ne saurait être imposée avant 2015. Une date plus proche ne s'accorderait pas avec la réalité économique.*

#### Amendement 5

##### Proposition de règlement Considérant 11 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(11 bis) Si l'on veut en arriver à la production de véhicules à émission nulle, il convient de renforcer radicalement les moyens affectés, au titre du septième programme cadre pour la recherche et le développement, aux technologies poursuivant cet objectif.***

*Justification*

*Il est important d'investir davantage de moyens dans la recherche et le développement sur les technologies permettant de supprimer toute émission.*

## Amendement 6

### 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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***

*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 CO<sub>2</sub> selon l'utilité des voitures sur une base linéaire. La masse du véhicule apparaît comme **un** paramètre approprié aux fins de la définition de l'utilité. Ce paramètre fournit en effet une correspondance 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 de collecter également les données concernant ***d'autres paramètres relatifs*** à l'utilité ***tels que*** 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. ***La Commission devrait réexaminer, avant 2014, l'accessibilité des données et, au besoin, adapter le paramètre relatif à l'utilité.***

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

## Amendement 7

### 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 à investir dans de nouvelles technologies. Il encourage activement l'éco-innovation et prend en compte les évolutions technologiques à venir, ***notamment le développement des voitures hybrides et électriques, dont les émissions sont significativement plus faibles que celles des voitures ordinaires***, ce qui renforce la compétitivité de l'industrie européenne et stimule la création d'emplois de qualité. ***La Commission peut envisager la possibilité d'inclure des mesures d'éco-innovation lors de la vérification des procédures d'essai visée à l'article 14, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 715/2007, en prenant en considération les incidences techniques et économiques.***

## Amendement 8

### Proposition de règlement Considérant 13 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(13 bis) Compte tenu du niveau très élevé des coûts en matière de recherche et de développement et des coûts unitaires de production des premières générations de technologies de véhicules à très faibles***

*émissions destinés à être mis sur le marché après l'entrée en vigueur du présent règlement, ce dernier comprend également, à titre provisoire, des dispositions spécifiques visant à accélérer la mise sur le marché européen de véhicules à émissions ultrafaibles lors de leur phase initiale de commercialisation.*

## **Amendement 9**

### **Proposition de règlement Considérant 13 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(13 ter) L'utilisation de carburants de substitution peut contribuer à réduire de façon significative les émissions de CO<sub>2</sub> sur une base "du puits à la roue". Le présent règlement comprend donc des dispositions spécifiques visant à promouvoir une utilisation accrue sur le marché européen de véhicules fonctionnant avec des carburants de substitution.*

*Justification*

*Il convient de promouvoir le développement de véhicules pouvant fonctionner avec des carburants de substitution. Dans la mesure où les carburants de substitution permettraient de réduire significativement les émissions de CO<sub>2</sub> sur une base du puits à la roue, le parc automobile doit être adapté pour permettre l'utilisation de ces carburants.*

## **Amendement 10**

### **Proposition de règlement Considérant 13 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(13 quater) Pour tenir compte du fait que les biocarburants peuvent contribuer à réduire de manière significative les émissions de CO<sub>2</sub> sur une base "du puits à la roue" et que les constructeurs*

***d'automobiles peuvent proposer des véhicules capables de fonctionner aussi bien avec des carburants traditionnels qu'avec des carburants de substitution pour permettre la transition vers ces carburants faiblement émetteurs de CO<sub>2</sub>, le présent règlement comporte des dispositions spécifiques visant à favoriser l'utilisation sur le marché européen de véhicules fonctionnant avec des carburants de substitution.***

#### *Justification*

*Il est peu vraisemblable que les fournisseurs de carburants mettront à disposition un réseau d'approvisionnement complet tant que la demande en combustible restera suffisante. Pour surmonter ce problème, les constructeurs d'automobiles équipent les véhicules à carburant alternatif de dispositifs complémentaires leur permettant de reconnaître automatiquement et de fonctionner avec des associations d'essence et de biocarburants. Cette capacité technologique supplémentaire permettrait à ces véhicules de fonctionner pendant toute leur durée de vie (douze ans en moyenne) avec des biocarburants. Dès que les biocarburants seront plus largement accessibles, ils pourront contribuer à une réduction significative des émissions de CO<sub>2</sub> produites par le parc automobile sur une base "du puits à la roue". L'Union européenne met actuellement en place des critères pour les biocarburants afin de garantir leur durabilité.*

*L'objectif relatif aux émissions n'établit aucune différence entre le CO<sub>2</sub> fossile et le CO<sub>2</sub> biologique. Si la législation se propose de réduire la part des émissions de CO<sub>2</sub> d'origine humaine dans l'atmosphère, l'objectif doit être de définir des alternatives aux combustibles fossiles. La façon la plus commode, pour les constructeurs, de se conformer à la législation proposée consisterait à opter pour des moteurs diesel. Or, la législation doit également laisser la porte ouverte à des solutions reposant sur des carburants de substitution, dont la conformité avec la législation pourrait s'avérer problématique, bien qu'elle se traduise par une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> sur une base "du puits à la roue".*

#### **Amendement 11**

##### **Proposition de règlement**

##### **Considérant 13 quinquies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(13 quinquies) Afin de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, il convient de mettre au point des véhicules utilisant d'autres sources d'énergie, à émissions faibles ou à émissions nulles. Le présent règlement***

*visé à encourager ces techniques étant donné que les réductions d'émissions que permettent les véhicules utilisant d'autres sources d'énergie, à émissions faibles ou à émissions nulles peuvent compenser les émissions des voitures plus polluantes du parc d'un constructeur ou, au titre d'un accord commercial, du parc d'un autre constructeur du même groupement.*

## **Amendement 12**

### **Proposition de règlement Considérant 16**

*Texte proposé par la Commission*

(16) Il convient d'exclure du champ du présent règlement les véhicules à usages spéciaux dont la réception est soumise au respect d'exigences spécifiques, **parmi lesquels** les véhicules spécifiquement fabriqués à des fins commerciales pour permettre l'usage d'un fauteuil roulant à l'intérieur du véhicule, conformément à la législation communautaire, dans le but d'assister les personnes handicapées.

*Amendement*

(16) Il convient d'exclure du champ du présent règlement les véhicules à usages spéciaux dont la réception est soumise au respect d'exigences spécifiques, **ou** les véhicules spécifiquement fabriqués à des fins commerciales pour permettre l'usage d'un fauteuil roulant à l'intérieur du véhicule, conformément à la législation communautaire, dans le but d'assister les personnes handicapées.

### *Justification*

*Cet amendement vise à exclure du présent règlement les véhicules spécifiquement construits pour assurer le chargement et le transport de fauteuils roulants, non homologués comme des véhicules accessibles en fauteuil roulant mais parfaitement conformes à la procédure européenne de réception de l'ensemble du véhicule (EWVTA). Ces amendements garantiront la parité pour tous les véhicules accessibles en fauteuil roulant aux termes du présent règlement, ce qui s'inscrirait dans la politique communautaire d'aide aux personnes handicapées.*

## **Amendement 13**

### **Proposition de règlement Considérant 21**

*Texte proposé par la Commission*

(21) En vertu de la directive 2007/46/CE,

*Amendement*

(21) En vertu de la directive 2007/46/CE,

les constructeurs délivrent un certificat de conformité qui accompagne chaque voiture particulière neuve et les États membres ne permettent l'immatriculation et la mise en service d'une voiture particulière neuve qu'à la condition expresse qu'elle soit accompagnée d'un certificat de conformité en cours de validité. Il convient que les données collectées par les États membres soient cohérentes avec le certificat de conformité délivré par le constructeur pour la voiture particulière.

les constructeurs délivrent un certificat de conformité qui accompagne chaque voiture particulière neuve et les États membres ne permettent l'immatriculation et la mise en service d'une voiture particulière neuve qu'à la condition expresse qu'elle soit accompagnée d'un certificat de conformité en cours de validité. Il convient que les données collectées par les États membres soient cohérentes avec le certificat de conformité délivré par le constructeur pour la voiture particulière *et reposent sur cette seule et unique référence. Au cas où, dans le cadre de la procédure d'immatriculation et lors de la mise en service d'une voiture particulière neuve, des États membres de l'Union européenne n'utilisent pas le certificat de conformité, pour des raisons fondées, ils doivent mettre en œuvre les dispositions propres à garantir la fiabilité requise de la procédure de contrôle. Une base de données européenne commune normalisée réunissant les données prises en compte dans le certificat de conformité devrait être mise à disposition. Elle devrait servir d'unique référence permettant aux États membres de gérer plus aisément leurs données d'immatriculation lors de nouvelles immatriculations. La Commission devrait garantir l'usage par les États membres d'un réseau électronique qui, comme le projet REGNET l'a démontré, apporte une nouvelle simplification de l'échange des données d'immatriculation, notamment celles relatives aux émissions de CO<sub>2</sub>, afin de permettre un contrôle approprié. En outre, pour permettre aux constructeurs de répondre aux évolutions du marché, la Commission devrait mettre à la disposition de chaque constructeur, avant le 30 août de chaque année de surveillance, un rapport de surveillance intermédiaire portant sur cette même année.*

## Justification

Tous les États membres devraient avoir l'obligation de prendre comme référence principale (en ce qui concerne, par exemple, les données relatives au CO<sub>2</sub>) le certificat de conformité et s'en servir de base pour la surveillance (à l'heure actuelle 12 États membres de l'Union n'utilisent pas ce document). Par conséquent, une base de données européenne centralisée réunissant ces données devrait être mise en place. Celle-ci permettrait également aux constructeurs de fournir en temps utile des mises à jour lorsque des modifications techniques sont apportées à leurs véhicules. Il est essentiel que les constructeurs sachent suffisamment tôt quel sera le niveau de CO<sub>2</sub> officiellement fixé, et donc, que les calculs provisoires de la Commission et le rapport intermédiaire soient remis sur une base semestrielle.

### Amendement 14

#### 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 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 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. 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 CO<sub>2</sub> des voitures particulières, il convient qu'elle **reflète les** coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.

##### *Amendement*

(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 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 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. 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 CO<sub>2</sub> des voitures particulières, il convient qu'elle **soit supérieure aux** coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne **et servent à renforcer le soutien à des activités de recherche et d'innovation en vue de la réduction du CO<sub>2</sub> dans le secteur automobile.**

### *Justification*

*Afin de garantir une conformité effective avec l'objectif moyen de l'UE, la prime doit être supérieure aux coûts technologiques. Il importe que les fonds recueillis concourent au soutien d'activités de recherche et d'innovation dans le secteur automobile.*

### **Amendement 15**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(23 bis) Aux termes de la directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 décembre 1999, concernant 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<sup>1</sup>, les consommateurs doivent disposer d'informations claires sur les chiffres officiels concernant la consommation de carburant et les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de chaque voiture, afin qu'ils puissent effectuer leur achat en pleine connaissance de cause.***

***<sup>1</sup> JO L 12 du 18.1.2000, p. 16.***

### *Justification*

*Le matériel publicitaire employé pour la commercialisation des nouvelles automobiles doit, entre autres, comprendre les données sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> des modèles en cause.*

### **Amendement 16**

#### **Proposition de règlement Article premier**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**Objet *et* objectifs**

**Objet, objectifs *et finalités***

Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions

Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions

de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>/km. Le* règlement fixe à 130 g de CO<sub>2</sub>/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.

de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global *de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> au sein de l'Union européenne, notamment dans le secteur des transports. Le règlement fixe à 120 g de CO<sub>2</sub>/km le niveau moyen d'émissions du parc automobile neuf, qu'il conviendra d'atteindre à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012.*

*À partir de 2012, le règlement fixe à 130 g de CO<sub>2</sub>/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. À partir de 2020, le règlement fixe à 95 g au maximum de CO<sub>2</sub>/km le niveau moyen d'émissions du parc automobile neuf, qu'il conviendra d'atteindre à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 en améliorant la technologie des moteurs, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application.*

## **Amendement 17**

### **Proposition de règlement Article 2 - paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

1. Le présent règlement s'applique aux

*Amendement*

1. Le présent règlement s'applique aux

véhicules à moteur de catégorie M1, 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 dont la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («voitures particulières»), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois **sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté** («voitures particulières neuves»).

véhicules à moteur de catégorie M1, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE et aux véhicules dont la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («voitures particulières»), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois («voitures particulières neuves»).

