



2017/0111(COD)

16.11.2017

AMENDEMENTS

30 - 158

Projet de rapport

Damiano Zoffoli

Surveillance et communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs

Proposition de règlement

(COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

Amendement 30
Merja Kyllönen

Proposition de règlement
Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) Les émissions de gaz à effet de serre des camions, autobus et autocars, c'est-à-dire des véhicules utilitaires lourds, représentent aujourd'hui environ un quart des émissions dues au transport routier dans l'Union et ***elles devraient continuer d'augmenter*** d'ici à 2030. Il importe que des mesures efficaces visant à limiter les émissions des véhicules utilitaires lourds soient mises en place afin de contribuer aux réductions des émissions qui s'imposent dans le secteur des transports.

Amendement

(4) Les émissions de gaz à effet de serre des camions, autobus et autocars, c'est-à-dire des véhicules utilitaires lourds, représentent aujourd'hui environ un quart des émissions dues au transport routier dans l'Union et, ***si aucune mesure supplémentaire n'est adoptée, leur part devrait passer à 30 % du total des émissions de CO₂ dues au transport routier*** d'ici à 2030. ***Les émissions des poids lourds (PL) augmenteront de 10 % entre 2010 et 2030 et de 17 % entre 2010 et 2050, à moins que des actions ne soient introduites pour empêcher cette progression.*** Il importe que des mesures efficaces visant à limiter les émissions des véhicules utilitaires lourds soient mises en place afin de contribuer aux réductions des émissions qui s'imposent dans le secteur des transports.

Or. en

Amendement 31
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) Les émissions de gaz à effet de serre des camions, autobus et autocars, c'est-à-dire des véhicules utilitaires lourds, représentent aujourd'hui environ un quart des émissions dues au transport routier

Amendement

(4) Les émissions de gaz à effet de serre des camions, autobus et autocars, c'est-à-dire des véhicules utilitaires lourds, représentent aujourd'hui environ un quart des émissions dues au transport routier

dans l'Union *et elles devraient continuer d'augmenter* d'ici à 2030. Il importe que des mesures efficaces visant à limiter les émissions des véhicules utilitaires lourds soient mises en place afin de contribuer aux réductions des émissions qui s'imposent dans le secteur des transports.

dans l'Union. *Si aucune mesure supplémentaire n'est adoptée, leur part devrait passer à 30 % du total des émissions de CO₂ dues au transport routier* d'ici à 2030, *hausse notamment soutenue par une croissance anticipée des émissions de poids lourds (PL) de 10 % entre 2010 et 2030 et de 17 % entre 2010 et 2050*. Il importe que des mesures efficaces visant à limiter les émissions des véhicules utilitaires lourds soient mises en place afin de contribuer aux réductions des émissions qui s'imposent dans le secteur des transports.

Or. en

Amendement 32
Monika Beňová

Proposition de règlement
Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) Les émissions de gaz à effet de serre des camions, autobus et autocars, c'est-à-dire des véhicules utilitaires lourds, représentent aujourd'hui environ un quart des émissions dues au transport routier dans l'Union *et elles devraient continuer d'augmenter d'ici à 2030*. Il importe que des mesures efficaces visant à limiter les émissions des véhicules utilitaires lourds soient mises en place afin de contribuer aux réductions des émissions qui s'imposent dans le secteur des transports.

Amendement

(4) Les émissions de gaz à effet de serre des camions, autobus et autocars, c'est-à-dire des véhicules utilitaires lourds, représentent aujourd'hui environ un quart des émissions dues au transport routier dans l'Union. Il importe que des mesures efficaces visant à limiter les émissions des véhicules utilitaires lourds soient mises en place afin de contribuer aux réductions des émissions qui s'imposent dans le secteur des transports.

Or. en

Amendement 33
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) Les émissions de gaz à effet de serre des camions, autobus et autocars, c'est-à-dire des véhicules utilitaires lourds, représentent aujourd'hui environ un quart des émissions dues au transport routier dans l'Union et elles devraient continuer d'augmenter d'ici à 2030. Il importe que des mesures efficaces visant à limiter les émissions des véhicules utilitaires lourds soient mises en place afin de contribuer aux réductions des émissions qui s'imposent dans le secteur des transports.

Amendement

(4) Les émissions de gaz à effet de serre des camions, autobus et autocars, c'est-à-dire des véhicules utilitaires lourds, représentent aujourd'hui environ **5 % du total des émissions, un cinquième de toutes les émissions dues aux transports et** un quart des émissions dues au transport routier dans l'Union, et elles devraient continuer d'augmenter d'ici à 2030. **En l'absence de mesures concrètes, les émissions de gaz à effet de serre dues aux véhicules utilitaires lourds connaîtront une hausse de 10 % entre 2010 et 2030 et de 17 % entre 2010 et 2050.** Il importe **donc** que des mesures efficaces visant à limiter les émissions des véhicules utilitaires lourds soient mises en place afin de contribuer aux réductions des émissions **et à l'amélioration des performances environnementales** qui s'imposent dans le secteur des transports.

Or. it

Amendement 34

Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

Proposition de règlement

Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) Les émissions de gaz à effet de serre des camions, autobus et autocars, c'est-à-dire des véhicules utilitaires lourds, représentent aujourd'hui environ un quart des émissions dues au transport routier dans l'Union et elles devraient continuer d'augmenter d'ici à 2030. Il importe que des mesures efficaces visant à limiter les émissions des véhicules utilitaires lourds soient mises en place afin de contribuer

Amendement

(4) Les émissions de gaz à effet de serre des camions, autobus et autocars, c'est-à-dire des véhicules utilitaires lourds, représentent aujourd'hui environ un quart des émissions dues au transport routier dans l'Union et elles devraient continuer d'augmenter d'ici à 2030 **compte tenu de l'augmentation constante de la distance moyenne de transport des biens.** Il importe que des mesures efficaces visant à limiter

aux réductions des émissions qui s'imposent dans le secteur des transports.

les émissions des véhicules utilitaires lourds soient mises en place afin de contribuer aux réductions des émissions qui s'imposent dans le secteur des transports.

Or. fr

Amendement 35
Luke Ming Flanagan

Proposition de règlement
Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) Les émissions de gaz à effet de serre des camions, autobus et autocars, c'est-à-dire des véhicules utilitaires lourds, représentent aujourd'hui environ un quart des émissions dues au transport routier dans l'Union et elles devraient continuer d'augmenter d'ici à 2030. Il importe que des mesures efficaces visant à limiter les émissions des véhicules utilitaires lourds soient mises en place afin de contribuer aux réductions des émissions qui s'imposent dans le secteur des transports.

Amendement

(4) Les émissions de gaz à effet de serre des camions, autobus et autocars, c'est-à-dire des véhicules utilitaires lourds, représentent aujourd'hui environ un quart des émissions dues au transport routier dans l'Union et elles devraient continuer d'augmenter d'ici à 2030. Il importe que des mesures efficaces visant à ***contrôler de manière indépendante et à*** limiter les émissions des véhicules utilitaires lourds soient mises en place afin de contribuer aux réductions des émissions qui s'imposent dans le secteur des transports.

Or. en

Amendement 36
Nicola Caputo

Proposition de règlement
Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) Les émissions de gaz à effet de serre des camions, autobus et autocars, c'est-à-dire des véhicules utilitaires lourds, représentent aujourd'hui environ un quart

Amendement

(4) Les émissions de gaz à effet de serre des camions, autobus et autocars, c'est-à-dire des véhicules utilitaires lourds, représentent aujourd'hui environ un quart

des émissions dues au transport routier dans l'Union et elles devraient continuer d'augmenter d'ici à 2030. Il importe que des mesures efficaces visant à limiter les émissions des véhicules utilitaires lourds soient mises en place afin de contribuer aux réductions des émissions qui s'imposent dans le secteur des transports.

des émissions dues au transport routier dans l'Union et elles devraient continuer d'augmenter d'ici à 2030. Il importe que des mesures efficaces visant à limiter les émissions des véhicules utilitaires lourds soient mises en place afin de contribuer aux réductions des émissions qui s'imposent dans le secteur des transports, *tout en stimulant la compétitivité de cette industrie et en fournissant aux opérateurs du secteur des informations utiles pouvant orienter leurs choix.*

Or. it

Amendement 37

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 bis) Les activités anthropiques encore largement fondées sur la combustion des énergies fossiles, comme le transport de marchandises sur route et les systèmes de transport urbain, contribuent à l'augmentation rapide du volume de CO₂ présent dans l'atmosphère. L'Organisation météorologique mondiale (OMM) estime que les taux internationaux moyens de CO₂ dans l'atmosphère sont actuellement supérieurs de 145 % aux niveaux préindustriels et qu'en 2016, leur rythme de croissance a enregistré la plus forte accélération de ces 800 000 dernières années. L'OMM a également souligné la manière dont la soudaine augmentation de la concentration de CO₂ et d'autres gaz à effet de serre dans l'atmosphère peut entraîner des changements inattendus dans le système climatique, engendrant des conséquences graves pour les activités socio-économiques et pour le maintien des

services écosystémiques.

Or. it

Justification

Voir bulletin de l'OMM n° 13 du 30 octobre 2017 sur les gaz à effet de serre.

Amendement 38

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Considérant 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 ter) Les mesures visant la réduction des émissions des véhicules utilitaires lourds devraient cibler non seulement les émissions de gaz à effet de serre, mais aussi les émissions de polluants atmosphériques à effets nocifs pour le climat, comme les oxydes d'azote (NO_x). D'après le rapport sur la qualité de l'air publié en 2017 par l'Agence européenne pour l'environnement, en 2015, le transport routier était le premier secteur responsable d'émissions de NO_x et le deuxième responsable de la pollution due au noir de fumée.

Or. it

Justification

Voir «Air quality in Europe — 2017 Report» (Qualité de l'air en Europe — Rapport 2017), Agence européenne pour l'environnement, 2017, p. 21.

Amendement 39

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Considérant 4 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 quater) *La circulation des véhicules utilitaires lourds participe au rejet dans l'atmosphère de polluants qui ont des effets très graves sur la santé des personnes et qui sont responsables de la détérioration de la qualité de l'air ambiant en Europe, comme les particules fines (PM_{2.5}), le dioxyde d'azote (NO₂) et l'ozone (O₃), qui, en 2014, ont été responsables, respectivement, de 399 000, 75 000 et 13 600 décès prématurés dus à une exposition prolongée sur le territoire de l'Union.*

Or. it

Justification

Voir «Air quality in Europe — 2017 Report» (Qualité de l'air en Europe — Rapport 2017), Agence européenne pour l'environnement, 2017, p. 56-58.

Amendement 40

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Considérant 4 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 quinquies) *Les mesures de l'Union destinées à réduire les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds devraient également favoriser l'électromobilité, idéalement fondée sur la production décentralisée d'énergie de sources renouvelables, et exploiter le potentiel des systèmes de transport intelligents et coopératifs, comme les chariots à traction électriques (chariot à trolley) et les systèmes de circulation en peloton («platooning») pour les véhicules équipés du pilotage automatique. Ces mesures devraient donc renforcer l'efficacité et la*

***durabilité du transport routier de
marchandises et développer la mobilité
urbaine publique intégrée.***

Or. it

Justification

Le Parlement européen a souligné à plusieurs reprises la nécessité de ces mesures: par exemple, dans sa résolution du 23 juin 2016 sur le rapport sur les progrès accomplis dans le secteur des énergies renouvelables (paragraphe 79) et dans sa résolution du 18 mai 2017 sur le transport routier dans l'Union européenne (paragraphe 50).

Amendement 41
Luke Ming Flanagan

Proposition de règlement
Considérant 5

Texte proposé par la Commission

(5) Dans sa communication de 2014 intitulée «Stratégie pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds»¹³, la Commission a reconnu qu'une condition préalable à l'introduction de telles mesures était l'adoption d'une procédure réglementée permettant de déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant.

¹³ COM(2014) 285 final.