#### *Justification*

*Ne pas faire référence à la masse à propos du champ d'application du règlement permettra d'empêcher que les véhicules très lourds soient exemptés de son application. Afin d'encourager les constructeurs européens de voitures particulières à investir dans des technologies destinées à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, il n'est pas opportun d'introduire des avantages spécifiques pour les voitures neuves importées de pays tiers.*

### **Amendement 18**

#### **Proposition de règlement Article 2 – paragraphe 3**

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

3. Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules à usage spécial tels qu'ils sont définis à l'annexe II, paragraphe 5, de la directive 2007/46/CE.

##### *Amendement*

3. Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules à usage spécial tels qu'ils sont définis à l'annexe II, paragraphe 5, de la directive 2007/46/CE **ou aux véhicules fabriqués à des fins spécifiquement utilitaires pour permettre l'utilisation d'un fauteuil roulant, tels que définis dans le règlement (CE) n° 715/2007.**

#### *Justification*

*Cet amendement vise à exclure du présent règlement les véhicules spécifiquement construits pour assurer le chargement et le transport de fauteuils roulants, non homologués comme des véhicules accessibles en fauteuil roulant mais parfaitement conformes à la procédure européenne de réception de l'ensemble du véhicule (EWVTA). Ces amendements garantiront la parité pour tous les véhicules accessibles en fauteuil roulant aux termes du présent règlement, ce qui s'inscrirait dans la politique communautaire d'aide aux personnes handicapées.*

## **Amendement 19**

### **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 conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 1, point (f bis).**

*Justification*

*Le nombre de ces véhicules étant relativement faible, une dérogation est justifiée pour rendre le régime du CO<sub>2</sub> acceptable du point de vue social.*

## **Amendement 20**

### **Proposition de règlement**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(d bis) «empreinte au sol»: le produit de la voie multipliée par l'empattement, 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;**

## **Amendement 21**

### **Proposition de règlement**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(f bis) «véhicules conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques»: les véhicules de la catégorie M1 qui sont soit**  
**(i) des véhicules à usage spécial tels que définis dans la directive 2007/46/CE possédant une masse de référence supérieure à 2 000 kg; ou**

*(ii) des véhicules possédant une masse de référence supérieure à 2 000 kg et dont le nombre de places, incluant le conducteur, est supérieur ou égal à 7, à l'exclusion des véhicules de la catégorie M1G définie dans la directive 2007/46/CE; ou*

*(iii) des véhicules possédant une masse de référence supérieure à 1 760 kg spécialement construits à des fins commerciales pour permettre l'utilisation de fauteuils roulants à l'intérieur du véhicule;*

#### *Justification*

*Les véhicules définis remplissent des fonctions de transport spécifiques, comme les minibus, les véhicules de secours et de dépannage. Ils ont souvent une structure particulière (plus hauts, plus larges ou plus lourds) avec des organes de transmission spéciaux et, partant, des émissions de CO<sub>2</sub> légèrement plus élevées. Ces véhicules étant produits en petite série, les conséquences de leurs taux d'émission un peu plus élevés sont négligeables en termes d'impact global sur les objectifs en matière de CO<sub>2</sub> fixés par la législation.*

#### **Amendement 22**

##### **Proposition de règlement**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(f ter) «véhicule à émissions ultrafaibles»: un véhicule émettant moins de 50 g de CO<sub>2</sub>/km, les émissions étant 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 23**

##### **Proposition de règlement**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(f quater) «véhicule à carburant alternatif»: un véhicule tel que défini*

*dans le règlement (CE) n°715/2007 et  
dans ses dispositions d'application.*

*Justification*

*Le règlement Euro 5 définit déjà les véhicules à carburant alternatif comme étant des véhicules dotés d'un système de stockage de carburant pouvant fonctionner avec différents mélanges de deux ou de plusieurs carburants (biocarburants).*

**Amendement 24**

**Proposition de règlement  
Article 4**

*Texte proposé par la Commission*

Pour l'année civile commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation.

*Amendement*

Pour l'année civile commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation.

***Pour l'année civile commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I modifiée conformément à l'article 10, paragraphe 2 bis, point b).***

## **Amendement 25**

### **Proposition de règlement Article 4 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

#### *Article 4 bis*

##### *Véhicules à émissions ultrafaibles*

*Entre le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et l'année commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2016, pour déterminer si chaque constructeur de voitures particulières respecte l'objectif d'émissions spécifiques visé à l'article 4, chaque véhicule à émissions ultrafaibles immatriculé dans l'Union européenne entre dans le calcul des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> d'un constructeur après affectation d'un coefficient multiplicateur de:*

*2012-2013: 4*

*2014: 3*

*2015: 2.*

*Ce coefficient multiplicateur cesse de s'appliquer à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016.*

## **Amendement 26**

### **Proposition de règlement Article 4 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

#### *Article 4 ter*

*Objectif d'émissions spécifiques des véhicules à carburant alternatif  
Pour déterminer si chaque constructeur de voitures particulières respecte l'objectif d'émissions spécifiques visé à l'article 4, le niveau d'émissions de CO<sub>2</sub> indiqué sur le certificat de conformité de chaque véhicule à carburant de substitution, tel que défini dans le règlement (CE) n° 715/2007, immatriculé dans*

***L'Union européenne est réduite d'une manière linéaire de 0 à 20 %, avec un maximum de 25 g de CO<sub>2</sub>/km, si au moins 30 % des stations-services de l'État membre où le véhicule est immatriculé fournissent des carburants de substitution destinés à ces véhicules respectant les critères de durabilité définis dans la directive ... [la directive concernant les énergies renouvelables]. Cette réduction ne s'applique pas aux véhicules d'une masse supérieure à 2 000 kg ou si elle est obtenue par l'utilisation de carburants de substitution qui ne sont pas commercialisés dans la Communauté.***

## **Amendement 27**

### **Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 7**

*Texte proposé par la Commission*

7. Sauf en cas de notification au titre du paragraphe 3, les constructeurs réunis dans un groupement dont le dossier d'information a été transmis à la Commission sont considérés comme un seul et même constructeur ***aux fins du présent règlement.***

*Amendement*

7. Sauf en cas de notification au titre du paragraphe 3, les constructeurs réunis dans un groupement dont le dossier d'information a été transmis à la Commission sont considérés comme un seul et même constructeur ***en ce qui concerne le respect des obligations visées à l'article 4. Les données de surveillance et de communication sont enregistrées et notifiées et tout constructeur ou groupement peut y avoir accès via le registre central visé à l'article 6, paragraphe 4.***

## **Amendement 28**

### **Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

1. Pour ***l'année*** commençant le ***1<sup>er</sup> janvier 2010*** et pour chaque ***année***

*Amendement*

1. Pour ***le mois*** commençant le ***1<sup>er</sup> janvier 2012*** et pour chaque ***mois***

*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.

*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. Les États membres déploient tous les efforts pour obtenir que les organes chargés de faire rapport travaillent d'une manière transparente et non bureaucratique.***

#### *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 les 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. Le règlement a pour but d'éliminer tous les coûts de fonctionnement injustifiés des organes nationaux responsables de faire rapport et d'assurer qu'ils disposent d'une structure la plus légère et la plus efficace possible.*

### **Amendement 29**

#### **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 28 février 2011 et chaque année suivante, les États membres déterminent et transmettent à la Commission les informations, ***vérifiées par un auditeur agréé, qui sont*** 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.

#### *Justification*

*La vérification par un auditeur agréé des données fournies par les États membres devrait permettre de garantir que ceux-ci collectent et contrôlent les données relatives au CO<sub>2</sub> figurant sur le certificat de conformité et que les modèles de voiture sont attribués aux constructeurs adéquats.*

## Amendement 30

### 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 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** au plus tard, confirme ou modifie et confirme les calculs provisoires visés au paragraphe 4.

#### *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 31

### Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 7

#### *Texte proposé par la Commission*

7. Les États membres désignent une autorité compétente pour la collecte et la communication des données de surveillance conformément au présent règlement et en informent la Commission au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.

#### *Amendement*

7. Les États membres désignent une autorité compétente pour la collecte et la communication des données de surveillance conformément au présent règlement et en informent **le Parlement européen, le Conseil et** la Commission au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.

## Amendement 32

### 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 entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne ***et servent à renforcer les activités de recherche consacrées à la mise au point d'innovations technologiques visant à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules et au développement de véhicules à émissions nulles.***

*Justification*

*Il importe que les fonds recueillis concourent au soutien d'activités de recherche et d'innovation dans le secteur automobile.*

## Amendement 33

### Proposition de règlement Article 8 – paragraphe 1 - point d bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(d bis) le poids moyen pour toutes les voitures particulières neuves dans la Communauté pour l'année civile précédente.***

*Justification*

*Nous proposons que soit rendu public également le poids moyen de toutes les voitures particulières neuves.*

## Amendement 34

### Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

1. Tout constructeur peut introduire une

1. Tout constructeur peut introduire une

demande de dérogation aux objectifs d'émissions spécifiques calculés conformément à l'annexe I dès lors:

- (a) qu'il produit moins de 10 000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile; *et*
- (b) qu'il n'est pas lié à un autre constructeur.

demande de dérogation aux objectifs d'émissions spécifiques calculés conformément à l'annexe I dès lors:

- (a) qu'il produit moins de 10 000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile; *et*
- (b) qu'il n'est pas lié à un autre constructeur **automobile ou**  
**(b bis) qu'il a des entreprises liées et que ces dernières produisent moins de 10 000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile.**

#### *Justification*

*Le présent amendement précise et simplifie la portée de la dérogation tout en restant strictement sous le seuil de 10 000 véhicules. Il peut arriver que deux constructeurs liés produisent moins de 10 000 voitures neuves. Ils devraient alors être considérés comme non liés.*

### **Amendement 35**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 9 – paragraphe 2 – point d**

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

(d) l'indication d'un objectif d'émissions spécifiques compatible avec ***son potentiel, notamment technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>.***

##### *Amendement*

(d) l'indication d'un objectif d'émissions spécifiques compatible avec ***la capacité technique, les moyens financiers du constructeur et son potentiel de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du modèle concerné par rapport à ses concurrents directs.***

#### *Justification*

*Le présent amendement définit les critères qui permettent de déterminer et d'évaluer les objectifs individuels afin d'offrir une plus grande sécurité juridique et une meilleure prévisibilité tout en encourageant la réduction des émissions.*

### **Amendement 36**

**Proposition de règlement**  
**Article 9 – paragraphe 3**

*Texte proposé par la Commission*

3. La Commission accorde au constructeur une dérogation spéciale au titre du paragraphe 1 lorsqu'elle estime que celui-ci réunit les conditions pour en bénéficier et que l'objectif de réduction des émissions spécifiques qu'il propose est **compatible avec son potentiel, notamment technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>**. La dérogation s'applique à compter du 1<sup>er</sup> janvier de l'année suivant la demande.

*Amendement*

3. La Commission accorde au constructeur une dérogation spéciale au titre du paragraphe 1 lorsqu'elle estime que celui-ci réunit les conditions pour en bénéficier et que l'objectif de réduction des émissions spécifiques **de CO<sub>2</sub>** qu'il propose est **satisfaisant. Lorsqu'elle prend cette décision, la Commission tient compte des critères énoncés au paragraphe 2, point d)**. La dérogation s'applique à compter du 1<sup>er</sup> janvier de l'année suivant la demande.

*Justification*

*Le présent amendement est nécessaire pour assurer la cohérence avec l'amendement portant sur l'article 9, paragraphe 2, point d).*

**Amendement 37**

**Proposition de règlement**  
**Article 9 – paragraphe 6**

*Texte proposé par la Commission*

6. Si la Commission estime que le constructeur ne met pas en œuvre le programme de réduction décrit dans sa demande, elle peut **retirer la dérogation**.

*Amendement*

6. Si la Commission estime que le constructeur ne met pas en œuvre le programme de réduction décrit dans sa demande, elle peut **imposer au constructeur une prime sur les émissions excédentaires, telle que prévue à l'article 7**.

*Justification*

*Si un constructeur dépasse l'objectif d'émissions spécifiques fixé dans sa demande de dérogation, le retrait de cette dérogation pourrait s'avérer une mesure disproportionnée. Au lieu de cela, il convient d'appliquer à ce constructeur le même système de prime pour émissions excédentaires que celui prévu pour les grands constructeurs. La procédure applicable aux petits constructeurs est ainsi alignée sur celle applicable aux grands constructeurs.*

## **Amendement 38**

### **Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 7 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***7 bis. Toute demande de dérogation, y compris les informations fournies à l'appui de celle-ci, ainsi que toute notification effectuée en vertu du paragraphe 4 et toute révocation décidée en vertu des paragraphes 5 ou 6, de même que les mesures visées au paragraphe 7, sont rendues accessibles au public.***

## **Amendement 39**

### **Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 7 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***7 ter. Un constructeur peut demander à la Commission l'autorisation d'atteindre un autre objectif représentant une réduction de 25 % par rapport à la moyenne de ses émissions spécifiques en 2006 au lieu de son objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I, sous réserve:***

***(a) qu'il n'a pas d'entreprises liées et qu'il produit entre 10 000 et 300 000 voitures neuves immatriculées dans la Communauté par année civile; ou***

***(b) qu'il a des entreprises liées et que ces dernières produisent au total entre 10 000 et 300 000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile.***

***Les entreprises liées peuvent demander à la Commission l'autorisation d'atteindre un autre objectif représentant une réduction de 25 % par rapport à la moyenne combinée de leurs émissions spécifiques en 2006 au lieu de la moyenne***

*de leurs objectifs d'émissions spécifiques calculés conformément à l'annexe I, sous réserve que ces entreprises liées, prises en compte avec toute autre entreprise liée, produisent entre 10 000 et 300 000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile.*

#### *Justification*

*La proposition de la Commission impose aux constructeurs de niche (qui produisent une gamme restreinte de véhicules) des objectifs qui ne peuvent être réalisables et qui sont beaucoup plus contraignants que ceux de leurs concurrents directs. Leurs concurrents qui vendent une gamme plus large de véhicules ou font partie d'un groupe ne sont pas tenus au même niveau d'effort bien qu'ils vendent des automobiles produisant un niveau similaire d'émissions de CO<sub>2</sub>. Cet amendement permet aux constructeurs de niche d'opter pour un objectif minimal de 25 %. Une telle mesure représente une réduction significative des émissions de CO<sub>2</sub> par rapport à la moyenne du secteur, à savoir 19 %, et aura donc un impact négligeable sur l'environnement.*

#### **Amendement 40**

##### **Proposition de règlement Article 9 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

##### *Article 9 bis*

##### *Éco-innovations*

*1. Les éco-innovations sont des technologies innovantes appliquées aux voitures qui peuvent réduire, de façon vérifiable, les émissions de CO<sub>2</sub> quel que soit le comportement du conducteur, mais qui ne sont pas, ou pas suffisamment, prises en considération dans les mesures du CO<sub>2</sub> réalisées conformément au règlement (CE) n° 715/2007.*

*2. Le comité visé à l'article 12, paragraphe 1, du présent règlement statue sur les demandes portant sur les éco-innovations, y compris la réduction concrète de CO<sub>2</sub> associée à une technologie donnée.*

*3. Toute demande portant sur une éco-innovation peut être présentée par les constructeurs ou les fournisseurs de cette technologie. Les demandes doivent être accompagnées de données techniques sur la réduction de CO<sub>2</sub> associée à cette technologie. Ces données doivent être certifiées par un tiers. Les institutions désignées conformément à l'article 43 de la directive 2007/46/CE peuvent intervenir comme tiers certificateurs.*

*4. Les éco-innovations sont prises en compte dans le contrôle du présent règlement sur la base des crédits octroyés pour leur installation comme équipement standard dans les types de véhicules ou leurs différentes versions. Les crédits associés à une technologie donnée ne représentent pas plus de 75 % de la réduction concrète de CO<sub>2</sub> décidée conformément au paragraphe 2. Le comité visé à l'article 12, paragraphe 1, peut en outre limiter la validité des crédits dans le temps, ou décider que ces crédits s'appliquent de façon dégressive sur une période donnée.*

#### *Justification*

*Le règlement devrait proposer des incitations visant à accroître l'efficacité des auxiliaires/composants même si les avantages en matière de CO<sub>2</sub> ne sont pas pris en compte dans la mesure du CO<sub>2</sub> conformément au règlement (CE) n° 715/2007. Seules les technologies permettant des réductions concrètes et incontestables des émissions de CO<sub>2</sub> devraient être considérées comme des éco-innovations, leur incidence ayant été certifiée par un service technique compétent tel que ceux utilisés dans la législation communautaire en matière de réception.*

#### **Amendement 41**

##### **Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 2 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2 bis. La Commission modifie l'annexe I:  
(a) pour le 30 juin 2016 puis pour le**

*30 juin tous les trois ans, de telle sorte que la valeur  $M_0$  représente la moyenne de la masse moyenne des voitures particulières neuves au cours des trois dernières années civiles pour lesquelles une masse moyenne a été publiée conformément à l'article 8, paragraphe 1, point (d bis); et*

*(b) pour le 30 juin 2019, de telle sorte que le chiffre de "130" soit remplacé par un chiffre qui ne soit pas supérieur à "95" et que la valeur de "a" se traduise par un partage de l'effort entre les constructeurs qui concorde le plus possible avec celui qui résulte du présent règlement pour l'année 2012.*

*Ces modifications prennent effet le 1<sup>er</sup> janvier de l'année suivante.*

*Ces modifications, ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont adoptées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.*

## **Amendement 42**

### **Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 3**

#### *Texte proposé par la Commission*

3. La Commission examinera les évolutions technologiques en vue de modifier, en tant que de besoin, les dispositions du règlement (CE) n° 715/2007 relatif à la réception des véhicules à moteur.

#### *Amendement*

3. La Commission examinera les évolutions technologiques en vue de modifier, en tant que de besoin, les dispositions du règlement (CE) n° 715/2007 relatif à la réception des véhicules à moteur. ***La Commission examinera notamment les procédures de mesure des émissions de CO<sub>2</sub> et les options permettant d'inclure les essais relatifs aux émissions de CO<sub>2</sub> dans la vérification de conformité en service sans entraver l'introduction rapide de technologies nouvelles et moins éprouvées (telles que les batteries et les piles à***

**combustible) visant à réduire les  
émissions de CO<sub>2</sub>**

*Justification*

*La mise à jour ou le remplacement des procédures d'essai pourrait être nécessaire afin de tenir compte des modifications des caractéristiques des véhicules et du comportement du conducteur, afin de garantir que les émissions effectives correspondent à celles qui sont mesurées lors de la réception. Les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilisés durant plusieurs années dans les conditions de circulation ordinaires peuvent être différentes des émissions mesurées lors de la réception. Inclure les essais relatifs aux émissions de CO<sub>2</sub> dans la vérification de conformité en service revient à améliorer la législation pour garantir que les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules en circulation ne soient pas supérieures à celles qui sont mesurées lors de la réception. Dans le cas des véhicules équipés de technologies nouvelles et moins éprouvées (p. ex. batteries, piles à combustible), certaines dégradations devraient être autorisées afin de ne pas entraver l'introduction rapide de nouvelles technologies offrant un potentiel élevé pour la réduction à long terme.*

**Amendement 43**

**Proposition de règlement**

**Article 10 – paragraphe 3 – alinéa 1 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***En particulier, la Commission présente, le cas échéant, d'ici à 2010, des propositions visant à garantir que les procédures de mesure des émissions de CO<sub>2</sub> conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et à ses mesures d'exécution sont adaptées et révisées par la suite régulièrement, conformément à l'article 14, paragraphe 3, dudit règlement, afin de mieux refléter les conditions réelles de conduite et les performances réelles des voitures en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> et d'intégrer l'ensemble des éco-innovations et des mesures complémentaires pertinentes dans ces procédures.***

**Amendement 44**

**Proposition de règlement**  
**Article 10 – paragraphe 3 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**3 bis. La Commission veille à ce qu'en 2015, au plus tard, le présent règlement s'applique à toutes les voitures, quel que soit leur poids.**

*Justification*

*Certaines voitures particulières ont une masse de référence supérieure à la masse de référence de 2 840 kg définie à l'article 2, paragraphe 2, des normes Euro 5 et 6. Tel est le cas du Hummer H2, dont le poids à vide en ordre de marche est de 2 902 kg. Dans l'état actuel de la proposition, les véhicules de ce type ne sont pas couverts par la législation. Cette lacune doit être comblée afin d'éviter qu'une augmentation du nombre des utilitaires sportifs très lourds ne fasse obstacle à la réalisation de l'objectif moyen pour le parc automobile de l'UE.*

**Amendement 45**

**Proposition de règlement**  
**Article 10 – paragraphe 3 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**3 ter. Pour le 31 décembre 2014, la Commission présente une proposition de règlement relatif à la définition du niveau moyen d'émissions, visé à l'annexe I, du nouveau parc automobile, qui ne pourra en aucun cas être supérieur à 95 g de CO<sub>2</sub> et devra être atteint au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2020.**

***Cette proposition sera précédée d'une évaluation générale de ses incidences sur le secteur automobile et sur les secteurs connexes, accompagnée d'une analyse précise des coûts et des avantages, eu égard à la mise au point d'innovations technologiques visant à la réduction du CO<sub>2</sub>. En définissant le niveau moyen d'émissions, la Commission tiendra compte des développements des accords internationaux pour l'après-2012.***

*En outre, la Commission examinera s'il convient de renoncer à la distinction actuelle entre les diverses mesures qui concourent à la réalisation de l'objectif de réduction spécifique, en particulier les mesures relatives aux moteurs et les autres mesures complémentaires.*

#### **Amendement 46**

##### **Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 3 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*3 quater. D'ici à 2014, la Commission publie, à l'issue d'une étude d'impact, un rapport sur l'accessibilité des données relatives à l'empreinte au sol en tant que paramètre d'utilité pour déterminer les objectifs d'émissions spécifiques et, au besoin, modifie l'annexe I conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.*

#### **Amendement 47**

##### **Proposition de règlement Article 11**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*À compter du 1<sup>er</sup> 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 CO<sub>2</sub> de la voiture particulière proposée*