Amendement

(5) Dans sa communication de 2014 intitulée «Stratégie pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds»¹³, la Commission a reconnu qu'une condition préalable à l'introduction de telles mesures était l'adoption d'une procédure réglementée permettant de déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant; ***toutes les déclarations des constructeurs relatives aux émissions et à la consommation de carburant doivent faire l'objet de mesures et de vérifications indépendantes.***

¹³ COM(2014) 285 final.

Or. en

Amendement 42
Merja Kyllönen

Proposition de règlement
Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 bis) Les entreprises de transport sont, en grande partie, des petites et moyennes entreprises qui n'exploitent que quelques véhicules. En outre, elles ne disposent pas encore d'informations normalisées qui leur permettraient d'évaluer les techniques d'amélioration du rendement énergétique ou de comparer les véhicules de manière à prendre des décisions d'achat éclairées et à réduire leurs frais de carburant, lesquels représentent près d'un quart de leurs coûts opérationnels.

Or. en

Amendement 43
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement
Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 bis) La conception et la mise en place d'un système de suivi et de communication des données sur les émissions de CO₂ et sur la consommation de carburant qui soit efficace et crédible, qui soit fondé sur les résultats des simulations effectuées à l'aide de l'outil VECTO et qui s'accompagne d'essais sur route de vérification des performances des véhicules utilitaires lourds pourraient réduire en amont les risques de manipulation des données dans ce secteur, lequel est réglementé par une législation plus rigoureuse que celle relative aux véhicules utilitaires légers, comme indiqué dans le rapport du Parlement sur l'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile.

Amendement 44

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Considérant 6 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 ter) Les administrations publiques, à tous les niveaux, devraient considérer les données sur les émissions de CO₂ et sur la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds, en particulier des autobus, comme un élément indispensable à l'heure d'opérer des choix relatifs à la mobilité publique collective, lesquels devraient reposer sur les solutions les plus efficaces sur le plan énergétique et sur celui de la protection environnementale, mais aussi les plus durables sur le plan économique, afin de contribuer de façon concrète à la décarbonation du secteur des transports et de la société.

Amendement 45

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Considérant 6 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 quater) Les données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds devront être mises à disposition sous une forme standard afin que les opérateurs du secteur des transports, en particulier les PME, puissent prendre des décisions d'achat éclairées, sur la base de données ponctuelles et comparables, dans l'optique

finale de réduire leurs propres coûts opérationnels, tout en contribuant à la réduction de l'incidence globale des émissions de gaz à effet de serre des véhicules utilitaires lourds.

Or. it

Amendement 46

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Considérant 6 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 quinquies) Chaque mesure destinée à combler le déficit de connaissances relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds devrait être mise en œuvre dans l'intérêt des citoyens européens, qui devront être protégés des vicissitudes pouvant nuire, directement ou indirectement, à leurs droits en tant que consommateurs et entraîner, parallèlement, de graves problèmes pour la santé publique et la préservation d'un environnement sain, comme ce fût le cas avec le scandale Volkswagen.

Or. it

Amendement 47

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Considérant 6 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 sexies) La législation européenne en vigueur portant sur les véhicules utilitaires lourds n'a toutefois pas

empêché la formation d'un cartel par les principaux constructeurs de véhicules utilitaires lourds, qui, pendant 14 ans, se sont rendus coupables de collusion, en violation des normes sur la concurrence, en répercutant au passage sur les PME, les transporteurs routiers et les citoyens de l'Union les coûts nécessaires au respect des normes sur les émissions pour les véhicules de classes Euro III à Euro VI. Le suivi et la communication des données sur les émissions de CO₂ et sur la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds devraient donc accroître la transparence de ce secteur dans l'intérêt du public, contribuant ainsi à prévenir l'adoption de pratiques anticoncurrentielles illégales.

Or. it

Amendement 48

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) Les informations relatives aux performances d'un véhicule du point de vue de ses émissions de CO₂ et de sa consommation de carburant devraient être rendues publiques afin de permettre à tous les utilisateurs de véhicules de prendre des décisions d'achat éclairées. Tous les constructeurs automobiles pourront comparer les performances de leurs véhicules avec celles d'autres marques. Cela les incitera à innover davantage, **d'où une compétitivité également accrue**. Ces informations offriront en outre aux décideurs politiques, au niveau de l'Union comme des États membres, une base solide **pour l'élaboration de** politiques visant à **encourager** la commercialisation de

Amendement

(7) Les informations relatives aux performances d'un véhicule du point de vue de ses émissions de CO₂ et de sa consommation de carburant devraient être rendues publiques afin de permettre à tous les utilisateurs de véhicules de prendre des décisions d'achat éclairées. Tous les constructeurs automobiles pourront comparer les performances de leurs véhicules avec celles d'autres marques. Cela les incitera à innover davantage, **encouragera la conception de véhicules plus économes en énergie et stimulera la** compétitivité. Ces informations offriront en outre aux décideurs politiques, au niveau de l'Union comme des États membres, une base solide **à partir de laquelle ils seront**

véhicules plus économes sur le plan énergétique. Il convient donc que les valeurs des émissions de CO₂ et de consommation de carburant déterminées pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf conformément au règlement (UE) [.../...] ¹⁵ [prière à l’Opoce d’inclure la référence correcte] de la Commission soient surveillées, communiquées à la Commission et rendues publiques.

¹⁵ Règlement (UE) [.../...] de la Commission portant application du règlement (UE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission (JO L ... du ...).

appelés à élaborer des politiques visant à promouvoir des mesures efficaces pour la commercialisation de véhicules plus économes sur le plan énergétique. Il convient donc que les valeurs des émissions de CO₂ et de consommation de carburant déterminées pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf conformément au règlement (UE) [.../...] ¹⁵ [prière à l’Opoce d’inclure la référence correcte] de la Commission soient surveillées, communiquées à la Commission et rendues publiques ***sans restriction.***

¹⁵ Règlement (UE) [.../...] de la Commission portant application du règlement (UE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission (JO L ... du ...).

Or. it

Amendement 49 **Luke Ming Flanagan**

Proposition de règlement **Considérant 7**

Texte proposé par la Commission

(7) Les informations relatives aux performances d’un véhicule du point de vue de ses émissions de CO₂ et de sa consommation de carburant devraient être rendues publiques afin de permettre à tous les utilisateurs de véhicules de prendre des décisions d’achat éclairées. Tous les constructeurs automobiles pourront

Amendement

(7) Les informations relatives aux performances d’un véhicule du point de vue de ses émissions de CO₂ et de sa consommation de carburant ***doivent faire l’objet de vérifications indépendantes et*** devraient être rendues publiques afin de permettre à tous les utilisateurs de véhicules de prendre des décisions d’achat

comparer les performances de leurs véhicules avec celles d'autres marques. Cela les incitera à innover davantage, d'où une compétitivité également accrue. Ces informations offriront en outre aux décideurs politiques, au niveau de l'Union comme des États membres, une base solide pour l'élaboration de politiques visant à encourager la commercialisation de véhicules plus économes sur le plan énergétique. Il convient donc que les valeurs des émissions de CO₂ et de consommation de carburant déterminées pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf conformément au règlement (UE) [.../...] ¹⁵ [prière à l'Opoce d'inclure la référence correcte] de la Commission soient surveillées, communiquées à la Commission et rendues publiques.

¹⁵ Règlement (UE) [.../...] de la Commission portant application du règlement (UE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission (JO L ... du ...).

éclairées. Tous les constructeurs automobiles pourront comparer les performances de leurs véhicules avec celles d'autres marques. Cela les incitera à innover davantage, d'où une compétitivité également accrue. Ces informations offriront en outre aux décideurs politiques, au niveau de l'Union comme des États membres, une base solide pour l'élaboration de politiques visant à encourager la commercialisation de véhicules plus économes sur le plan énergétique. Il convient donc que les valeurs des émissions de CO₂ et de consommation de carburant déterminées pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf conformément au règlement (UE) [.../...] ¹⁵ [prière à l'Opoce d'inclure la référence correcte] de la Commission soient surveillées, communiquées à la Commission et rendues publiques.

¹⁵ Règlement (UE) [.../...] de la Commission portant application du règlement (UE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission (JO L ... du ...).

Or. en

Amendement 50
Monika Beňová

Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) Les informations relatives aux

Amendement

(7) Les informations relatives aux

performances d'un véhicule du point de vue de ses émissions de CO₂ et de sa consommation de carburant devraient être rendues publiques afin de *permettre* à tous les utilisateurs de véhicules de prendre des décisions d'achat éclairées. Tous les constructeurs automobiles pourront comparer les performances de leurs véhicules avec celles d'autres marques. Cela les incitera à innover davantage, d'où une compétitivité également accrue. Ces informations offriront en outre aux décideurs politiques, au niveau de l'Union comme des États membres, une base solide pour l'élaboration de politiques visant à encourager la commercialisation de véhicules plus économes sur le plan énergétique. Il convient donc que les valeurs des émissions de CO₂ et de consommation de carburant déterminées pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf conformément au règlement (UE) [.../...] ¹⁵ [prière à l'Opoce d'inclure la référence correcte] de la Commission soient surveillées, communiquées à la Commission et rendues publiques.

¹⁵ Règlement (UE) [.../...] de la Commission portant application du règlement (UE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission (JO L ... du ...).

performances d'un véhicule du point de vue de ses émissions de CO₂ et de sa consommation de carburant devraient être rendues publiques afin de *garantir une transparence optimale, qui permette* à tous les utilisateurs de véhicules de prendre des décisions d'achat éclairées. Tous les constructeurs automobiles pourront comparer les performances de leurs véhicules avec celles d'autres marques. Cela les incitera à innover davantage, d'où une compétitivité également accrue. Ces informations offriront en outre aux décideurs politiques, au niveau de l'Union comme des États membres, une base solide pour l'élaboration de politiques visant à encourager la commercialisation de véhicules plus économes sur le plan énergétique. *La transparence au sujet du total des émissions devrait encourager l'investissement dans des solutions de substitution à taux d'émission zéro et favoriser l'innovation dans les technologies existantes et futures.* Il convient donc que les valeurs des émissions de CO₂ et de consommation de carburant déterminées pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf conformément au règlement (UE) [.../...] ¹⁵ [prière à l'Opoce d'inclure la référence correcte] de la Commission soient surveillées, communiquées à la Commission et rendues publiques.

¹⁵ Règlement (UE) [.../...] de la Commission portant application du règlement (UE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission (JO L ... du ...).

Or. en

Amendement 51

Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

Proposition de règlement

Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) Les informations relatives aux performances d'un véhicule du point de vue de ses émissions de CO₂ et de sa consommation de carburant devraient être rendues publiques afin de permettre à tous les utilisateurs de véhicules de prendre des décisions d'achat éclairées. Tous les constructeurs automobiles pourront comparer les performances de leurs véhicules avec celles d'autres marques. Cela les incitera à innover davantage, d'où une compétitivité également accrue. Ces informations offriront en outre aux décideurs politiques, au niveau de l'Union comme des États membres, une base solide pour l'élaboration de politiques visant à encourager la commercialisation de véhicules plus économes sur le plan énergétique. Il convient donc que les valeurs des émissions de CO₂ et de consommation de carburant déterminées pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf conformément au règlement (UE) [.../...] ¹⁵ [prière à l'Opoce d'inclure la référence correcte] de la Commission soient surveillées, communiquées à la Commission et rendues publiques.

¹⁵ Règlement (UE) [.../...] de la Commission portant application du règlement (UE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la

Amendement

(7) Les informations relatives aux performances d'un véhicule du point de vue de ses émissions de CO₂ et de sa consommation de carburant devraient être rendues publiques afin de permettre à tous les utilisateurs de véhicules de prendre des décisions d'achat éclairées. Tous les constructeurs automobiles pourront comparer les performances de leurs véhicules avec celles d'autres marques. Cela les incitera à innover davantage **et les encouragera dans la modernisation de l'efficacité énergétique de leur véhicules**, d'où une compétitivité également accrue. Ces informations offriront en outre aux décideurs politiques, au niveau de l'Union comme des États membres, une base solide pour l'élaboration de politiques visant à encourager la commercialisation de véhicules plus économes sur le plan énergétique. Il convient donc que les valeurs des émissions de CO₂ et de consommation de carburant déterminées pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf conformément au règlement (UE) [.../...] ¹⁵ [prière à l'Opoce d'inclure la référence correcte] de la Commission soient surveillées, communiquées à la Commission et rendues publiques.