*À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, les informations fournies aux consommateurs au sujet des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures particulières seront régies par la directive 1999/94/CE.*

*à la vente et l'objectif d'émissions spécifiques défini pour cette voiture particulière en vertu de l'annexe I.*

*Justification*

*La directive 1999/94/CE offre le cadre le plus approprié pour réglementer les informations qui doivent être fournies aux consommateurs.*

**Amendement 48**

**Proposition de règlement  
Article 11 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**Article 11 bis**

***Informations embarquées accessibles au conducteur***

***À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012, les constructeurs présentant une demande d'homologation pour les véhicules de type M1, tels que définis dans la directive 2007/46/CE, conformément au règlement (CE) n° 715/2007 équipent chaque véhicule d'un écran de contrôle de la consommation de carburant.***

*Justification*

*De nombreux essais ont confirmé une différence entre les émissions concrètes de CO<sub>2</sub> et les émissions mesurées conformément au cycle d'essai UE. Un écran de contrôle de la consommation de carburant peut contribuer à effacer cette différence puisqu'il indique au conducteur la quantité de carburant consommée lorsqu'il conduit. Une telle mesure peut inciter à une conduite économique se traduisant par une consommation plus faible lors de l'utilisation réelle de la voiture. L'adoption d'un style de conduite plus économique présente également d'autres avantages, comme la réduction du nombre des accidents, la réduction des émissions de NOx et de particules et une moindre usure des pneumatiques et du groupe propulseur.*

**Amendement 49**

**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. 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. ***Dans le cas de véhicules à double alimentation (essence-gaz) dont le certificat de conformité mentionne les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> à la fois pour l'essence et pour le gaz, les États membres n'utilisent que le chiffre mesuré pour le gaz.***

*Justification*

*Selon les chiffres officiels, les véhicules à double alimentation sont presque exclusivement utilisés avec l'option gaz. Il convient de promouvoir l'usage du carburant gaz à la place de l'essence, afin de réduire les niveaux de CO<sub>2</sub> et de diversifier l'approvisionnement en énergie.*

## EXPOSÉ DES MOTIFS

La proposition de règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves s'inscrit dans le cadre d'une stratégie plus ambitieuse au nom de laquelle l'Union européenne a pris l'engagement ferme de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20 % d'ici à 2020.

Représentant 12 % des émissions totales de dioxyde de carbone, le transport routier est la deuxième source d'émissions de gaz à effet de serre dans l'UE et, surtout, est un secteur dans lequel les émissions continuent d'augmenter. Les notables progrès accomplis grâce aux technologies appliquées à l'automobile n'ont cependant pas suffi à neutraliser les effets de l'accroissement du trafic et de la taille des véhicules.

L'historique des travaux préparatoires à l'élaboration de ce règlement est bien connu. Dès 1998, les accords volontaires conclus entre la Commission et l'industrie automobile ont contribué à une réduction de 13,5 % des émissions de CO<sub>2</sub> par rapport à 1995, ces accords apparaissant toutefois pour que soient atteints les objectifs voulus. En février 2007, la Commission a proposé l'adoption d'une démarche intégrée mettant l'accent sur deux aspects: la réduction des émissions par l'amélioration de la technologie des moteurs afin de réaliser l'objectif de 130 g de CO<sub>2</sub>/km pour la moyenne du nouveau parc automobile et une réduction supplémentaire, avant 2012, de 10 g de CO<sub>2</sub>/km grâce à d'autres améliorations technologiques et à un usage accru des biocarburants. Le Parlement a accueilli favorablement, dans sa résolution d'octobre 2007, le principe de l'approche intégrée, en se prononçant cependant pour l'adoption d'objectifs plus ambitieux à atteindre dans un plus long délai, à savoir une réduction à 125 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2015 et la fixation d'objectifs à long terme de 95 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2020 et, éventuellement, de 70 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2025.

La proposition de règlement qui est soumise aujourd'hui s'accorde avec l'esprit et les objectifs de la communication antérieure, en particulier pour ce qui est des objectifs, des échéances et du choix de l'approche intégrée. En outre, elle prévoit une répartition de l'effort, chaque constructeur se voyant assigner un objectif précis à réaliser en fonction de l'utilité du "poids". Un constructeur qui n'atteindrait pas l'objectif assigné se verrait appliquer des sanctions calculées sur la base d'un montant minimal qui serait relevé à compter de 2012. Les constructeurs n'ayant pas vendu plus de 10 000 unités dans l'UE bénéficieraient d'un mécanisme de dérogation, mais devraient atteindre un objectif "ad hoc" négocié avec la Commission. Enfin, les constructeurs pourraient former des groupements et réaliser ainsi collectivement les objectifs fixés.

Votre rapporteur ne peut qu'approuver pour l'essentiel la proposition de règlement, et en particulier son objet, ses objectifs et ses finalités. Il est d'avis que le secteur automobile doit être appelé, lui aussi, à réaliser les objectifs généraux de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, étant entendu que toutes ses particularités (comportement du conducteur, renouvellement du parc automobile, qualité des infrastructures) doivent être prises en compte. Ainsi, tout en jugeant favorablement les objectifs et le calendrier définis par la Commission, votre rapporteur juge primordial de réaffirmer la position du Parlement quant aux objectifs à long terme, en proposant que soit atteint d'ici à 2020 un niveau moyen d'émissions qui n'excède pas 95 g de CO<sub>2</sub>/km. L'objectif précis, dont votre rapporteur souhaite qu'il soit plus ambitieux,

sera quantifié par la Commission à la suite d'une révision du règlement qui sera conduite d'ici à 2014 et précédée d'une évaluation globale des incidences accompagnée d'une analyse des effets économiques, environnementaux et sociaux sur toute la chaîne de production.

Votre rapporteur marque son accord avec le choix de l'approche intégrée pour la phase de lancement du système, mais se demande s'il ne serait pas plus approprié de laisser l'industrie automobile arrêter elle-même les modalités de la réalisation de l'objectif spécifique assigné. L'accomplissement de ses propres objectifs grâce à des améliorations techniques, des mesures complémentaires ou d'autres mesures devrait être l'affaire de l'industrie elle-même sans que le législateur intervienne, à la condition que l'objectif soit quantifiable et mesurable au moyen des essais qui sont aujourd'hui appliqués et de ceux qui le seront dans l'avenir. Par conséquent, votre rapporteur demande à la Commission d'étudier la possibilité de renoncer, à long terme, à la distinction faite actuellement entre les mesures complémentaires et les mesures relatives aux moteurs.

La même réflexion vaut pour le choix du critère d'utilité. La Commission retient dans sa proposition le paramètre du poids dont elle estime qu'il *"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"*. Elle n'exclut cependant pas a priori l'éventualité de recourir à un autre paramètre, d'autant plus qu'elle estime qu'il convient 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)"*. Le Parlement a rejeté à une large majorité, dans sa résolution d'octobre, le choix du paramètre du poids, confirmant ainsi le choix de l'empreinte. Votre rapporteur est convaincu que, du point de vue environnemental, le critère de l'empreinte présente des garanties supérieures en ce sens qu'il est moins susceptible de produire des effets pervers (accroissement du poids pour bénéficier d'un objectif de réduction moins strict). Il ne propose pour l'instant aucun amendement à la proposition de la Commission en vue de modifier le critère de l'utilité, mais se réserve de revenir sur sa position au cours des étapes successives de la procédure législative.

S'agissant du versement de primes au titre des émissions excédentaires, votre rapporteur propose d'utiliser leur produit pour financer les activités de recherche subsidiaire (par exemple, les technologies permettant la fabrication de moteurs thermiques propres ayant un bon rendement énergétique ou les systèmes intégrés de sécurité) de même que les percées technologiques (par exemple, la pile à hydrogène et la pile à combustible, la mise au point d'hybrides rechargeables ou les biocarburants de deuxième génération).

Au chapitre des pénalités à infliger si l'objectif assigné n'a pas été atteint, votre rapporteur est d'accord avec ce que propose la Commission, mais est prêt à étudier des solutions permettant d'assouplir le système lors de sa première phase de mise en œuvre (2012-2015) ainsi que de récompenser et d'encourager chez les constructeurs des comportements plus vertueux.

De plus, votre rapporteur suggère d'apporter à la proposition de la Commission une série d'adaptations techniques, qui consistent notamment à supprimer, pour la définition du champ d'application, la référence à la masse maximale de 2 610 kg, car de trop nombreux véhicules lourds échapperaient ainsi à cette réglementation.

Enfin, il modifie l'article relatif à l'information des consommateurs, estimant que cette matière doit être régie par la directive 1999/94/CE.

## AVIS DE LA COMMISSION DES AFFAIRES JURIDIQUES SUR LA BASE JURIDIQUE

19.9.2008

M. Miroslav Ouzký  
Président  
Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire  
BRUXELLES

Objet: Avis sur la base juridique de 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 CO<sub>2</sub> des véhicules légers (COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

Monsieur le Président,

La commission des affaires juridiques a décidé de se saisir, conformément à l'article 35, paragraphe 3, du règlement, de la question de la base juridique de la proposition de la Commission en objet.

La commission a examiné la question susmentionnée au cours de sa réunion du 9 septembre 2008.

Rappelons, à titre liminaire, que les actes de la Communauté doivent se fonder sur une base juridique prévue dans le traité (ou dans un autre acte juridique qu'il s'efforce de mettre en œuvre). La base juridique définit la compétence de la Communauté *rationae materiae* et précise les modalités d'exercice de cette compétence, à savoir l'instrument ou les instruments législatifs auxquels il peut être recouru et la procédure décisionnelle à mettre en œuvre.

Selon la Cour de justice des Communautés européennes, le choix de la base juridique n'est pas objectif, mais "doit se fonder sur des éléments objectifs susceptibles de contrôle juridictionnel"<sup>1</sup>, tels que le but et le contenu de l'acte<sup>2</sup>. Par ailleurs, le facteur décisif devrait être l'objectif principal d'un acte<sup>3</sup>.

Selon la jurisprudence de la Cour de justice, un article général du traité constitue une base juridique suffisante, même si l'acte en cause a pour intention, de manière accessoire, de

---

<sup>1</sup> Affaire 45/86, *Commission/Conseil*, Rec. 1987, p. 1439, point 11.

<sup>2</sup> Affaire C-300/89, *Commission/Conseil*, Rec. 1991, p. I-287, point 10.

<sup>3</sup> Affaire C-377/98, *Pays-Bas/Parlement européen et Conseil*, Rec. 2001, p. I-7079, point 27.

réaliser un objectif poursuivi par un article spécifique du traité<sup>1</sup>.

La Commission propose l'article 95 du traité CE comme base juridique unique de la proposition de règlement.