¹⁵ Règlement (UE) [.../...] de la Commission portant application du règlement (UE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la

directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission (JO L... du).

directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission (JO L... du).

Or. fr

Amendement 52 **Merja Kyllönen**

Proposition de règlement **Considérant 7**

Texte proposé par la Commission

(7) Les informations relatives aux performances d'un véhicule du point de vue de ses émissions de CO₂ et de sa consommation de carburant devraient être rendues publiques afin de permettre à tous les utilisateurs de véhicules de prendre des décisions d'achat éclairées. Tous les constructeurs automobiles pourront comparer les performances de leurs véhicules avec celles d'autres marques. Cela les incitera à innover davantage, d'où une compétitivité également accrue. Ces informations offriront en outre aux décideurs politiques, au niveau de l'Union comme des États membres, une base solide pour l'élaboration de politiques visant à encourager la commercialisation de véhicules plus économes sur le plan énergétique. Il convient donc que les valeurs des émissions de CO₂ et de consommation de carburant déterminées pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf conformément au règlement (UE) [.../...] ¹⁵ [prière à l'Opoce d'inclure la référence correcte] de la Commission soient surveillées, communiquées à la Commission et rendues publiques.

Amendement

(7) Les informations relatives aux performances d'un véhicule du point de vue de ses émissions de CO₂ et de sa consommation de carburant devraient être rendues publiques afin de permettre à tous les utilisateurs de véhicules de prendre des décisions d'achat éclairées. Tous les constructeurs automobiles pourront comparer les performances de leurs véhicules avec celles d'autres marques. Cela les incitera à innover davantage *et encouragera la conception de véhicules plus efficaces sur le plan énergétique*, d'où une compétitivité également accrue. Ces informations offriront en outre aux décideurs politiques, au niveau de l'Union comme des États membres, une base solide pour l'élaboration de politiques visant à encourager la commercialisation de véhicules plus économes sur le plan énergétique. Il convient donc que les valeurs des émissions de CO₂ et de consommation de carburant déterminées pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf conformément au règlement (UE) [.../...] ¹⁵ [prière à l'Opoce d'inclure la référence correcte] de la Commission soient surveillées, communiquées à la Commission et rendues publiques.

¹⁵ Règlement (UE) [...] de la Commission portant application du règlement (UE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission (JO L ... du ...).

¹⁵ Règlement (UE) [...] de la Commission portant application du règlement (UE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission (JO L ... du ...).

Or. en

Amendement 53

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Considérant 8

Texte proposé par la Commission

(8) Il *convient*, pour parvenir à une connaissance complète de la configuration du parc de véhicules utilitaires lourds dans l'Union, de son évolution dans le temps et de ses incidences potentielles *sur les émissions* de CO₂, de surveiller et de communiquer les données d'immatriculation de tous les véhicules utilitaires lourds et remorques neufs, y compris des données sur les systèmes de propulsion et les éléments de carrosserie pertinents.

Amendement

(8) Il *est nécessaire*, pour parvenir à une connaissance complète de la configuration du parc de véhicules utilitaires lourds dans l'Union, de son évolution dans le temps et de ses incidences *globales, autrement dit* potentielles *et effectives, en matière d'émissions* de CO₂, de surveiller et de communiquer les données d'immatriculation de tous les véhicules utilitaires lourds et remorques neufs, y compris des données sur les systèmes de propulsion et les éléments de carrosserie pertinents.

Or. it

Amendement 54

Nicola Caputo

Proposition de règlement

Considérant 8

Texte proposé par la Commission

(8) Il convient, pour parvenir à une connaissance complète de la configuration du parc de véhicules utilitaires lourds dans l'Union, de son évolution dans le temps et de ses incidences potentielles sur les émissions de CO₂, de surveiller et de communiquer les données d'immatriculation de tous les véhicules utilitaires lourds et remorques neufs, y compris des données sur les systèmes de propulsion *et* les éléments de carrosserie pertinents.

Amendement

(8) Il convient, pour parvenir à une connaissance complète de la configuration du parc de véhicules utilitaires lourds dans l'Union, de son évolution dans le temps et de ses incidences potentielles sur les émissions de CO₂, de surveiller et de communiquer les données d'immatriculation de tous les véhicules utilitaires lourds et remorques neufs, y compris des données sur les systèmes de propulsion, *sur* les éléments de carrosserie pertinents *et de mécanique, ainsi que sur le type de certifications utilisées pour chaque élément du système VECTO.*

Or. it

Amendement 55
Luke Ming Flanagan

Proposition de règlement
Considérant 8

Texte proposé par la Commission

(8) Il convient, pour parvenir à une connaissance complète de la configuration du parc de véhicules utilitaires lourds dans l'Union, de son évolution dans le temps et de ses incidences potentielles sur les émissions de CO₂, de surveiller et de communiquer les données d'immatriculation de tous les véhicules utilitaires lourds et remorques neufs, y compris des données sur les systèmes de propulsion et les éléments de carrosserie pertinents.

Amendement

(8) Il convient, pour parvenir à une connaissance complète de la configuration du parc de véhicules utilitaires lourds dans l'Union, de son évolution dans le temps et de ses incidences potentielles sur les émissions de CO₂, de surveiller *en toute indépendance* et de communiquer les données d'immatriculation de tous les véhicules utilitaires lourds et remorques neufs, y compris des données sur les systèmes de propulsion et les éléments de carrosserie pertinents.

Or. en

Amendement 56

Claudiu Ciprian Tănăsescu

**Proposition de règlement
Considérant 8 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8bis) Le système de surveillance et de déclaration devrait être d'un usage aisé pour les sociétés actives dans le domaine des transports, quelles que soient leur taille et les ressources dont elles disposent.

Or. ro

Amendement 57

Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

**Proposition de règlement
Considérant 9**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9) Des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant seront disponibles pour certains véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés en [2019]. Ainsi, à partir de cette date, les autorités compétentes des États membres devraient ***avoir l'obligation de*** fournir des données sur les nouvelles immatriculations de véhicules, et les constructeurs ***celle*** de fournir les données techniques relatives à ces véhicules.

(9) Des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant seront disponibles pour certains véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés en [2019]. Ainsi, à partir de cette date, les autorités compétentes des États membres devraient ***être encouragées à*** fournir des données sur les nouvelles immatriculations de véhicules, et les constructeurs ***devraient quant à eux être dans l'obligation*** de fournir les données techniques relatives à ces véhicules.

Or. fr

Amendement 58

Luke Ming Flanagan

**Proposition de règlement
Considérant 9**

Texte proposé par la Commission

(9) Des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant seront disponibles pour certains véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés en [2019]. Ainsi, à partir de cette date, les autorités compétentes des États membres devraient avoir l'obligation de fournir des données sur les nouvelles immatriculations de véhicules, et les constructeurs celle de fournir les données techniques relatives à ces véhicules.

Amendement

(9) Des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant seront disponibles pour certains véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés en [2019]. Ainsi, à partir de cette date, les autorités compétentes des États membres devraient avoir l'obligation de fournir des données sur les nouvelles immatriculations de véhicules, et les constructeurs celle de fournir les données techniques ***ayant fait l'objet de vérifications indépendantes*** relatives à ces véhicules.

Or. en

Amendement 59

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Considérant 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 bis) Le 30 juin 2018 au plus tard, la Commission devrait élaborer et publier un calendrier permettant l'application progressive du logiciel de simulation VECTO aux technologies et aux dispositifs de réduction des émissions du transport routier de marchandises. La Commission devrait également déterminer avant cette date les étapes de l'extension de la procédure de vérification dans VECTO à toutes les catégories de véhicules utilitaires lourds, y compris aux systèmes de propulsion hybrides, électriques et à émission zéro, et à tous les carburants de substitution disponibles sur le marché, afin de favoriser la comparaison des résultats des simulations effectuées sur les performances d'un nombre toujours plus élevé de véhicules utilitaires lourds et de technologies,

disponibles dans ce secteur, de réduction des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant.

Or. it

Amendement 60
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Considérant 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 bis) La Commission devrait présenter, le 30 juin 2018 au plus tard, le calendrier de l'application de l'outil de calcul de la consommation énergétique des véhicules (le logiciel VECTO) aux principales technologies et innovations dans le domaine de la réduction des émissions du transport routier. De même, la Commission devrait actualiser sans délai la procédure d'essai VECTO pour y inclure toutes les catégories de véhicules utilitaires lourds, les systèmes de propulsion hybrides, électriques et à émission zéro, ainsi que les remorques, afin qu'elle s'applique à toute la gamme des véhicules utilitaires lourds.

Or. en

Amendement 61
Claudiu Ciprian Tănăsescu

Proposition de règlement
Considérant 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 bis) La Commission devrait mettre à jour le système VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) de sorte

que ce dernier puisse être utilisé pour toutes les catégories de véhicules utilitaires lourds neufs.

Or. ro

Amendement 62
Claudiu Ciprian Tănăsescu

Proposition de règlement
Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Les données techniques essentielles pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un véhicule devraient être rendues publiques pour **accroître la** transparence des spécifications des véhicules et de leurs performances à cet égard et stimuler la concurrence entre constructeurs. **Seules les informations sensibles, pour des raisons** de protection des données à caractère personnel ou de concurrence loyale, **devraient échapper à la publication. Il est en revanche nettement dans l'intérêt** du public **que** les données techniques essentielles pour déterminer les performances des véhicules **soient disponibles. Les données de ce type ne devraient donc pas faire exception à l'obligation de mise à disposition du public.**

Amendement

(10) Les données techniques essentielles pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un véhicule devraient être rendues publiques pour **garantir une plus grande** transparence des spécifications des véhicules et de leurs performances à cet égard et stimuler la concurrence entre constructeurs, **mais dans le respect de la législation européenne en vigueur en matière de confidentialité et** de protection des données à caractère personnel ou **des données sensibles pour des raisons** de concurrence loyale. **De même, il conviendrait de mettre à la disposition** du public les données techniques essentielles pour déterminer les performances des véhicules.

Or. ro

Amendement 63
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement
Considérant 10

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10) Les données techniques *essentielles* pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un véhicule devraient être rendues publiques pour accroître la transparence des spécifications des véhicules et de leurs performances à cet égard et stimuler la concurrence entre constructeurs. Seules les informations sensibles, pour des raisons de protection des données à caractère personnel ou de concurrence loyale, devraient échapper à la publication. ***Il est en revanche nettement dans l'intérêt du public que les données techniques essentielles pour déterminer les performances des véhicules soient disponibles. Les données de ce type ne devraient donc pas être exclues de la publication.***

(10) Les données techniques pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un véhicule devraient être rendues publiques *sans restriction* pour accroître la transparence des spécifications des véhicules et de leurs performances à cet égard, ***pour permettre le calcul de l'empreinte carbone tout au long du cycle de vie du véhicule et pour*** stimuler la concurrence entre constructeurs. Seules les informations sensibles, pour des raisons de protection des données à caractère personnel ou de concurrence loyale, devraient échapper à la publication, ***car il est, au contraire,*** dans l'intérêt du public que ***toutes*** les données techniques pour déterminer les ***émissions de CO₂ et la consommation de carburant*** des véhicules soient disponibles ***et, partant, publiées sans restriction.***

Or. it

Amendement 64

Françoise Grossetête, Angélique Delahaye, Michel Dantin

Proposition de règlement Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Les données techniques essentielles pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un véhicule devraient être rendues publiques pour accroître la transparence des spécifications des véhicules et de leurs performances à cet égard et stimuler la concurrence entre constructeurs. ***Seules*** les informations sensibles, pour des raisons de protection des données à caractère personnel ou de concurrence loyale, ***devraient échapper*** à la publication. ***Il est*** en revanche nettement dans l'intérêt du public que les ***données techniques essentielles pour déterminer*** les performances des véhicules soient

Amendement

(10) Les données techniques essentielles pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un véhicule devraient être rendues publiques pour accroître la transparence des spécifications des véhicules et de leurs performances à cet égard et stimuler la concurrence entre constructeurs. ***Il est cependant primordial que*** les informations sensibles, pour des raisons de protection des données à caractère personnel ou de concurrence loyale, ***échappent*** à la publication. En revanche, ***il est*** nettement dans l'intérêt du public que les ***informations concernant*** les performances ***globales*** des véhicules soient

disponibles. Les données de ce type ne devraient donc pas être exclues de la publication.

disponibles. Les données de ce type ne devraient donc pas être exclues de la publication.