#### *Article 95*

*1. Par dérogation à l'article 94 et sauf si le présent traité en dispose autrement, les dispositions suivantes s'appliquent pour la réalisation des objectifs énoncés à l'article 14. Le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 et après consultation du Comité économique et social, arrête les mesures relatives au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres qui ont pour objet l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur.*

*2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux dispositions fiscales, aux dispositions relatives à la libre circulation des personnes et à celles relatives aux droits et intérêts des travailleurs salariés.*

*3. La Commission, dans ses propositions prévues au paragraphe 1 en matière de santé, de sécurité, de protection de l'environnement et de protection des consommateurs, prend pour base un niveau de protection élevé en tenant compte notamment de toute nouvelle évolution basée sur des faits scientifiques. Dans le cadre de leurs compétences respectives, le Parlement européen et le Conseil s'efforcent également d'atteindre cet objectif.*

*4. Si, après l'adoption par le Conseil ou par la Commission d'une mesure d'harmonisation, un État membre estime nécessaire de maintenir des dispositions nationales justifiées par des exigences importantes visées à l'article 30 ou relatives à la protection de l'environnement ou du milieu de travail, il les notifie à la Commission, en indiquant les raisons de leur maintien.*

*5. En outre, sans préjudice du paragraphe 4, si, après l'adoption par le Conseil ou par la Commission d'une mesure d'harmonisation, un État membre estime nécessaire d'introduire des dispositions nationales basées sur des preuves scientifiques nouvelles relatives à la protection de l'environnement ou du milieu de travail en raison d'un problème spécifique de cet État membre, qui surgit après l'adoption de la mesure d'harmonisation, il notifie à la Commission les mesures envisagées ainsi que les raisons de leur adoption.*

*6. Dans un délai de six mois après les notifications visées aux paragraphes 4 et 5, la Commission approuve ou rejette les dispositions nationales en cause après avoir vérifié si elles sont ou non un moyen de discrimination arbitraire ou une restriction déguisée dans le commerce entre États membres et si elles constituent ou non une entrave au fonctionnement du marché intérieur.*

*En l'absence de décision de la Commission dans ce délai, les dispositions nationales visées aux paragraphes 4 et 5 sont réputées approuvées.*

---

<sup>1</sup> Affaire C-377/98, Pays-Bas/Parlement européen et Conseil, Rec. 2001, p. I-7079, points 27 et 28; affaire C-491/01, *British American Tobacco (Investments) et Imperial Tobacco*, Rec. 2002, p. I-11453, points 93 et 94.

*Lorsque cela est justifié par la complexité de la question et en l'absence de danger pour la santé humaine, la Commission peut notifier à l'État membre en question que la période visée dans le présent paragraphe peut être prorogée d'une nouvelle période pouvant aller jusqu'à six mois.*

*7. Lorsque, en application du paragraphe 6, un État membre est autorisé à maintenir ou à introduire des dispositions nationales dérogeant à une mesure d'harmonisation, la Commission examine immédiatement s'il est opportun de proposer une adaptation de cette mesure.*

*8. Lorsqu'un État membre soulève un problème particulier de santé publique dans un domaine qui a fait préalablement l'objet de mesures d'harmonisation, il en informe la Commission, qui examine immédiatement s'il y a lieu de proposer des mesures appropriées au Conseil.*

*9. Par dérogation à la procédure prévue aux articles 226 et 227, la Commission et tout État membre peuvent saisir directement la Cour de justice s'ils estiment qu'un autre État membre fait un usage abusif des pouvoirs prévus par le présent article.*

*10. Les mesures d'harmonisation visées ci-dessus comportent, dans les cas appropriés, une clause de sauvegarde autorisant les États membres à prendre, pour une ou plusieurs des raisons non économiques visées à l'article 30, des mesures provisoires soumises à une procédure communautaire de contrôle.*

#### *Objectif et contenu de la proposition de règlement*

L'objectif de la proposition est de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur des voitures particulières en faisant en sorte que le niveau moyen des émissions spécifiques des voitures neuves dans la Communauté ne dépasse pas 130 g de CO<sub>2</sub>/km à compter de 2012.

Les éléments fondamentaux de la proposition sont les suivants:

- La proposition s'appliquera aux véhicules de catégorie M1 (voitures particulières).
- La proposition fixe des objectifs pour les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves dans la Communauté en fonction de leur masse.
- La proposition fixe des objectifs contraignants pour les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures particulières à compter de 2012; ces objectifs s'appliquent aux émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>, exprimées en g/km, des voitures particulières neuves de chaque constructeur qui sont immatriculées dans l'Union européenne au cours de chaque année civile. Les constructeurs peuvent constituer un groupement afin d'atteindre leurs objectifs; lorsque deux constructeurs ou davantage se rassemblent en un groupement, celui-ci est considéré comme un seul et même constructeur aux fins de la vérification du respect des objectifs.
- Les États membres seront tenus de collecter des données sur les voitures neuves immatriculées sur leur territoire et de les communiquer à la Commission aux fins de l'évaluation du respect des objectifs.
- Si un constructeur n'atteint pas son objectif, il sera astreint au versement d'une prime sur les émissions excédentaires, et ce pour chaque année civile à compter de 2012.

Le montant de cette prime est obtenu en multipliant le nombre de g de CO<sub>2</sub>/km correspondant au dépassement de l'objectif par le nombre de voitures nouvellement immatriculées et par le montant de la pénalité pour les émissions excédentaires fixée pour l'année concernée. La pénalité pour les émissions excédentaires sera de 20 EUR pour les émissions de 2012, de 35 EUR pour les émissions de 2013, de 60 EUR pour les émissions de 2014 et de 95 EUR pour les émissions de 2015 et de chacune des années suivantes.

Selon l'exposé des motifs de la Commission, "[l]a base juridique appropriée est l'article 95 du traité CE en raison de la nécessité de garantir l'égalité de traitement de l'ensemble des acteurs économiques dans le marché intérieur, tout en garantissant un niveau élevé de protection de la santé et de l'environnement."

Cette affirmation semble être étayée par les considérants suivants:

*(1) L'objectif du présent règlement est d'établir des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté, qui permettent de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'assurer partiellement la mise en œuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers.*

*(2) Le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée. La Communauté a mis en place dans le secteur automobile un marché intérieur qui fonctionne bien et constitue une base solide pour la fluidité des échanges intracommunautaires de produits de la filière automobile. Il convient d'harmoniser les objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> afin d'éviter la coexistence d'exigences différentes selon les États membres, de préserver les acquis du marché intérieur et d'assurer la libre circulation des voitures particulières au sein de la Communauté, tout en garantissant un niveau élevé de protection de l'environnement.*

*(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 CO<sub>2</sub>, 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.*

*(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.*

Sur cet arrière-plan, d'autres considérants justifient les objectifs de réduction des émissions par: (3) la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et l'objectif adopté par l'Union européenne de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20 % (par rapport à leur niveau de 1990) d'ici à 2020; (4) la nécessité de réduire les émissions des voitures particulières, et (6) la nécessité de s'appuyer sur le processus existant de mesure et de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> afin de garantir prévisibilité et sécurité de programmation aux constructeurs automobiles de l'Union européenne.

Les considérants 7, 8, 9 et 10 font état des progrès réalisés dans le domaine de la stratégie de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, laquelle se fonde sur des engagements volontaires de l'industrie automobile, l'amélioration de l'information des consommateurs et la promotion d'automobiles économiques au moyen de mesures fiscales.

Le considérant 12 justifie l'utilisation du paramètre de la masse.

Le considérant 13 se lit comme suit: "*Le présent règlement a pour but d'inciter le secteur automobile à investir dans de nouvelles technologies. Il encourage activement l'écinnovation 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.*"

Le considérant 14 précise clairement que l'objectif fixé pour les émissions s'applique aux voitures neuves immatriculées dans la Communauté pour la première fois.

Le considérant 15 précise que l'instance responsable de l'application du règlement est celle qui est responsable de la procédure de réception.

Le considérant 16 traite des dérogations en faveur des véhicules à usages spéciaux.

Les considérants 17 et 18 portent sur la marge de manœuvre des constructeurs quant à la façon d'atteindre leurs objectifs, notamment par la constitution de groupements.

Le considérant 19 fait valoir ce qui suit: "*Il est nécessaire de mettre en place un solide mécanisme de contrôle afin de garantir le respect des objectifs prévus au présent règlement.*"

Le considérant 20 traite des règles relatives à la collecte et à la communication des données relatives aux émissions et le considérant 21, des certificats de conformité.

Le considérant 22 porte sur le paiement de la "prime sur les émissions excédentaires" dans les termes suivants: "*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 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 CO<sub>2</sub> des voitures*

*particulières, il convient qu'elle reflète les coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne."*

Le considérant 23 précise que le règlement n'affecte pas la pleine application de la réglementation communautaire en matière de concurrence.

Le considérant 24 prévoit que la mise en œuvre du règlement doit être soutenue par l'instrument financier communautaire pour l'environnement (LIFE+).

Les considérants 25 et 26 traitent de la comitologie, le considérant 26 précisant même quels sont les éléments non essentiels qui peuvent être modifiés ou complétés.

Enfin, le considérant 27 prévoit l'abrogation de la décision n° 1753/2000/CE et le considérant 28 procède à la déclaration habituelle relative à la subsidiarité et à la proportionnalité.

En ce qui concerne le dispositif du règlement:

L'article 1<sup>er</sup> énonce **l'objet et les objectifs** du règlement comme suit:

*Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>/km. Le règlement fixe à 130 g de CO<sub>2</sub>/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.*

L'article 2 définit le **champ d'application**. Le règlement doit s'appliquer aux véhicules de catégorie M1, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté (voitures particulières neuves).

L'article 3 contient les **définitions**.

L'article 4 énonce les **objectifs en matière d'émissions spécifiques** dans les termes suivants: *Pour l'année civile commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation.*

L'article 5 définit les conditions selon lesquelles les constructeurs peuvent constituer un **groupement** afin d'atteindre leurs objectifs d'émissions visés à l'article 4.

L'article 6 porte sur **la surveillance et la communication des émissions moyennes**.

L'article 7 définit les dispositions relatives à la **prime sur les émissions excédentaires**:

1. Pour chaque année civile, à compter de 2012, au titre de laquelle un constructeur dépasse son objectif d'émissions spécifiques, la Commission impose le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires au constructeur ou, dans le cas d'un groupement, à l'administrateur du groupement.

2. La prime sur les émissions excédentaires visée au paragraphe 1 est calculée selon la formule suivante:

*Émissions excédentaires x nombre de voitures particulières neuves x prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 3,*

*dans laquelle:*

*les "émissions excédentaires" sont le nombre positif de grammes par kilomètre correspondant au dépassement des émissions spécifiques moyennes du constructeur par rapport à son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile concernée, arrondi à la troisième décimale la plus proche;*

*le "nombre de voitures particulières neuves" est le nombre de voitures particulières neuves produites par le constructeur et qui ont été immatriculées pendant l'année en question.*

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.

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

*Ces mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent acte en le complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.*

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

L'article 8 traite de la **publication des performances des constructeurs** en fonction de leur objectif d'émissions spécifiques.

L'article 9 établit une **dérogation spéciale applicable aux constructeurs indépendants produisant en petites séries** (moins de 10 000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile).

L'article 10 concerne l'**évaluation et les rapports**.

L'article 11 porte sur l'**information des consommateurs**.

L'article 12 constitue la clause de **comitologie**.

L'article 13 a trait au **financement communautaire**.

L'article 14 abroge la décision n° 1753/2000/CE.

L'article 15 est relatif à l'**entrée en vigueur**.

Les annexes I et II traitent des **objectifs en matière d'émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> et de la surveillance et communication des émissions**, respectivement.

Au cours de l'examen en commission, où un avis du service juridique a été présenté et débattu, des doutes se sont fait jour sur la nature de la "prime sur les émissions excédentaires" prévue à l'article 7 et sur l'habilitation de l'Union européenne par l'article 95 ou par l'article 175 pour imposer une telle prime. De la même manière, les membres de la Commission ont fait part de leurs très fortes craintes à l'égard des dispositions selon lesquelles la Commission devrait définir les modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires (article 7, paragraphe 4) et de l'article 7, paragraphe 5, libellé comme suit: "Les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne".