Or. fr

Justification

Le grand public souhaite avoir des informations claires et vérifiées concernant la performance générale des véhicules, notamment en matière d'émission de CO₂ et de consommation de carburant. Les données spécifiques utilisées par les constructeurs pour calculer ces performances, qui sont par ailleurs certifiées par les autorités, n'ont elles que peu d'intérêt pour le grand public et relèvent le plus souvent du secret commercial.

Amendement 65 **Christofer Fjellner**

Proposition de règlement **Considérant 10**

Texte proposé par la Commission

(10) Les données techniques essentielles pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un véhicule devraient être rendues publiques pour accroître la transparence des spécifications des véhicules et de leurs performances à cet égard et stimuler la concurrence entre constructeurs. *Seules* les informations sensibles, pour des raisons de protection des données à caractère personnel ou de concurrence loyale, devraient échapper à la publication. Il est en revanche nettement dans l'intérêt du public que les données techniques essentielles pour déterminer les performances des véhicules soient disponibles. Les données de ce type ne devraient donc pas être exclues de la publication.

Amendement

(10) *S'il y a lieu*, les données techniques essentielles pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un véhicule devraient être rendues publiques pour accroître la transparence des spécifications des véhicules et de leurs performances à cet égard et stimuler la concurrence entre constructeurs. Les informations sensibles, pour des raisons de protection des données à caractère personnel ou de concurrence loyale, devraient échapper à la publication. Il est en revanche nettement dans l'intérêt du public que les données techniques essentielles pour déterminer les performances des véhicules soient disponibles. Les données de ce type ne devraient donc pas être exclues de la publication.

Or. en

Justification

Certaines données de surveillance incluses à l'annexe I (partie B) sont à caractère sensible et ne devraient pas être divulguées au public.

Amendement 66

Luke Ming Flanagan

Proposition de règlement

Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Les données techniques essentielles pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un véhicule devraient être rendues publiques pour accroître la transparence des spécifications des véhicules et de leurs performances à cet égard et stimuler la concurrence entre constructeurs. Seules les informations sensibles, pour des raisons de protection des données à caractère personnel ou de concurrence loyale, devraient échapper à la publication. Il est en revanche nettement dans l'intérêt du public que les données techniques essentielles pour déterminer les performances des véhicules soient disponibles. Les données de ce type ne **devraient donc pas être** exclues de la publication.

Amendement

(10) Les données techniques essentielles pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un véhicule devraient être rendues publiques pour accroître la transparence des spécifications des véhicules et de leurs performances à cet égard et stimuler la concurrence entre constructeurs. Seules les informations sensibles, pour des raisons de protection des données à caractère personnel ou de concurrence loyale, devraient échapper à la publication. Il est en revanche nettement dans l'intérêt du public que les données techniques essentielles pour déterminer les performances des véhicules soient disponibles. **Il est donc nécessaire que** les données de ce type ne **soient** pas exclues de la publication.

Or. en

Amendement 67

Mireille D'Ornano

Proposition de règlement

Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Les données techniques essentielles pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un véhicule

Amendement

(10) Les données techniques essentielles pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un véhicule

devraient être rendues publiques pour accroître la transparence des spécifications des véhicules et de leurs performances à cet égard et stimuler la concurrence entre constructeurs. Seules les informations sensibles, pour des raisons de protection des données à caractère personnel ou de concurrence loyale, devraient échapper à la publication. Il est en revanche nettement dans l'intérêt du public que les données techniques essentielles pour déterminer les performances des véhicules soient disponibles. Les données de ce type ne devraient donc pas être exclues de la publication.

devraient être rendues publiques pour accroître la transparence des spécifications des véhicules et de leurs performances à cet égard et stimuler la concurrence entre constructeurs. Seules les informations sensibles, *qu'il conviendra de définir de manière très restrictive et précise*, pour des raisons de protection des données à caractère personnel ou de concurrence loyale, devraient échapper à la publication. Il est en revanche nettement dans l'intérêt du public que les données techniques essentielles pour déterminer les performances des véhicules soient disponibles. Les données de ce type ne devraient donc pas être exclues de la publication.

Or. fr

Amendement 68

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 bis) Les résultats de la simulation effectuée par les constructeurs sur la base des données certifiées entrées dans le logiciel de simulation VECTO devraient être surveillés et communiqués à la Commission, qui devrait à son tour les mettre à la disposition du public sans restriction.

Or. it

Amendement 69

Rebecca Harms

Proposition de règlement

Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 bis) *Les résultats des essais de conformité de production des fichiers d'entrée VECTO devraient faire l'objet d'une surveillance et d'une déclaration à la Commission, ainsi qu'être rendus publics.*

Or. en

Amendement 70

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Considérant 10 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 ter) *Les informations relatives à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds fournies par les débitmètres totalisateurs devraient être systématisées et communiquées à la Commission. Cela permettrait de détecter d'éventuelles disparités entre les résultats des essais sur route et la consommation de carburant dans des conditions de conduite réelles.*

Or. it

Amendement 71

Rebecca Harms

Proposition de règlement

Considérant 10 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 ter) *Les informations relatives à la consommation de carburant fournies par les débitmètres totalisateurs devraient être recueillies, rendues anonymes et*

communiquées à la Commission afin qu'elle évalue les disparités éventuelles entre les résultats des essais sur route et la consommation de carburant dans la pratique.

Or. en

Amendement 72

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) Il est **important** de veiller à ce que les données surveillées et communiquées soient solides et fiables. Par conséquent, la Commission devrait **avoir les moyens de** vérifier et, s'il y a lieu, **de** corriger les données définitives. Des paramètres permettant de remonter à la source des données et de vérifier correctement ces dernières devraient donc également être prévus dans les dispositions relatives à la surveillance.

Amendement

(11) Il est **fondamental** de veiller à ce que les données surveillées et communiquées soient solides et fiables. Par conséquent, la Commission devrait **pouvoir** vérifier et, s'il y a lieu, corriger les données définitives. **Lorsque la vérification par la Commission de l'exactitude et de la qualité des données déclarées révèle le non-respect d'une des exigences fixées par le présent règlement, la Commission devrait imposer une sanction effective, proportionnée et dissuasive au constructeur concerné.** Des paramètres permettant de remonter à la source des données et de vérifier correctement ces dernières devraient donc également être prévus dans les dispositions relatives à la surveillance.

Or. it

Amendement 73

Merja Kyllönen

Proposition de règlement

Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) Il est important de veiller à ce que les données surveillées et communiquées soient solides et fiables. Par conséquent, la Commission devrait avoir les moyens de vérifier et, s'il y a lieu, de corriger les données définitives. Des paramètres permettant de remonter à la source des données et de vérifier correctement ces dernières devraient donc également être prévus dans les dispositions relatives à la surveillance.

Amendement

(11) Il est important de veiller à ce que les données surveillées et communiquées soient solides et fiables. Par conséquent, la Commission devrait avoir les moyens de vérifier et, s'il y a lieu, de corriger les données définitives. ***Lorsque la vérification par la Commission de l'exactitude et de la qualité des données déclarées révèle le non-respect d'une des exigences fixées par le présent règlement, la Commission devrait être en mesure d'imposer une amende administrative au constructeur concerné pour manquement au présent règlement. Cette amende administrative devrait être effective, proportionnée et dissuasive.*** Des paramètres permettant de remonter à la source des données et de vérifier correctement ces dernières devraient donc également être prévus dans les dispositions relatives à la surveillance.

Or. en

Amendement 74

Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

Proposition de règlement

Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) Il est important de veiller à ce que les données surveillées et communiquées soient solides et fiables. Par conséquent, la Commission devrait avoir les moyens de vérifier et, s'il y a lieu, de corriger les données définitives. Des paramètres permettant de remonter à la source des données et de vérifier correctement ces dernières devraient donc également être prévus dans les dispositions relatives à la surveillance.

Amendement

(11) Il est important de veiller à ce que les données surveillées et communiquées soient solides et fiables. Par conséquent, la Commission devrait avoir les moyens de vérifier et, s'il y a lieu, de corriger les données définitives. ***Si la vérification par la Commission de l'exactitude des données révèle le non respect des exigences fixées par le présent règlement, la Commission devrait pouvoir inviter les États membres à sanctionner le constructeur au moyen d'une amende***

dissuasive. Des paramètres permettant de remonter à la source des données et de vérifier correctement ces dernières devraient donc également être prévus dans les dispositions relatives à la surveillance.

Or. fr

Amendement 75
Claudiu Ciprian Tănăsescu

Proposition de règlement
Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) Il est important de veiller à ce que les données surveillées et communiquées soient solides et fiables. Par conséquent, la Commission devrait avoir *les* moyens de vérifier et, s'il y a lieu, de corriger les données définitives. Des paramètres permettant de remonter à la source des données et de vérifier correctement ces dernières devraient donc également être prévus dans les dispositions relatives à la surveillance.

Amendement

(11) Il est important de veiller à ce que les données surveillées et communiquées soient solides et fiables. Par conséquent, la Commission devrait avoir *des* moyens *et des procédures lui permettant* de vérifier et, s'il y a lieu, de corriger les données définitives. *Dans le cas où, vérifications faites, des données erronées sont constatées, la Commission devrait appliquer des sanctions administratives efficaces et proportionnées au délit du constructeur concerné pour manquement délibéré ou non au présent règlement.* Des paramètres permettant de remonter à la source des données et de vérifier correctement ces dernières devraient donc également être prévus dans les dispositions relatives à la surveillance.

Or. ro

Amendement 76
Monika Beňová

Proposition de règlement
Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) Il est important de veiller à ce que les données surveillées et communiquées soient solides et fiables. Par conséquent, la Commission devrait avoir les moyens de vérifier et, s'il y a lieu, de corriger les données définitives. Des paramètres permettant de remonter à la source des données et de vérifier correctement ces dernières devraient donc également être prévus dans les dispositions relatives à la surveillance.

Amendement

(11) Il est important de veiller à ce que les données surveillées et communiquées soient solides et fiables. Par conséquent, la Commission devrait avoir les moyens de vérifier et, s'il y a lieu, de corriger les données définitives. Des paramètres permettant de remonter à la source des données et de vérifier correctement ces dernières devraient donc également être prévus dans les dispositions relatives à la surveillance. ***Lorsque les données définitives traduisent incontestablement des taux d'émissions qui entrent en conflit avec les buts et les objectifs de l'atténuation du changement climatique, il convient d'intervenir de manière appropriée, en ramenant les émissions aux niveaux définis par l'Union et par le présent règlement.***

Or. en

Amendement 77
Mireille D'Ornano

Proposition de règlement
Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) Compte tenu ***de l'expérience acquise par l'Agence européenne pour l'environnement dans le cadre de la surveillance et de la communication des données relatives aux émissions de CO₂ des voitures particulières neuves conformément au règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil¹⁶ et des véhicules utilitaires légers neufs conformément au règlement (UE) n° 510/2011¹⁷***, il convient de confier à cette Agence la responsabilité d'échanger les données avec les autorités compétentes des États membres et les constructeurs,

Amendement

(12) Compte tenu ***des doutes qui existent sur l'indépendance de la Commission vis-à-vis des groupes de pression de l'industrie automobile, notamment allemande, comme en témoigne sa récente décision de ne réduire que de 30% d'ici à 2030 les émissions de CO₂ des voitures et des petits utilitaires, et de ne pas imposer aux constructeurs automobiles de quotas de véhicules à émission nulle ou faible, il revient à chaque Etat membre de collecter les données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant pour***

ainsi que de gérer la base de données définitive au nom de la Commission. Il convient en outre de rapprocher autant que possible les procédures de surveillance et de communication applicables aux véhicules utilitaires lourds des procédures déjà en vigueur pour les véhicules utilitaires légers.

l'ensemble des véhicules utilitaires lourds immatriculés sur son territoire, de gérer cette base de données, d'assurer la surveillance des données et de les rendre publiques.