Au cours de sa réunion du 9 septembre 2008, la commission des affaires juridiques a donc décidé, à l'unanimité<sup>1</sup>, sur la base d'un avis du service juridique du Conseil, que la base juridique correcte était l'article 175 du traité CE.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

(s.) Giuseppe Gargani

---

<sup>1</sup> Étaient présents au moment du vote final: Giuseppe Gargani (président), Rainer Wieland (vice-président), Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (vice-présidente), Francesco Enrico Speroni (vice-président), Sharon Bowles (suppléant Diana Wallis (rapporteuse pour avis)), Victor Boștinăru, Ieke van den Burg, Carlo Casini, Marek Aleksander Czarnecki, Bert Doorn, Monica Frassoni, Vicente Miguel Garcés Ramón, Jean-Paul Gauzès, Othmar Karas, Piia-Noora Kauppi, Klaus-Heiner Lehne, Katalin Lévai, Antonio Masip Hidalgo, Hans-Peter Mayer, Manuel Medina Ortega, Georgios Papastamkos, Aloyzas Sakalas, Gabriele Stauner, Daniel Strojž, József Szájer, Jacques Toubon, Renate Weber, Jaroslav Zvěřina, Tadeusz Zwiefka.

3.9.2008

## **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 CO<sub>2</sub> des véhicules légers

(COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

Rapporteur (\*): Werner Langen

(\*) Commissions associées – Article 47 du règlement

### **JUSTIFICATION SUCCINCTE**

Depuis 1995, l'UE dispose d'une stratégie pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières. Cette stratégie repose sur trois axes: engagement volontaire des constructeurs de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>; 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> n'augmentent pas au prorata du poids, mais de manière nettement disproportionnée. La masse est le paramètre optimal pour déterminer les objectifs CO<sub>2</sub>. 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 CO<sub>2</sub>. 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 CO<sub>2</sub>.

## **3. Mesures complémentaires de l'approche intégrée**

La limite de 120 g de CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>. À cela s'ajoutent les biocarburants, pour environ 5 g/km de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>. 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 CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub> – sont sans commune mesure avec les prix concevables pour les certificats CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>/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 climatique.

#### *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. Pour que les objectifs des États membres et de la Communauté en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> 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.*** 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 ***les émissions de CO<sub>2</sub> continuent leur*** progression, ***elles compromettront*** de façon significative les réductions réalisées par les autres secteurs pour lutter contre le changement climatique.

#### *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 CO<sub>2</sub>.*

## 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 CO<sub>2</sub>, ***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 CO<sub>2</sub>, ***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 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.

*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 5 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(5 bis) L'UE souffre du vieillissement accéléré de son parc automobile. La proportion importante de véhicules de***

***plus de 10 ans dans le parc automobile de l'UE met en péril toute nouvelle réglementation sur les émissions de CO<sub>2</sub>. Une attention particulière doit donc être portée au renouvellement du parc à travers des incitations à l'achat de véhicules neufs.***

#### *Justification*

*Pour assurer l'efficacité du règlement, il est indispensable que l'achat de véhicules neufs soit favorisé. Si les consommateurs continuent à privilégier les véhicules d'occasion, notamment ceux qui ont plus de 10 ans, les émissions de CO<sub>2</sub> ne diminueront pas de façon tangible.*

#### **Amendement 4**

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

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

(10) Les communications ont proposé une approche intégrée visant à réaliser l'objectif de la communautaire de 120 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici 2012 et ont annoncé que la Commission proposerait un cadre législatif dans ce but. Ce cadre sera centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO<sub>2</sub> permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO<sub>2</sub>/km en moyenne pour le parc automobile neuf. Conformément à l'approche relative aux engagements volontaires des constructeurs, ce cadre englobe les éléments pris en compte aux fins des mesures des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières en application du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Une réduction supplémentaire de 10 g de CO<sub>2</sub>/km, ou équivalent si cela est techniquement

###### *Amendement*

(10) Les communications ont proposé une approche intégrée visant à réaliser l'objectif communautaire de 120 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici 2012 et ont annoncé que la Commission proposerait un cadre législatif dans ce but. Ce cadre sera centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO<sub>2</sub> permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO<sub>2</sub>/km en moyenne pour le parc automobile neuf. ***L'objectif de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> en améliorant la technologie des moteurs doit être étayé par le développement d'écotechnologies intégrées dans les voitures, ainsi que par l'amélioration des infrastructures routières et de la gestion de la circulation, la promotion des biocarburants et la mise en place de mesures fiscales adéquates.*** Conformément à l'approche relative aux engagements volontaires des constructeurs, ce cadre englobe les éléments pris en compte aux fins des mesures des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières en application du règlement (CE) n° 715/2007

nécessaire, sera réalisée grâce à d'autres améliorations technologiques et à l'usage accru des biocarburants. Par ailleurs, le comportement des consommateurs a une incidence sur les émissions globales des voitures particulières et il convient donc de fournir à ces derniers les informations relatives au respect par les voitures particulières neuves des objectifs en matière d'émissions fixés par le présent règlement.

du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Une réduction supplémentaire de 10 g de CO<sub>2</sub>/km, ou équivalent si cela est techniquement nécessaire, sera réalisée grâce à d'autres améliorations technologiques et à l'usage accru des biocarburants. Par ailleurs, le comportement des consommateurs a une incidence sur les émissions globales des voitures particulières et il convient donc de fournir à ces derniers les informations relatives au respect par les voitures particulières neuves des objectifs en matière d'émissions fixés par le présent règlement. ***Il est également important, dans le cadre de la révision prochaine de la directive 1999/94/CE concernant 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, de parvenir à une classification claire des véhicules automobiles en fonction de leur efficacité en matière de consommation de carburant et de leurs émissions de CO<sub>2</sub>.***

#### *Justification*

*Il est très important pour le consommateur de pouvoir compter sur une information claire. Lors de la révision de la directive 1999/94/CE, il sera important d'établir une classification claire des véhicules (par exemple classe A, A+, B, etc.).*

#### **Amendement 5**

##### **Proposition de règlement Considérant 11**

*Texte proposé par la Commission*

(11) Il importe que le cadre législatif mis

*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 *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.

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. ***Les taxes sur les voitures particulières devraient dépendre de leurs émissions polluantes et être approuvées au niveau de l'UE pour éviter une nouvelle fragmentation du marché intérieur imputable à des disparités fiscales entre les différents États membres.***

#### *Justification*

*Une définition de distorsion "justifiée" par la Commission est superflue. Afin d'éviter une nouvelle fragmentation du marché intérieur imputable à une disparité fiscale entre les États membres, il importe de parvenir à un accord au niveau européen sur les taxes appliquées aux voitures particulières en fonction de leurs émissions polluantes.*

#### **Amendement 6**

##### **Proposition de règlement Considérant 11 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(11 bis) Si l'on veut en arriver à la production de véhicules à émission nulle, il convient de renforcer radicalement les moyens affectés à la recherche et au développement sur les technologies propres à permettre pareille absence d'émissions au titre de du septième***

*Justification*

*Il est important d'investir davantage de moyens dans la recherche et le développement sur les technologies permettant de supprimer toute émission.*

**Amendement 7**

**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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> calculé en conséquence. C'est**

*Amendement*

(12) Afin de préserver la diversité du marché automobile et sa capacité de satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> selon l'utilité des voitures sur une base linéaire. La masse du véhicule apparaît comme **un** paramètre approprié aux fins de la définition de l'utilité. Ce paramètre fournit en effet une correspondance 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 de collecter également les données concernant **d'autres paramètres relatifs** à l'utilité **tels que** 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. **La Commission devrait, avant 2014, réexaminer l'accessibilité des données et, au besoin, adapter le paramètre relatif à l'utilité.**

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

## Amendement 8

### 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 de l'UE de manière durable et garantira des emplois de qualité dans l'Union.**

*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 CO<sub>2</sub>/km ou, biocarburants compris, à 10 g de CO<sub>2</sub>/km, grâce aux mesures complémentaires, est insuffisante. On reste nettement en deçà des possibilités techniques et économiques.*

## Amendement 9

### Proposition de règlement Considérant 13 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(13 bis) Dans le cadre de l'approche intégrée visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers, les éco-innovations doivent être définies et garanties par des normes quantifiables. La procédure de réception européenne ne couvre pas toutes les possibilités techniques disponibles pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Il est donc nécessaire de définir un processus d'évaluation établissant des dispositions pour évaluer le potentiel de réduction de CO<sub>2</sub> attribué à la mise en place de mesures technologiques. Il importe de viser les technologies qui ne sont pas reflétées, ou pas suffisamment, dans les mesures prises en vertu du règlement (CE) n° 715/2007 et de ses dispositions d'application. Les réceptions accordées aux éco-innovations sont un moyen de fournir des incitations supplémentaires aux constructeurs en leur permettant de comptabiliser les effets positifs obtenus grâce à ces technologies pour la réalisation de leurs objectifs spécifiques de réduction des émissions. De plus, comme ces nouvelles technologies peuvent être coûteuses pour l'industrie automobile, elles devraient être encouragées par la Commission par un système de crédits spécifiques.***

## Amendement 10

### Proposition de règlement Considérant 13 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(13 ter) Afin d'assurer au secteur l'indispensable prévisibilité à long terme,***

*tout en tenant compte de l'évolution technologique à venir, il conviendrait d'établir des objectifs à long terme en ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves en prenant en considération une étude d'impact de la Commission. Ces objectifs devraient viser à atteindre une moyenne de 95 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2020.*

## **Amendement 11**

### **Proposition de règlement Considérant 13 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(13 quater) Le présent règlement prévoit des dispositions spécifiques visant à promouvoir l'offre de véhicules utilisant d'autres sources d'énergie, à émissions faibles, ou des véhicules à émissions nulles, sur le marché de l'UE.*

## **Amendement 12**

### **Proposition de règlement Considérant 13 quinquies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(13 quinquies) Dans la perspective de la concrétisation des objectifs de protection de l'environnement et de la lutte contre le changement climatique, il est particulièrement indispensable que l'industrie automobile conserve sa compétitivité à l'échelle mondiale. Il importe par conséquent que les mesures qui seront prises soient efficaces, en particulier du point de vue des coûts qu'elles impliquent pour l'industrie automobile européenne, de façon à ne pas nuire à sa compétitivité.*

## Amendement 13

### 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.

*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 14

### Proposition de règlement Considérant 21

*Texte proposé par la Commission*

(21) En vertu de la directive 2007/46/CE, les constructeurs délivrent un certificat de conformité qui accompagne chaque voiture particulière neuve et les États membres ne permettent l'immatriculation et la mise en service d'une voiture particulière neuve qu'à la condition expresse qu'elle soit accompagnée d'un certificat de conformité en cours de validité. Il convient que les données collectées par les États membres soient cohérentes avec le certificat de conformité délivré par le constructeur pour la voiture particulière.