¹⁶ Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 140 du 5.2.2009, p. 1).

¹⁷ Règlement (UE) n° 510/2011 du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011).

Or. fr

Amendement 78
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement
Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) Compte tenu de l'expérience acquise par l'Agence européenne pour l'environnement dans le cadre de la surveillance et de la communication des données relatives aux émissions de CO₂ des voitures particulières neuves conformément au règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil¹⁶ et des véhicules utilitaires légers

Amendement

(12) Compte tenu de l'expérience acquise par l'Agence européenne pour l'environnement dans le cadre de la surveillance et de la communication des données relatives aux émissions de CO₂ des voitures particulières neuves conformément au règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil¹⁶ et des véhicules utilitaires légers

neufs conformément au règlement (UE) n° 510/2011¹⁷, il convient de confier à cette Agence la responsabilité d'échanger les données avec les autorités compétentes des États membres et les constructeurs, ainsi que de gérer la base de données définitive au nom de la Commission. Il convient *en outre* de rapprocher *autant que possible* les procédures de surveillance et de communication applicables aux véhicules utilitaires lourds des procédures déjà en vigueur pour les véhicules utilitaires légers.

neufs conformément au règlement (UE) n° 510/2011¹⁷, il convient de confier à cette Agence la responsabilité d'échanger les données avec les autorités compétentes des États membres et les constructeurs, ainsi que de gérer la base de données définitive au nom de la Commission. Il convient de rapprocher les procédures de surveillance et de communication applicables aux véhicules utilitaires lourds des procédures déjà en vigueur pour les véhicules utilitaires légers. *Il est également nécessaire de garantir l'accès, sans restriction, sans frais et dans un format électronique, à la fois aux opérateurs de transports et aux tiers, à la base de données confiée à l'Agence européenne pour l'environnement.*

¹⁶ Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 140 du 5.2.2009, p. 1).

¹⁷ Règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011, p. 1).

¹⁶ Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 140 du 5.2.2009, p. 1).

¹⁷ Règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011, p. 1).

Or. it

Amendement 79
Merja Kyllönen

Proposition de règlement

Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) Compte tenu de l'expérience acquise par l'Agence européenne pour l'environnement dans le cadre de la surveillance et de la communication des données relatives aux émissions de CO₂ des voitures particulières neuves conformément au règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil¹⁶ et des véhicules utilitaires légers neufs conformément au règlement (UE) n° 510/2011¹⁷, il convient de confier à cette Agence la responsabilité d'échanger les données avec les autorités compétentes des États membres et les constructeurs, ainsi que de gérer la base de données définitive **au nom de la Commission**. Il convient en outre de rapprocher autant que possible les procédures de surveillance et de communication applicables aux véhicules utilitaires lourds des procédures déjà en vigueur pour les véhicules utilitaires légers.

¹⁶ Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 140 du 5.2.2009, p. 1).

¹⁷ Règlement (UE) n° 510/2011 du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des

Amendement

(12) Compte tenu de l'expérience acquise par l'Agence européenne pour l'environnement dans le cadre de la surveillance et de la communication des données relatives aux émissions de CO₂ des voitures particulières neuves conformément au règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil¹⁶ et des véhicules utilitaires légers neufs conformément au règlement (UE) n° 510/2011¹⁷, il convient de confier à cette Agence la responsabilité d'échanger les données avec les autorités compétentes des États membres et les constructeurs, ainsi que de gérer, **au nom de la Commission**, la base de données définitive, **à laquelle les opérateurs de transport et les tierces parties devraient pouvoir accéder gratuitement et dans un format permettant les recherches numériques**. Il convient en outre de rapprocher autant que possible les procédures de surveillance et de communication applicables aux véhicules utilitaires lourds des procédures déjà en vigueur pour les véhicules utilitaires légers.

¹⁶ Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 140 du 5.2.2009, p. 1).

¹⁷ Règlement (UE) n° 510/2011 du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des

véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011).

véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011).

Or. en

Amendement 80
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) Compte tenu de l'expérience acquise par l'Agence européenne pour l'environnement dans le cadre de la surveillance et de la communication des données relatives aux émissions de CO₂ des voitures particulières neuves conformément au règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil¹⁶ et des véhicules utilitaires légers neufs conformément au règlement (UE) n° 510/2011¹⁷, il convient de confier à cette Agence la responsabilité d'échanger les données avec les autorités compétentes des États membres et les constructeurs, ainsi que de gérer la base de données définitive **au nom de la Commission**. Il convient en outre de rapprocher autant que possible les procédures de surveillance et de communication applicables aux véhicules utilitaires lourds des procédures déjà en vigueur pour les véhicules utilitaires légers.

¹⁶ Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la

Amendement

(12) Compte tenu de l'expérience acquise par l'Agence européenne pour l'environnement dans le cadre de la surveillance et de la communication des données relatives aux émissions de CO₂ des voitures particulières neuves conformément au règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil¹⁶ et des véhicules utilitaires légers neufs conformément au règlement (UE) n° 510/2011¹⁷, il convient de confier à cette Agence la responsabilité d'échanger les données avec les autorités compétentes des États membres et les constructeurs, ainsi que de gérer, **au nom de la Commission**, la base de données définitive, **à laquelle les opérateurs de transport et les tierces parties devraient pouvoir accéder gratuitement et dans un format permettant les recherches numériques**. Il convient en outre de rapprocher autant que possible les procédures de surveillance et de communication applicables aux véhicules utilitaires lourds des procédures déjà en vigueur pour les véhicules utilitaires légers.

¹⁶ Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la

Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 140 du 5.2.2009, p. 1).

¹⁷ Règlement (UE) n° 510/2011 du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011).

Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 140 du 5.2.2009, p. 1).

¹⁷ Règlement (UE) n° 510/2011 du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011).

Or. en

Amendement 81 **Rebecca Harms**

Proposition de règlement **Considérant 12 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 bis) D'après l'analyse menée par des experts de l'Agence internationale de l'énergie, entre autres, l'amélioration de l'efficacité du transport routier de marchandises est indispensable à la réduction de la croissance de la demande de pétrole, des émissions de CO₂ et de la pollution de l'air au cours des prochaines décennies. Des études ont également permis de détecter un fort potentiel de réduction de la consommation de carburant des poids lourds par rapport à la moyenne actuelle de l'Union. La Commission devrait présenter dès que possible des propositions d'objectifs ambitieux en matière de réduction des émissions de CO₂ par les véhicules utilitaires lourds à l'horizon 2025, afin de garantir que le secteur contribue à sa juste valeur au respect des engagements pris, au titre de l'accord de Paris, par l'Union dans le domaine du climat.

Or. en

Amendement 82
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Considérant 12 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 ter) *La Commission devrait concevoir sans délai un essai sur route de vérification de la conformité, à effectuer obligatoirement par les équipementiers, sous la supervision d'organes indépendants, afin de compléter les valeurs des émissions de CO₂ simulées d'un véhicule utilitaire lourd complet. Des tiers devraient pouvoir effectuer des essais indépendants et avoir accès aux données nécessaires. Les résultats de ces essais devraient être surveillés et communiqués conformément au présent règlement, puis rendus publics.*

Or. en

Amendement 83
Sirpa Pietikäinen

Proposition de règlement
Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 bis) *La Commission devrait concevoir sans délai un essai routier de vérification de la conformité, à effectuer obligatoirement par l'équipementier, sous la supervision d'organes indépendants, afin de déceler d'éventuelles disparités entre les valeurs des émissions de CO₂ simulées et celles effectivement relevées sur un véhicule utilitaire lourd complet. Des tiers devraient être autorisés à effectuer des essais indépendants et jouir*

d'un accès garanti aux données nécessaires. La Commission devrait veiller à ce que les résultats de ces essais soient surveillés et communiqués conformément au présent règlement.

Or. en

Amendement 84
Seb Dance

Proposition de règlement
Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 bis) La Commission devrait concevoir sans délai un essai routier de vérification de la conformité, à effectuer obligatoirement par l'équipementier, sous la supervision d'organes indépendants, afin de déceler d'éventuelles disparités entre les valeurs des émissions de CO₂ simulées et celles effectivement relevées sur un véhicule utilitaire lourd complet. Des tiers devraient être autorisés à effectuer des essais indépendants et avoir accès aux données nécessaires. La Commission devrait veiller à ce que les résultats de ces essais soient surveillés et communiqués conformément au présent règlement.

Or. en

Amendement 85
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement
Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 bis) Le 31 mars 2018 au plus

tard, la Commission présente une proposition législative visant à définir des objectifs juridiquement contraignants en matière de réduction ambitieuse des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds à l'horizon 2025, comme cela l'avait été annoncé dans le cadre du train de mesures de 2017 relatif à la mobilité intitulé «L'Europe en mouvement», afin que ce secteur contribue à la réalisation des objectifs de l'Union dans le domaine du climat.

Or. it

Amendement 86

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Considérant 12 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 ter) La Commission devrait agir au plus vite pour mettre au point un essai sur route de vérification de la conformité, afin de détecter d'éventuels écarts entre les résultats obtenus par les simulations de l'outil VECTO et les valeurs réelles des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds. Les constructeurs devraient obligatoirement effectuer les essais sur route de vérification de la conformité sous la supervision d'organes indépendants et les tiers devraient pouvoir effectuer des vérifications indépendantes, sur la base d'un accès garanti aux données nécessaires. Les résultats de tous les essais sur route de vérification de la conformité devraient être recueillis, surveillés et communiqués à la Commission conformément au présent règlement. La Commission devrait à son tour les rendre disponibles sans restriction, dans l'intérêt du public.

Amendement 87

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Considérant 12 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 quater) Le scandale Volkswagen, relatif à l'homologation de véhicules utilitaires légers, a montré l'importance du rôle des organes indépendants dans la supervision des essais de vérification de la conformité effectués par les constructeurs et combien il est essentiel, en parallèle, de garantir aux tiers la possibilité de procéder à des essais indépendants, car cela contribue à améliorer la transparence, la crédibilité et la gestion des systèmes de vérification, de surveillance et de communication.

Amendement 88

Mireille D'Ornano

Proposition de règlement

Considérant 13

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13) Pour garantir des conditions de mise en œuvre uniformes des dispositions du présent règlement relatives à la vérification et à la rectification des données surveillées, il y a lieu de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹⁸.

supprimé

¹⁸ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

Or. fr

Amendement 89

Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

Proposition de règlement

Considérant 13

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13) Pour garantir des conditions de mise en œuvre uniformes des dispositions du présent règlement relatives à la vérification et à la rectification des données surveillées, il y a lieu de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹⁸.

supprimé

¹⁸ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

Or. fr

Amendement 90

PE613.504v01-00

44/84

AM\1139533FR.docx

Claudiu Ciprian Tănăsescu

**Proposition de règlement
Considérant 13**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13) Pour garantir des conditions de mise en œuvre uniformes des dispositions du présent règlement relatives à la vérification et à la rectification des données surveillées, il y a lieu de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹⁸.

supprimé

¹⁸ **Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).**

Or. ro

Amendement 91

Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

**Proposition de règlement
Considérant 14**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14) Afin de garantir que les prescriptions relatives aux données et la procédure de surveillance et de communication des données restent valables au fil du temps pour évaluer la part du parc de véhicules utilitaires lourds dans les émissions de CO₂, et de garantir la disponibilité de données sur les techniques

(14) Afin de garantir que les prescriptions relatives aux données et la procédure de surveillance et de communication des données restent valables au fil du temps pour évaluer la part du parc de véhicules utilitaires lourds dans les émissions de CO₂, et de garantir la disponibilité de données sur les techniques

nouvelles et avancées de réduction de ces émissions, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en ce qui concerne la modification des prescriptions relatives aux données et de la procédure de surveillance et de communication établies aux annexes. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations qui s'imposent lors de ses travaux préparatoires, notamment au niveau des experts, et que ces consultations soient menées selon les principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016. En particulier, pour garantir leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

nouvelles et avancées de réduction de ces émissions, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en ce qui concerne la modification des prescriptions relatives aux données et de la procédure de surveillance et de communication établies aux annexes. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations qui s'imposent lors de ses travaux préparatoires, notamment au niveau des experts *indépendants*, et que ces consultations soient menées selon les principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016. En particulier, pour garantir leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

Or. fr

Amendement 92 **Mireille D'Ornano**

Proposition de règlement **Considérant 15**

Texte proposé par la Commission

(15) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs dans l'Union, *ne peut pas* être atteint par *les États membres mais peut, en raison de ses dimensions et*

Amendement

(15) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs dans l'Union, *peut parfaitement* être atteint par *chaque État membre sur son territoire et non pas* au

de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre *des mesures*, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé au même article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

niveau de l'Union, celle-ci *ne* peut prendre *aucune mesure*, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé au même article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

Or. fr

Amendement 93 **Luke Ming Flanagan**

Proposition de règlement **Considérant 15**

Texte proposé par la Commission

(15) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs dans l'Union, ne peut pas être atteint par les États membres mais peut, en raison de ses dimensions et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé au même article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

Amendement

(15) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la surveillance *faisant l'objet de vérifications indépendantes* et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs dans l'Union, ne peut pas être atteint par les États membres mais peut, en raison de ses dimensions et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé au même article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

Or. en

Amendement 94 **Luke Ming Flanagan**

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Le présent règlement établit les exigences applicables à la surveillance et à la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés dans l'Union.

Amendement

Le présent règlement établit les exigences applicables à la surveillance *faisant l'objet de vérifications indépendantes* et à la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés dans l'Union.

Or. en

Amendement 95

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Le présent règlement établit les exigences applicables à la surveillance et à la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés dans l'Union.

Amendement

Le présent règlement établit les exigences applicables à la surveillance et à la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés dans l'Union, *ainsi que des données relatives aux résultats des simulations effectuées avec l'outil VECTO.*

Or. it

Amendement 96

Luke Ming Flanagan

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Le présent règlement s'applique à la surveillance et à la communication, par les États membres et les constructeurs de

Amendement

Le présent règlement s'applique à la surveillance *faisant l'objet de vérifications indépendantes* et à la communication, par

véhicules utilitaires lourds, de données relatives aux véhicules neufs.

les États membres et les constructeurs de véhicules utilitaires lourds, de données relatives aux véhicules neufs.

Or. en

Amendement 97
Christofer Fjellner

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Il s'applique aux *catégories de* véhicules suivantes:

Amendement

Il s'applique aux véhicules **relevant du règlement (UE) de la Commission [.../...]**^{1 bis}.

^{1 bis} **Règlement (UE) [.../...]** de la Commission portant application du règlement (UE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission (JO L ... du xx.xx.xxxx, p. xx) [JO: insérer le numéro et les références de publication du règlement figurant dans le document Ares(2017)1900557].

Or. en

Justification

Conformément à ce qui précède, le champ d'application du présent règlement devrait correspondre à celui du règlement sur la certification et ne pas s'étendre à toutes les classes de véhicules des catégories M3 et N3. L'obligation de recueillir et de soumettre des données en vue d'obtenir la certification relative aux émissions de CO₂ ne s'applique pas à certaines de ces classes de véhicules. Par conséquent, l'extension du champ d'application à ces classes n'est ni justifiée, ni proportionnée.

Amendement 98
Christofer Fjellner

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 2 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

(a) *les véhicules utilitaires lourds des catégories M1, M2, N1 et N2 ayant une masse de référence supérieure à 2 610 kg et ne relevant pas du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil¹⁹, et tous les véhicules des catégories M3 et N3;* **supprimé**

¹⁹ *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 (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).*

Or. en

Justification

Conformément à ce qui précède, le champ d'application du présent règlement devrait correspondre à celui du règlement sur la certification et ne pas s'étendre à toutes les classes de véhicules des catégories M3 et N3. L'obligation de recueillir et de soumettre des données en vue d'obtenir la certification relative aux émissions de CO₂ ne s'applique pas à certaines de ces classes de véhicules. Par conséquent, l'extension du champ d'application à ces classes n'est ni justifiée, ni proportionnée.

Amendement 99
Christofer Fjellner

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 2 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

(b) les véhicules des catégories O3 et O4.

supprimé

Or. en

Justification

À des fins de clarification, le champ d'application du présent règlement devrait correspondre à celui du règlement sur la certification.

Amendement 100

Claudiu Ciprian Tănăsescu

Proposition de règlement

Article 3 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

Aux fins du présent règlement, les définitions énoncées dans la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil²⁰ **et dans** le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil s'appliquent.

Aux fins du présent règlement, les définitions énoncées dans **le règlement (CE) .../.... portant application du règlement (UE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant** la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil²⁰ **ainsi que** le règlement (UE) n° 582/2011 de la **Commission** s'appliquent.

²⁰ Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

²⁰ Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

Or. ro

Amendement 101
Claudiu Ciprian Tănăsescu

Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. À partir de l'année [2020], les autorités compétentes des États membres collectent chaque année, au plus tard le 28 février, les données précisées à l'annexe I, partie A, correspondant à l'année civile précédente en ce qui concerne les véhicules neufs immatriculés pour la première fois dans *l'Union*. **Les données relatives aux véhicules neufs qui ont été immatriculés précédemment en dehors de l'Union ne sont ni surveillées ni déclarées, sauf si cette immatriculation a eu lieu moins de trois mois avant l'immatriculation dans l'Union.** Les données sont communiquées à la Commission conformément à la procédure de communication des données établie à l'annexe II.

Amendement

1. À partir de l'année [2020], les autorités compétentes des États membres collectent chaque année, au plus tard le 28 février, les données précisées à l'annexe I, partie A, correspondant à l'année civile précédente en ce qui concerne les véhicules neufs immatriculés pour la première fois dans *l'État membre en question*. Les données sont communiquées à la Commission conformément à la procédure de communication des données établie à l'annexe II.

Or. ro

Amendement 102
Mireille D'Ornano

Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. À partir de l'année [2020], les autorités compétentes des États membres collectent chaque année, au plus tard le 28 février, les données précisées à l'annexe I, partie A, correspondant à l'année civile précédente en ce qui concerne les véhicules neufs immatriculés pour la première fois

Amendement

1. À partir de l'année [2020], les autorités compétentes des États membres collectent chaque année, au plus tard le 28 février, les données précisées à l'annexe I, partie A, correspondant à l'année civile précédente en ce qui concerne les véhicules neufs immatriculés pour la première fois

dans l'Union. Les données relatives aux véhicules neufs qui ont été immatriculés précédemment en dehors de l'Union ne sont ni surveillées ni déclarées, sauf si cette immatriculation a eu lieu moins de *trois* mois avant l'immatriculation dans l'Union. ***Les données sont communiquées à la Commission conformément à la procédure de communication des données établie à l'annexe II.***

dans l'Union. Les données relatives aux véhicules neufs qui ont été immatriculés précédemment en dehors de l'Union ne sont ni surveillées ni déclarées, sauf si cette immatriculation a eu lieu moins de *six* mois avant l'immatriculation dans l'Union.

Or. fr

Amendement 103
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Les autorités compétentes des États membres recueillent également les informations relatives à la consommation de carburant fournies par les débitmètres totalisateurs, les rendent anonymes et les communiquent à la Commission, afin que cette dernière puisse évaluer tout éventuel écart entre les résultats des essais sur route et la consommation de carburant dans la pratique.

Or. en

Amendement 104
Françoise Grossetête, Angélique Delahaye, Michel Dantin

Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

La date de production correspond à la date ***de signature du certificat de conformité***

La date de production correspond à la date ***d'émission du dossier d'information***

ou, le cas échéant, de la fiche de réception individuelle.

client, tel qu'il est créé par le règlement de la Commission (UE).../.... mettant en œuvre le Règlement (UE) 595/2009 du Parlement et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteurs et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès à l'information sur la réparation et l'entretien des véhicules.

Or. fr

Justification

Entre la sortie du véhicule des usines et la signature de la fiche de réception individuelle, un certain laps de temps peut s'écouler, sur lequel les constructeurs n'ont aucun contrôle. Il convient donc plutôt que la date de production corresponde à la date d'émission du dossier d'information client, qui, lui, est forcément émis à la sortie d'usine.

Amendement 105

Christofer Fjellner, Françoise Grossetête

Proposition de règlement

Article 5 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

La date de production correspond à la date de *signature* du *certificat de conformité* *ou, le cas échéant, de la fiche de réception individuelle.*

Amendement

La date de production correspond à la date de *la simulation* du *fichier client*, conformément à l'annexe IV, partie II, du règlement (UE) [.../...] de la Commission [JO: insérer le numéro du règlement figurant dans le document Ares(2017)1900557].

Or. en

Justification

Les constructeurs exercent peu de contrôle sur le processus dans lequel intervient la date de production, laquelle est proposée comme référence par la Commission. La fiche de réception individuelle est remplie par les négociants et les distributeurs au moment de l'immatriculation du véhicule. Un véhicule peut donc avoir passé le contrôle de l'usine bien avant, sans que le constructeur sache à quelle date. La date du fichier client de la simulation d'émission de CO₂ correspond à la date d'obtention du certificat de conformité de la

production pour les véhicules auxquels s'applique le régime de la réception par type de véhicule.

Amendement 106
Claudiu Ciprian Tănăsescu

Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

La date de **production** correspond à la date de signature du certificat de conformité ou, le cas échéant, à **celle** de la fiche de réception individuelle.

Amendement

La date de **fabrication du véhicule** correspond à **la date figurant sur le certificat de conformité** ou à la date de signature du certificat de conformité, **dans le cas où la date de fabrication du véhicule n'est pas connue** ou, le cas échéant, à **la date de signature** de la fiche de réception individuelle. **Les données sont communiquées à la Commission conformément à la procédure de communication des données établie à l'annexe II.**

Or. ro

Amendement 107
Claudiu Ciprian Tănăsescu

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Sont exemptés de l'obligation de communication des données les véhicules homologués auxquels s'appliquent la réception nationale pour des véhicules produits en petites séries et la procédure de réception individuelle.

Or. ro

Amendement 108
Mireille D'Ornano

Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. **La Commission tient** un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la disposition du public, à l'exception des entrées de données n° 1, 24, 25, 32, 33, 39 et 40 précisées à l'annexe I, partie B.

Amendement

1. **Dans chaque État membre, les autorités compétentes tiennent** un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la disposition du public, à l'exception des entrées de données n° 1, 24, 25, 32, 33, 39 et 40 précisées à l'annexe I, partie B.

Or. fr

Amendement 109
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la disposition du public, **à l'exception des entrées de données n° 1, 24, 25, 32, 33, 39 et 40 précisées à l'annexe I, partie B.**

Amendement

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la disposition du public.

Or. en

Amendement 110
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la disposition du public, *à l'exception des entrées de données n° 1, 24, 25, 32, 33, 39 et 40 précisées à l'annexe I, partie B.*

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la disposition du public *gratuitement et sans restriction.*

Or. it

Amendement 111 **Sirpa Pietikäinen**

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

Texte proposé par la Commission

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la disposition du public, à l'exception des entrées de données n° 1, 24, 25, 32, 33, 39 et 40 précisées à l'annexe I, partie B.