*Amendement*

(21) En vertu de la directive 2007/46/CE, les constructeurs délivrent un certificat de conformité qui accompagne chaque voiture particulière neuve et les États membres ne permettent l'immatriculation et la mise en service d'une voiture particulière neuve qu'à la condition expresse qu'elle soit accompagnée d'un certificat de conformité en cours de validité. Il convient que les données collectées par les États membres soient cohérentes avec le certificat de conformité délivré par le constructeur pour la voiture particulière ***et reposent sur cette seule et unique référence. Au cas où, dans le cadre de la procédure d'immatriculation et lors de la mise en service d'une voiture particulière neuve, des États membres n'utilisaient pas le certificat de conformité, pour des raisons fondées, ils devraient mettre en œuvre toutes les dispositions en vigueur pour garantir la fiabilité requise de la procédure de contrôle. Une base de***

*données européenne commune normalisée pour les données prises en compte dans le certificat de conformité devrait être mise à disposition. Elle devrait servir d'unique référence permettant aux États membres de gérer plus aisément leurs données d'immatriculation lors de nouvelles immatriculations. La Commission devrait garantir l'usage d'un réseau électronique par les États membres qui, comme le projet "Le patrimoine culturel dans les réseaux régionaux"(REGNET) l'a démontré, apporte une nouvelle simplification en matière d'échange des données d'immatriculation, notamment celles relatives aux émissions de CO<sub>2</sub>, afin de permettre un contrôle approprié. En outre, pour permettre aux constructeurs de répondre aux évolutions du marché, la Commission devrait mettre à la disposition de chaque constructeur, avant le 30 août de chaque année de surveillance, un rapport de surveillance intermédiaire portant sur cette même année.*

#### *Justification*

*Tous les États membres devraient avoir l'obligation de prendre comme référence principale (en ce qui concerne, par exemple, les données relatives au CO<sub>2</sub>) le certificat de conformité et s'en servir de base pour la surveillance (à l'heure actuelle 12 États membres de l'Union n'utilisent pas ce document). Par conséquent, une base de données européenne centralisée réunissant ces données devrait être mise en place. Celle-ci permettrait également aux constructeurs de fournir en temps utile des mises à jour lorsque des modifications techniques sont apportées à leurs véhicules. Il est essentiel que les constructeurs sachent suffisamment tôt quel sera le niveau de CO<sub>2</sub> officiellement fixé, et donc, que les calculs provisoires de la Commission et le rapport intermédiaire soient remis sur une base semestrielle.*

#### **Amendement 15**

##### **Proposition de règlement Considérant 22**

*Texte proposé par la Commission*

(22) Il convient que le respect par les

*Amendement*

(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 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 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 CO<sub>2</sub> des voitures particulières, il convient qu'elle reflète les coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires *entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne*.

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 de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée *suivant* l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, *être proportionnée et cohérente avec les autres instruments de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, par exemple le régime d'échanges d'émissions de l'UE*. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures particulières, il convient qu'elle reflète les coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires *soient utilisées pour promouvoir des modes de transport durables n'engendrant pas d'émissions de CO<sub>2</sub>, en particulier les réseaux de transport, les travaux de recherche sur l'accroissement de l'efficacité énergétique et l'utilisation de sources d'énergie renouvelables dans le secteur des transports, ainsi que l'encouragement du renouvellement du parc automobile*.

## Amendement 16

### Proposition de règlement Article 1

#### *Texte proposé par la Commission*

##### Objet et objectifs

Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et

#### *Amendement*

##### Objet, *finalité* et objectifs

*1.* Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>/km**. Le règlement fixe à 130 g de CO<sub>2</sub>/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.

d'atteindre l'objectif global de l'Union européenne **de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dans l'UE, y compris dans le secteur des transports. Le règlement fixe un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO<sub>2</sub>/km pour le parc automobile neuf. Le présent règlement établit aussi pour le parc des voitures neuves un objectif d'émissions moyennes de moins de 95 g de CO<sub>2</sub>/km à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020.**

2. Le **présent** règlement fixe à 130 g de CO<sub>2</sub>/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.

3. 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 17**

### **Proposition de règlement**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***La Commission présente une proposition concernant une procédure globale de communication de toutes les mesures visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> avec pour objectif de supprimer la distinction entre les mesures concernant la propulsion ou les véhicules et les mesures complémentaires ainsi que les éco-innovations.***

*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. La proposition doit contenir une procédure globale afin d'inclure toutes les mesures visant à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.*

## **Amendement 18**

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

*Texte proposé par la Commission*

Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de catégorie M1, 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 dont la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 ("voitures particulières"), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois **sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté** ("voitures particulières neuves").

*Amendement*

Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de catégorie M1, 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 dont la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 ("voitures particulières"), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois ("voitures particulières neuves").

*Justification*

*Afin d'encourager les constructeurs européens de voitures particulières à investir dans des technologies destinées à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, il n'est pas opportun d'introduire des avantages spécifiques pour les voitures neuves importées de pays tiers.*

## **Amendement 19**

### **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*

**supprimé**

### *Justification*

*Afin d'encourager les constructeurs européens de voitures particulières à investir dans des technologies destinées à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, il n'est pas opportun d'introduire des avantages spécifiques pour les voitures neuves importées de pays tiers.*

### **Amendement 20**

#### **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.***

### *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 21**

#### **Proposition de règlement**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(d bis) "empreinte au sol" correspond à la voie multipliée par l'empattement, telle qu'elle est indiquée sur le certificat de conformité et définie aux points 2.1 et 2.3 de l'annexe I à la directive 2007/46/CE.***

## Amendement 22

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(f bis) véhicule utilisant une autre source d'énergie: un véhicule tel que défini dans le règlement 715/2007/CE et ses dispositions d'exécution.***

## Amendement 23

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(f ter) véhicule à émissions nulles: un véhicule qui, à l'arrêt ou en fonctionnement, ne produit aucun CO<sub>2</sub> lorsqu'il est soumis à la procédure de test CO<sub>2</sub> prévue par le règlement 715/2007/CE.***

*Justification*

*Cet amendement ne modifie pas le sens du texte, mais apporte une plus grande clarté linguistique.*

## Amendement 24

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(f quater) "éco-innovation": toute mesure ou innovation technologique dont il est établi qu'elle apporte une contribution mesurable à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> qui n'est pas ou pas suffisamment***

*prise en compte dans la procédure de test CO<sub>2</sub> prévue par le règlement (CE) n° 715/2007 ni requise au titre des mesures complémentaires visées à l'article 1. Il est établi une liste commune succincte, mais révisable, des mesures.*

## **Amendement 25**

### **Proposition de règlement**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(f quinquies) Véhicules utilisés à des fins sociales particulières: il s'agit des véhicules suivants de la catégorie M<sub>1</sub>*

*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 M<sub>1</sub>G 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.*

*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 26

### 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**»:

*Justification*

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

## Amendement 27

### Proposition de règlement

#### Article 4

*Texte proposé par la Commission*

Pour l'année civile commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que **ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>** ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation.

*Amendement*

**À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012**, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce **que 60% en 2012, 70 % en 2013, 80% en 2014, et en 2015 et pour chaque année suivante, 100 % de son parc** ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques assigné **au parc de véhicules d'un constructeur** conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation.

## Amendement 28

### Proposition de règlement

#### Article 4 – paragraphe 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**Pour le calcul des émissions moyennes spécifiques de CO<sub>2</sub>, chaque voiture neuve dont les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> sont inférieures à 50 g de CO<sub>2</sub>/km et chaque**

*véhicule utilisant une autre source d'énergie comptent pour un véhicule et demi, et chaque véhicule à émissions nulles compte pour trois véhicules jusqu'en 2015 inclus.*

## **Amendement 29**

### **Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 1 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*Pour le calcul des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>, les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> permises par les éco-innovations sont prises en compte.*

## **Amendement 30**

### **Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 1 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*1 bis. Les constructeurs peuvent constituer un groupement afin de respecter leurs obligations relatives à l'introduction de véhicules à émissions nulles, telles que définies au paragraphe 2 bis de l'annexe I.*

## **Amendement 31**

### **Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 2 – partie introductive**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

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

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:

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 32**

#### **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 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:

##### *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. 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:

#### *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 33

### Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 7

*Texte proposé par la Commission*

7. Sauf en cas de notification au titre du paragraphe 3, les constructeurs réunis dans un groupement dont le dossier d'information a été transmis à la Commission sont considérés comme un seul et même constructeur aux fins du présent règlement.

*Amendement*

7. Sauf en cas de notification au titre du paragraphe 3, les constructeurs réunis dans un groupement dont le dossier d'information a été transmis à la Commission sont considérés comme un seul et même constructeur aux fins du **respect des obligations qui leur incombent en vertu de l'article 4 du** présent règlement. **Les données de surveillance et de communication sont enregistrées et notifiées et tout constructeur ou groupement peut y avoir accès via le registre central.**

## Amendement 34

### Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

1. Pour *l'année* commençant le 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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. Les États membres doivent déployer tous les efforts nécessaires pour obtenir une simplification et une débureaucratization de la structure des organes chargés de faire rapport.**

### *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. Le règlement a pour but d'éliminer tous les coûts de fonctionnement injustifiés des organes nationaux responsables de faire rapport et d'assurer qu'ils disposent d'une structure la plus légère et la plus efficace possible.*

### **Amendement 35**

#### **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 **ensuite, sur une base semestrielle**, les États membres déterminent et transmettent à la Commission, **après vérification par un auditeur agréé**, 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.

### *Justification*

*Les activités de surveillance et de communication devraient débiter au moment de la mise en œuvre du règlement, en 2012, afin d'éviter toute perturbation du marché et une éventuelle discrimination entre les constructeurs. Il est essentiel que les fabricants sachent suffisamment tôt quel sera le niveau officiel de CO<sub>2</sub>, raison pour laquelle les calculs provisoires de la Commission devraient être effectués sur une base semestrielle. La vérification par un auditeur agréé des données fournies par les États membres devrait permettre de garantir que ceux-ci collectent et contrôlent les données relatives au CO<sub>2</sub> figurant sur le certificat de conformité et que les modèles de voiture sont attribués aux constructeurs adéquats.*

### **Amendement 36**

#### **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:

#### *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 CO<sub>2</sub> admissibles pour chaque semestre est nécessaire pour assurer la sécurité en matière de planification aux constructeurs.*

### **Amendement 37**

#### **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 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** au plus tard, confirme ou modifie et confirme les calculs provisoires visés au paragraphe 4.

#### *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 38

### 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 CO<sub>2</sub> d'un constructeur durant l'année ont dépassé son objectif d'émissions spécifiques pour l'année en question, elle le notifie au constructeur.**

**supprimé**

*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 39

### Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 7

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

7. Les États membres désignent une autorité compétente pour la collecte et la communication des données de surveillance conformément au présent règlement et en informent la Commission au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.

7. Les États membres désignent une autorité compétente pour la collecte et la communication des données de surveillance conformément au présent règlement et en informent **le Parlement européen, le Conseil et** la Commission au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.

## Amendement 40

### Proposition de règlement Article 7 – paragraphes 2 à 5

*Texte propose par la Commission*

*Amendement*

2. La prime sur les émissions excédentaires visée au paragraphe 1 est calculée selon la

2. La prime sur les émissions excédentaires visée au paragraphe 1 est calculée selon la

formule suivante:

Émissions excédentaires x nombre de voitures particulières neuves x prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 3,

dans laquelle:

les «émissions excédentaires» sont le nombre positif de grammes par kilomètre correspondant au dépassement des émissions spécifiques moyennes du constructeur par rapport à son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile concernée, arrondi à la troisième décimale la plus proche;

le «nombre de voitures particulières neuves» est le nombre de voitures particulières neuves produites par le constructeur et *qui ont été* immatriculées *pendant* l'année *en question*.