Amendement

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la disposition du public, à l'exception des entrées de données n° 1, *21 bis, 21 ter*, 24, 25, *26 bis*, 32, 33, *34 bis*, 39, 40 *et 74* précisées à l'annexe I, partie B.

Or. en

Amendement 112 **Julie Girling**

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

Texte proposé par la Commission

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la disposition du public, à l'exception des entrées de données n° 1, 24, 25, 32, 33, 39 et 40 précisées à l'annexe I, partie B.

Amendement

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la disposition du public, à l'exception des entrées de données n° 1, *21 bis, 21 ter*, 24, 25, *31 bis*, 32, 33, *36 bis*, 39 et 40 précisées

à l'annexe I, partie B.

Or. en

Amendement 113
Christofer Fjellner

Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la disposition du public, à l'exception des entrées de données n° 1, **24**, 25, 32, 33, 39 et 40 précisées à l'annexe I, partie B.

Amendement

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la disposition du public, à l'exception des entrées de données n° 1 à **9**, **23** à 25, 32, 33, 39 et 40 précisées à l'annexe I, partie B.

Or. en

Justification

Cette exception devrait élargir le champ des données concernées par l'annexe I, partie B, car elles ont toutes un caractère sensible qui rendrait leur publication dommageable aux constructeurs de composants et porterait préjudice à la concurrence sur le marché. Pour les mêmes raisons, il conviendrait de retirer intégralement de l'annexe I, partie B, certaines données relatives à la surveillance.

Amendement 114
Seb Dance

Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la disposition du public, à l'exception des entrées de données n° 1, 24, 25, 32, 33, 39

Amendement

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la disposition du public, à l'exception des entrées de données n° 1, **21 bis**, **21 ter**, 24,

et 40 précisées à l'annexe I, partie B.

25, 32, 33, 39, 40, **73 bis et 74** précisées à l'annexe I, partie B, **que la Commission met à disposition de tiers sur demande et conformément au règlement (CE) n° 1367/2006 du Parlement européen et du Conseil.**

Or. en

Amendement 115

Nils Torvalds, Frédérique Ries, Gerben-Jan Gerbrandy

Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la disposition du public, à l'exception des entrées de données n° 1, 24, 25, 32, 33, 39 *et 40* précisées à l'annexe I, partie B.

Amendement

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la disposition du public, à l'exception des entrées de données n° 1, 24, 25, 32, 33, 39, 40 **et 73 bis** précisées à l'annexe I, partie B, **pour lesquelles la Commission fournit des informations aux tiers sur demande et conformément au règlement (CE) n° 1367/2006 du Parlement européen et du Conseil.**

Or. en

Amendement 116

Claudiu Ciprian Tănăsescu

Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la

Amendement

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la

disposition du public, à l'exception des entrées de données n° 1, 24, 25, 32, 33, 39 et 40 précisées à l'annexe I, partie B.

disposition du public, à l'exception des entrées de données *précisées à l'annexe I, partie A, points a), b) et c), et des données n° 1, 14, 15, 24, 25, 32, 33, 39, 40 et 73a* précisées à l'annexe I, partie B.

Or. ro

Amendement 117

Françoise Grossetête, Angélique Delahaye, Michel Dantin

Proposition de règlement

Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la disposition du public, à l'exception des entrées de données n° 1, 24, 25, 32, 33, 39 et 40 précisées à l'annexe I, partie B.

Amendement

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la disposition du public, à l'exception des entrées de données n° 1, **4, 5, 23**, 24, 25, 32, 33, 39 et 40 précisées à l'annexe I, partie B.

Or. fr

Justification

Les entrées 4 et 5 concernent les numéros de certification de la transmission et des essieux, qui sont des données sensibles, permettant d'identifier facilement le fournisseur, ce qui poserait des problèmes en matière de concurrence. L'entrée 23 concerne les données aérodynamiques, également extrêmement sensibles d'un point de vue commercial.

Amendement 118

Mireille D'Ornano

Proposition de règlement

Article 6 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Le registre est géré par *l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) au nom de la Commission.*

Amendement

2. ***Dans chaque État membre,*** le registre est géré par ***les autorités compétentes de l'État.***

Amendement 119
Julie Girling

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Le 30 juin de chaque année au plus tard, la Commission informe les États membres et les constructeurs des données à rendre publiques. Après la communication de la première version du registre, les États membres et les constructeurs disposent de deux mois pour signaler à la Commission les éventuelles erreurs contenues dans les données transmises conformément aux articles 4 et 5.

Or. en

Amendement 120
Mireille D'Ornano

Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Les autorités compétentes et les constructeurs sont responsables de l'exactitude et de la qualité des données qu'ils déclarent conformément aux articles 4 et 5. ***Ils informent sans délai la Commission de toute erreur détectée dans les données communiquées.***

1. Les autorités compétentes et les constructeurs sont responsables de l'exactitude et de la qualité des données qu'ils déclarent conformément aux articles 4 et 5.

Or. fr

Amendement 121

Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les autorités compétentes et les constructeurs sont responsables de l'exactitude et de la qualité des données qu'ils déclarent conformément aux articles 4 et 5. Ils informent sans délai la Commission de toute erreur *détectée dans les données communiquées*.

Amendement

1. Les autorités compétentes et les constructeurs sont responsables de l'exactitude et de la qualité des données qu'ils déclarent conformément aux articles 4 et 5. Ils informent sans délai la Commission de toute erreur *qu'ils auraient commises lors de la transmission des données*.

Or. fr

Amendement 122

Luke Ming Flanagan

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les autorités compétentes et les constructeurs sont responsables de l'exactitude et de la qualité des données qu'ils déclarent conformément aux articles 4 et 5. Ils informent sans délai la Commission de toute erreur détectée dans les données communiquées.

Amendement

1. Les autorités compétentes et les constructeurs sont responsables de l'exactitude et de la qualité des données qu'ils déclarent conformément aux articles 4 et 5; *toutes ces données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant font l'objet de vérifications indépendantes*. Ils informent sans délai la Commission de toute erreur détectée dans les données communiquées.

Or. en

Amendement 123

Mireille D'Ornano

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. *La Commission peut effectuer ses propres vérifications de la qualité des données communiquées conformément aux articles 4 et 5.*

supprimé

Or. fr

Amendement 124

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. La Commission *peut* effectuer ses propres vérifications de la qualité des données communiquées conformément aux articles 4 et 5.

2. La Commission *doit* effectuer ses propres vérifications de *l'exactitude et de* la qualité des données communiquées conformément aux articles 4 et 5.

Or. it

Amendement 125

Julie Girling

Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. La Commission *peut effectuer* ses propres vérifications de la qualité des données communiquées conformément aux articles 4 et 5.

2. La Commission *effectue* ses propres vérifications de la qualité des données communiquées conformément aux articles 4 et 5. *Cette procédure peut être entreprise avec la collaboration des autorités compétentes et des constructeurs, et peut également recevoir le soutien supplémentaire de tiers.*

Or. en

Amendement 126

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

La Commission doit imposer des sanctions aux constructeurs de véhicules utilitaires lourds dès lors que les vérifications effectuées conformément au paragraphe 2 sur l'exactitude et la qualité des données communiquées en vertu de l'article 5 révèlent une violation des exigences fixées par le présent règlement. Les sanctions adoptées doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.

Or. it

Amendement 127

Mireille D'Ornano

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. Lorsque la Commission est informée d'erreurs dans les données ou constate, à l'issue de ses propres vérifications, des divergences dans les séries de données, elle prend, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour corriger les données publiées au registre central mentionné à l'article 6.

supprimé

Or. fr

Amendement 128

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Lorsque la Commission est informée d'erreurs dans les données ou constate, à l'issue de ses propres vérifications, des divergences dans les séries de données, elle **prend, s'il y a lieu,** les mesures nécessaires pour corriger les données publiées au registre central mentionné à l'article 6.

Amendement

3. Lorsque la Commission est informée d'erreurs dans les données ou constate, à l'issue de ses propres vérifications, des divergences dans les séries de données, elle **doit prendre** les mesures nécessaires pour corriger les données publiées au registre central mentionné à l'article 6.

Or. it

Amendement 129
Merja Kyllönen

Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Lorsque la Commission est informée d'erreurs dans les données ou constate, à l'issue de ses propres vérifications, des divergences dans les séries de données, elle prend, **s'il y a lieu,** les mesures nécessaires pour corriger les données publiées au registre central mentionné à l'article 6.

Amendement

3. Lorsque la Commission est informée d'erreurs dans les données ou constate, à l'issue de ses propres vérifications, des divergences dans les séries de données, elle prend les mesures nécessaires pour corriger les données publiées au registre central mentionné à l'article 6.

Or. en

Amendement 130
Julie Girling

Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. *Lorsqu'un constructeur communique à la Commission, intentionnellement ou par négligence, des données non conformes aux critères fixés à l'annexe I ou à l'annexe II du présent règlement, la Commission lui impose une amende administrative. Cette amende administrative est effective, proportionnée et dissuasive.*

La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 12 afin de compléter le présent règlement en ce qui concerne la détermination du caractère intentionnel ou de la négligence de la non-conformité, le calcul des amendes administratives et les méthodes de recouvrement de ces amendes.

Or. en

Amendement 131
Mireille D'Ornano

Proposition de règlement
Article 8 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. *La Commission publie, dans le cadre du rapport annuel qu'elle établit en application de [l'article 29 de la proposition de règlement sur la gouvernance de l'union de l'énergie], son analyse des données transmises par les États membres et les constructeurs pour l'année civile précédente.*

Amendement

1. *Dans chaque État membre, les autorités compétentes publient, dans le cadre d'un rapport annuel, leur analyse des données transmises pour l'année civile précédente.*

Or. fr

Amendement 132
Mireille D'Ornano

Proposition de règlement
Article 8 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Cette analyse doit indiquer, au minimum, les performances du parc de véhicules utilitaires lourds de *l'Union* et celles de chaque constructeur sur le plan de la consommation moyenne de carburant et des émissions de CO₂. Elle tient également compte, le cas échéant, des informations sur le recours aux techniques nouvelles et avancées de réduction des émissions de CO₂.

Amendement

2. Cette analyse doit indiquer, au minimum, les performances du parc de véhicules utilitaires lourds de *l'État membre* et celles de chaque constructeur sur le plan de la consommation moyenne de carburant et des émissions de CO₂. Elle tient également compte, le cas échéant, des informations sur le recours aux techniques nouvelles et avancées de réduction des émissions de CO₂.

Or. fr

Amendement 133

Julie Girling

Proposition de règlement

Article 8 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Cette analyse doit indiquer, au minimum, les performances du parc de véhicules utilitaires lourds de l'Union et celles de chaque constructeur sur le plan de la consommation moyenne de carburant et des émissions de CO₂. Elle tient également compte, le cas échéant, des informations sur le recours aux techniques nouvelles et avancées de réduction des émissions de CO₂.

Amendement

2. Cette analyse doit indiquer, au minimum, les performances du parc de véhicules utilitaires lourds de l'Union et celles de chaque constructeur sur le plan de la consommation moyenne de carburant et des émissions de CO₂. ***L'analyse tient compte de la grande variété de profils de missions associés à la flotte de véhicules utilitaires lourds.*** Elle tient également compte, le cas échéant, des informations sur le recours aux techniques nouvelles et avancées de réduction des émissions de CO₂, ***dont les biocarburants avancés, l'hydrogène et les véhicules électriques.*** ***Dans le rapport qu'elle publie tous les ans, la Commission offre une évaluation de la qualité des données communiquées par les constructeurs conformément aux articles 5 et 7.*** ***La Commission communique des données sur les émissions de gaz autres que le CO₂, notamment NO_x et NO₂, afin de***

garantir la cohérence entre le droit de l'Union et le droit national des États membres en matière de changement climatique et de qualité de l'air.