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*

formule suivante:

Émissions excédentaires x nombre de voitures particulières neuves *dont la moyenne ne répond pas à l'objectif d'émissions spécifiques du constructeur* x prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 3.

dans laquelle:

les «émissions excédentaires» sont le nombre positif de grammes par kilomètre correspondant au dépassement des émissions spécifiques moyennes du constructeur par rapport à son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile concernée, arrondi à la troisième décimale la plus proche; *et*

le «nombre de voitures particulières neuves» *dont la moyenne ne répond pas à l'objectif d'émissions spécifiques du constructeur* est le nombre de voitures particulières neuves produites par le constructeur et immatriculées *dans* l'année concernée *dont les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> dépassent l'objectif d'émissions spécifiques et ne peuvent être compensées par d'autres véhicules immatriculés du constructeur dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont inférieures à l'objectif d'émissions spécifiques.*

3. La prime sur les émissions excédentaires *de l'année civile 2012 et des années civiles ultérieures doit être comparable aux autres instruments de réduction de CO<sub>2</sub>, notamment le régime d'échanges d'émissions de l'UE, sans dépasser 40 euros.*

*supprimé*

*supprimé*

*supprimé*

*supprimé*

*années civiles suivantes.*

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

Ces mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent acte en le complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

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

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

Ces mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent acte en le complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

5. Les primes sur les émissions excédentaires *doivent servir à promouvoir les modes de transport durables qui n'engendrent pas d'émissions de CO<sub>2</sub>, en particulier les réseaux de transport, les travaux de recherche sur l'accroissement de l'efficacité énergétique et l'utilisation de sources d'énergie renouvelables dans le secteur des transports, ainsi que l'encouragement du renouvellement du parc automobile.*

**Amendement 41**

**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.

*Justification*

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

## Amendement 42

### 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, **entre autres sur son site Web**, une liste indiquant pour chaque constructeur:

*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 43

### 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.

*Justification*

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

## Amendement 44

### Proposition de règlement

#### Article 9 – Titre et paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

**Dérogation spéciale** applicable aux constructeurs **indépendants** produisant en petites séries

1. Tout constructeur peut introduire une

*Amendement*

**Objectif particulier** applicable aux constructeurs **spécialisés** produisant en petites séries

1. Tout constructeur peut introduire une

demande de dérogation aux objectifs d'émissions spécifiques calculés conformément à l'annexe I dès lors:

- (a) qu'il produit moins de **10 000** voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile;
- (b) qu'il n'est pas lié à un autre constructeur.

demande de dérogation aux objectifs d'émissions spécifiques calculés conformément à l'annexe I dès lors:

- (a) qu'il produit moins de **0,1 % de** voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile; **et**
- (b) qu'il n'est pas lié à un autre constructeur; **ou**
- (c) **s'il est lié à un autre constructeur, qu'il construit et construisait au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement des modèles spécifiques dans ses propres installations de développement et de production.**

## Amendement 45

### Proposition de règlement

#### Article 9 – paragraphe 7 bis et 7 ter (nouveaux)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**7 bis. Un constructeur peut solliciter auprès de la Commission l'autorisation de souscrire à un objectif alternatif qui prévoit une réduction de 25 % de ses émissions spécifiques moyennes de 2006 en lieu et place de la valeur calculée conformément à l'annexe I pour autant toutefois**

**a) qu'il n'ait pas d'entreprise liée et que ses immatriculations de voitures neuves annuelles soient comprises entre la valeur fixée à l'annexe I et 1 % du marché de l'UE ou**

**b) qu'il possède des entreprises liées et que ses immatriculations de voitures neuves annuelles dans l'Union européenne, les entreprises liées incluses, se situent entre la valeur fixée à l'annexe I et 1 % du marché de l'UE.**

**7 ter. L'entreprise liée peut solliciter auprès de la Commission l'autorisation de souscrire à un objectif alternatif qui**

*prévoit une réduction de 25 % de ses émissions spécifiques moyennes de 2006 en lieu et place de la valeur calculée conformément à l'annexe I si ses immatriculations de voitures neuves annuelles, l'entreprise liée incluse, se situent entre la valeur fixée à l'annexe I et 1 % du marché de l'UE.*

#### *Justification*

*L'objectif plus élevé d'une réduction de 25 % accroît l'incitation pour les constructeurs de modèles spécifiques à déployer des efforts plus importants que les constructeurs de flotte. Étant donné que les constructeurs de modèles spécifiques sont le plus souvent exclus de la dérogation prévue à l'article 9, paragraphe 1, il est nécessaire, pour des raisons d'équité, de compléter la proposition de la Commission sur ce point.*

#### **Amendement 46**

##### **Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 1**

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

1. En 2010, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers.

###### *Amendement*

1. En 2010, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers. ***Dans ce même rapport, elle propose des propositions sur un système de crédits et de certification pour la mise en place d'éco-innovations.***

#### **Amendement 47**

##### **Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 3 bis (nouveau)**

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

###### *Amendement*

***3 bis. Chaque fois que la Commission propose un nouvel acte législatif ayant une incidence telle sur les véhicules légers et leurs émissions qu'il en résulte,***

*directement ou indirectement, une augmentation des émissions de CO<sub>2</sub>, la Commission en fera clairement mention dans ses propositions au Parlement européen et au Conseil et précisera les éventuelles incidences négatives en termes de respect par les constructeurs des objectifs d'émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> établis dans le présent règlement.*

#### *Justification*

*L'industrie automobile devrait recevoir réparation lorsque des propositions législatives contribuent à faire augmenter les émissions de CO<sub>2</sub>. Cette mesure est cohérente avec les principes adoptés dans le cadre de CARS21: stabilité, prévisibilité et rentabilité concernant la réalisation des objectifs. C'est pourquoi il conviendrait de mentionner clairement si d'éventuelles dispositions proposées auront une incidence négative sur la réalisation de l'objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.*

#### **Amendement 48**

##### **Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 3 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*3 ter. La Commission réexaminera les évolutions technologiques en vue d'introduire, le cas échéant, des seuils d'équivalent CO<sub>2</sub> pour d'autres formes d'énergie utilisées pour les voitures particulières. Ces mesures, ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont adoptées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.*

#### **Amendement 49**

##### **Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 3 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*3 quater. Afin de mieux refléter les*

*performances réelles des véhicules en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>, ainsi que le potentiel représenté par les mesures complémentaires et les éco-innovations, la Commission réexamine à intervalles réguliers les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions de CO<sub>2</sub>, tels qu'ils sont définis dans le règlement 715/2007/CE, et les adapte en conséquence.*

## **Amendement 50**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 10 –paragraphe 3 quinquies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*3 quinquies. D'ici à 2014, la Commission publie, à l'issue d'une étude d'impact, un rapport sur l'accessibilité des données relatives à l'empreinte au sol en tant que paramètre afférent à l'utilité pour déterminer les objectifs d'émissions spécifiques et, au besoin, elle modifie l'annexe I conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.*

## **Amendement 51**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 11**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*Information des consommateurs*

*Mesures d'exécution*

*À compter du 1er 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 CO<sub>2</sub> de la voiture particulière proposée*

*Les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la lettre f bis) du paragraphe 1 de l'article 3, ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont adoptées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.*

**à la vente et l'objectif d'émissions  
spécifiques défini pour cette voiture  
particulière en vertu de l'annexe I.**

*Justification*

*L'approbation des éco-innovations au niveau européen dans le cadre de la procédure de comitologie permet de garantir une approche harmonisée. La comitologie est une procédure consacrée par le droit communautaire à laquelle la Commission a régulièrement recours afin de parvenir à des décisions communes visant à modifier la législation en vigueur ou d'introduire un nouvel acte législatif en vertu de la compétence dont la Commission dispose dans le domaine de la construction automobile.*

**Amendement 52**

**Proposition de règlement  
Annexe I – point 1**

*Texte proposé par la Commission*

1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:

$$\text{Émissions spécifiques de CO}_2 \text{ autorisées} = 130 + a \times (M - M_0)$$

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 %**

$$a = 0,0457$$

*Amendement*

1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:

$$\text{Émissions spécifiques de CO}_2 \text{ autorisées} = 130 + a \times (M - M_0)$$

dans laquelle:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

$$M_0 = 1289,0$$

$$a = 0,0457$$

## Amendement 53

### Proposition de règlement

#### Annexe I – point 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2 bis. Chaque constructeur veille à ce que, pour l'année commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et pour chaque année suivante, au moins 8 % de l'ensemble des voitures particulières qu'il produit soient des véhicules à émissions nulles. Pour réaliser cet objectif, les constructeurs peuvent recourir aux dispositions en matière de regroupement établies à l'article 5, paragraphe 1 bis.**

## Amendement 54

### Proposition de règlement

#### Annexe II – partie A – point 1 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

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

#### *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 CO<sub>2</sub> admissibles pour chaque semestre est nécessaire pour assurer la sécurité en matière de planification aux constructeurs.*

## Amendement 55

### Proposition de règlement

#### Annexe II - partie A – point 3 – partie introductive

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

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

##### *Amendement*

3. Pour **le mois** commençant le 1<sup>er</sup> janvier **2012** et pour chaque *mois suivant*, les États membres déterminent pour chaque constructeur, suivant les méthodes décrites dans la partie B:

## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves		
<b>Références</b>	COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD)		
<b>Commission compétente au fond</b>	ENVI		
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	ITRE 17.1.2008		
<b>Commission(s) associée(s) - date de l'annonce en séance</b>	10.4.2008		
<b>Rapporteur pour avis</b> Date de la nomination	Werner Langen 4.3.2008		
<b>Examen en commission</b>	8.4.2008	27.5.2008	16.7.2008
<b>Date de l'adoption</b>	1.9.2008		
<b>Résultat du vote final</b>	+: -: 0:	31 19 2	
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Jan Březina, Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Dragoș Florin David, Pilar del Castillo Vera, Den Dover, Lena Ek, Adam Gierek, Umberto Guidoni, David Hammerstein, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Ján Hudacký, Werner Langen, Anne Laperrouze, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Aldo Patriciello, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Amalia Sartori, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Adina-Ioana Vălean, Dominique Vlasto		
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Alexander Alvaro, Pilar Ayuso, Dorette Corbey, Christian Ehler, Göran Färm, Robert Goebbels, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Gunnar Hökmark, Marie-Noëlle Lienemann, Pierre Pribetich, Vittorio Prodi, Esko Seppänen, Silvia-Adriana Țicău		
<b>Suppléants (art. 178, par. 2) présents au moment du vote final</b>	Alessandro Foglietta, Umberto Pirilli		

## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves			
<b>Références</b>	COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297 (COD)			
<b>Date de la présentation au PE</b>	19.12.2007			
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	ENVI 17.1.2008			
<b>Commissions saisies pour avis</b> Date de l'annonce en séance	ITRE 17.1.2008	IMCO 17.1.2008	TRAN 17.1.2008	
<b>Avis non émis</b> Date de la décision	IMCO 25.3.2008	TRAN 22.1.2008		
<b>Commission(s) associée(s)</b> Date de l'annonce en séance	ITRE 10.4.2008			
<b>Rapporteur(s)</b> Date de la nomination	Guido Sacconi 26.2.2008			
<b>Contestation de la base juridique</b> Date de l'avis JURI	JURI 9.9.2008			
<b>Examen en commission</b>	8.4.2008	28.5.2008	16.7.2008	9.9.2008
<b>Date de l'adoption</b>	25.9.2008			
<b>Résultat du vote final</b>	+: -: 0:	46 19 0		
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Johannes Blokland, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Martin Callanan, Dorette Corbey, Magor Imre Csibi, Chris Davies, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Alessandro Foglietta, Elisabetta Gardini, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Peter Liese, Linda McAvan, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Guido Sacconi, Daciana Octavia Sârbu, Amalia Sartori, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Anders Wijkman, Glenis Willmott			
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Inés Ayala Sender, Sergio Berlato, Niels Busk, Hanne Dahl, Lena Ek, Christofer Fjellner, Ambroise Guellec, Rebecca Harms, Jutta Haug, Johannes Lebech, Kartika Tamara Liotard			
<b>Suppléants (art. 178, par. 2) présents au moment du vote final</b>	Georg Jarzembowski, Werner Langen, Pierre Pribetich, Seán Ó Neachtain			
<b>Date du dépôt</b>	28.10.2008			