Or. en

Amendement 134
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Article 8 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Cette analyse doit indiquer, au minimum, les performances du parc de véhicules utilitaires lourds de l'Union et celles de chaque constructeur sur le plan de la consommation moyenne de carburant et des émissions de CO₂. Elle tient également compte, le cas échéant, des informations sur le recours aux techniques nouvelles et avancées de réduction des émissions de CO₂.

Amendement

2. Cette analyse doit indiquer, au minimum, les performances du parc de véhicules utilitaires lourds de l'Union et celles de chaque constructeur sur le plan de la consommation moyenne de carburant et des émissions de CO₂.

La Commission communique chaque année les éventuelles disparités existant entre les résultats des essais sur route et la consommation de carburant dans la pratique et constatées à partir des informations communiquées par les États membres conformément à l'article 4, paragraphe 1 bis, relatif aux informations fournies par les débitmètres totalisateurs, et rend ce rapport public.

Elle tient également compte, le cas échéant, des informations sur le recours aux techniques nouvelles et avancées de réduction des émissions de CO₂.

Or. en

(Lié à un amendement déposé à l'article 4, ajoutant le paragraphe 1 bis.)

Amendement 135
Monika Beňová

Proposition de règlement
Article 8 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Cette analyse doit indiquer, au minimum, les performances du parc de véhicules utilitaires lourds de l'Union et celles de chaque constructeur sur le plan de la consommation moyenne de carburant et des émissions de CO₂. Elle tient également compte, le cas échéant, des informations sur le recours aux techniques nouvelles et avancées de réduction des émissions de CO₂.

Amendement

2. Cette analyse doit indiquer, au minimum, les performances du parc de véhicules utilitaires lourds de l'Union et celles de chaque constructeur sur le plan de la consommation moyenne de carburant et des émissions de CO₂. Elle tient également compte, le cas échéant, des informations sur le recours aux techniques nouvelles et avancées de réduction des émissions de CO₂, **y compris aux techniques offrant un large potentiel de réduction des émissions de CO₂ à moyen et à long termes.**

Or. en

Amendement 136

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Article 8 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Cette analyse doit indiquer, au minimum, les performances du parc de véhicules utilitaires lourds de l'Union et celles de chaque constructeur sur le plan de la consommation moyenne de carburant et des émissions de CO₂. Elle tient également compte, **le cas échéant**, des informations sur le recours aux techniques nouvelles et avancées de réduction des émissions de CO₂.

Amendement

2. Cette analyse doit indiquer, au minimum, les performances du parc de véhicules utilitaires lourds de l'Union et celles de chaque constructeur sur le plan de la consommation moyenne de carburant et des émissions de CO₂. Elle tient également compte des informations **disponibles** sur le recours aux techniques nouvelles et avancées de réduction des émissions de CO₂.

Or. it

Amendement 137

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Article 8 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. *L'analyse présente les résultats des vérifications relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds effectuées de façon indépendante par des tiers, le cas échéant.*

Or. it

Amendement 138
Mireille D'Ornano

Proposition de règlement
Article 8 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. *La Commission élabore cette analyse avec le soutien de l'AEE.*

supprimé

Or. fr

Amendement 139
Julie Girling

Proposition de règlement
Article 8 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. *La Commission met au point un essai sur route obligatoire de vérification de la conformité, avec l'appui des constructeurs, des autorités nationales désignées et de tiers, afin de garantir l'exactitude des données communiquées conformément à l'article 5. L'essai sur route de vérification de la conformité est élaboré et mis en œuvre le 28 février 2020 au plus tard.*

La Commission adopte des actes délégués

conformément à l'article 12 afin de compléter l'annexe I du présent règlement avec les données issues de l'essai sur route de vérification de la conformité.

Ce système de vérification de la conformité sur route s'applique également à des émissions de gaz autres que le CO₂ afin de garantir la cohérence entre le droit de l'Union et le droit national des États membres en matière de changement climatique et de qualité de l'air.

Or. en

Amendement 140

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Article 8 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. La Commission doit adopter avant le 30 mai 2018 le calendrier pour l'application du logiciel de simulation VECTO aux technologies de réduction des émissions des véhicules utilitaires lourds. La Commission doit également étendre de façon progressive la procédure de conformité dans VECTO à toutes les catégories de véhicules utilitaires lourds, y compris aux systèmes de propulsion hybrides, électriques et à émission zéro, ainsi qu'à toutes les technologies de réduction des émissions disponibles sur le marché.

Or. it

Amendement 141

Annie Schreijer-Pierik

Proposition de règlement

Article 8 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. *La Commission réexamine la procédure d'essai par l'outil de calcul de la consommation énergétique des véhicules (VECTO), sans retard injustifié, pour y inclure toutes les catégories de véhicules utilitaires lourds, les systèmes de propulsion hybrides et à émission zéro ainsi que les remorques, et rapporte toutes les données pertinentes.*

Or. en

Amendement 142

Françoise Grossetête, Angélique Delahaye, Michel Dantin

Proposition de règlement

Article 8 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. *La Commission présente, le 31 juillet 2019 au plus tard, le calendrier de l'application de VECTO aux principales technologies et innovations dans le domaine de la réduction du transport routier.*

Or. fr

Amendement 143

Rebecca Harms

Proposition de règlement

Article 8 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. *La Commission présente, le 30 juin 2018 au plus tard, le calendrier de l'application de l'outil de calcul de la consommation énergétique des véhicules*

(le logiciel VECTO) aux principales technologies et innovations dans le domaine de la réduction des émissions du transport routier. De même, la Commission actualise sans délai la procédure d'essai VECTO pour y inclure toutes les catégories de véhicules utilitaires lourds et les remorques, afin qu'elle s'applique à toute la gamme des véhicules utilitaires lourds.

Or. en

Amendement 144
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Article 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 8 bis

Normes CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds

Le 31 mars 2018 au plus tard, la Commission présente une proposition législative destinée à établir des normes CO₂ équivalant à une réduction annuelle moyenne de la consommation de carburant d'au moins 4 % pour toutes les catégories de véhicules utilitaires lourds, y compris pour les remorques, à l'horizon 2025, et à introduire, s'il y a lieu, une obligation pour les constructeurs de parvenir à des véhicules à taux d'émission zéro à d'ici à 2025.

La Commission adopte, sans retard, des actes délégués conformément à l'article 12 afin de compléter le présent règlement en instaurant un essai sur route de vérification de la conformité à effectuer obligatoirement sous la supervision d'organes indépendants, pour évaluer le respect des normes relatives aux émissions de CO₂. Des tiers sont en

mesure d'effectuer des essais indépendants et ont accès aux données nécessaires. La Commission veille à ce que les résultats de ces essais soient surveillés et communiqués conformément au présent règlement, puis rendus publics.

Or. en

Amendement 145
Sirpa Pietikäinen

Proposition de règlement
Article 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 8 bis

Normes CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds

Le cas échéant, la Commission présente, le 30 juin 2018 au plus tard, une proposition législative visant à établir des normes CO₂ ambitieuses pour les véhicules utilitaires lourds et applicables à partir de 2025, conformément aux objectifs climatiques de l'Union européenne.

La Commission conçoit, sans délai, un essai sur route de vérification de la conformité, à effectuer obligatoirement par l'équipementier, sous la supervision d'organes indépendants, afin de déceler d'éventuelles disparités entre les valeurs des émissions de CO₂ simulées et celles effectivement relevées sur un véhicule utilitaire lourd complet. Des tiers sont autorisés à effectuer des essais indépendants et jouissent d'un accès garanti à toutes les données nécessaires. La Commission veille à ce que les résultats de ces essais soient surveillés et communiqués conformément au présent

règlement.

Lorsque les vérifications indépendantes révèlent une non-conformité à l'un des critères fixés par le présent règlement, la Commission prend des mesures pour vérifier les résultats et donne suite aux cas de non-conformité en adoptant les mesures appropriées, conformément à l'article 7, paragraphe 3 bis.

Or. en

Amendement 146

Nils Torvalds, Frédérique Ries, Gerben-Jan Gerbrandy

Proposition de règlement

Article 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 8 bis

Normes CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds

La Commission présente, le 30 juin 2018 au plus tard, une proposition législative visant à établir des normes relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds à l'horizon 2025, conformément aux objectifs climatiques de l'Union européenne. La Commission élabore un essai sur route de vérification de la conformité à effectuer obligatoirement par l'équipementier. Pour garantir l'absence de disparités entre les valeurs des émissions de CO₂ simulées et celles effectivement relevées sur un véhicule utilitaire lourd complet, l'essai s'effectue sous la supervision d'un organe indépendant. La possibilité que des tiers effectuent des essais indépendants est autorisée. Les essais et les résultats sont surveillés et communiqués conformément au présent règlement. La Commission veille à ce que les résultats soient mis à la

disposition de tiers, sur demande.

Or. en

Amendement 147

Seb Dance

Proposition de règlement

Article 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 8 bis

*Normes CO₂ pour les véhicules utilitaires
lourds*

La Commission présente, le 30 juin 2018 au plus tard, une proposition législative visant à établir des normes CO₂ ambitieuses pour les véhicules utilitaires lourds à partir de 2025, conformément aux objectifs climatiques de l'Union européenne. S'il y a lieu, la Commission conçoit, sans délai, un essai sur route de vérification de la conformité, à effectuer obligatoirement par l'équipementier, sous la supervision d'organes indépendants, afin de déceler d'éventuelles disparités entre les valeurs des émissions de CO₂ simulées et celles effectivement relevées sur un véhicule utilitaire lourd complet. Des tiers sont autorisés à effectuer des essais indépendants et ont accès à toutes les données nécessaires. La Commission veille à ce que les résultats de ces essais soient surveillés et communiqués conformément au présent règlement.

Or. en

Amendement 148

Christofer Fjellner

Proposition de règlement

PE613.504v01-00

76/84

AM\1139533FR.docx

Article 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 8 bis

Normes CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds

S'il y a lieu, la Commission présente une proposition législative visant à établir des normes CO₂ à l'horizon 2025 pour les véhicules relevant du règlement (UE) [...] de la Commission [JO: insérer le numéro du règlement figurant dans le document Ares(2017)1900557].

En complément de la proposition législative, la Commission publie une étude sur d'autres mesures de réduction des émissions de CO₂ dans le transport routier, y compris la formation des chauffeurs, la constitution de convois, le système modulaire européen (EMS), les pneumatiques à faible résistance au roulement et le groupage de marchandises.

Or. en

Justification

Conformément au règlement sur la certification, la Commission devrait fixer pour 2025 des normes CO₂ pour les catégories de véhicules utilitaires lourds et les classes concernées relevant de la législation relative à la certification.

Amendement 149

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Article 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 8 bis

Objectifs contraignants en matière de réduction des émissions de CO₂ des

véhicules utilitaires lourds

Le 31 mars 2018 au plus tard, la Commission doit présenter une proposition législative destinée à fixer des objectifs contraignants en matière de réduction des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds à l'horizon 2025. Cette proposition visera à définir la contribution de ce secteur à la réalisation des objectifs de l'Union dans le domaine du climat et de l'énergie et devra également établir un mandat destiné aux constructeurs en vue d'obtenir au plus vite une flotte européenne de véhicules utilitaires lourds à émissions zéro.

Or. it

Amendement 150

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposition de règlement

Article 8 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 8 ter

Procédure de vérification sur route des émissions de CO₂

La Commission doit élaborer au plus vite une procédure pour la vérification sur route des émissions de CO₂. Cette procédure devra être obligatoirement suivie par les constructeurs de véhicules utilitaires lourds sous la supervision d'organes indépendants, afin de détecter d'éventuelles divergences entre les valeurs des émissions de CO₂ simulées et celles effectivement relevées sur un véhicule utilitaire lourd.

Les tiers peuvent effectuer des vérifications indépendantes sur la base d'un accès garanti aux données

nécessaires à cette fin. La Commission doit veiller à ce que les résultats de ces vérifications indépendantes soient communiqués dans le rapport annuel prévu par l'article 8 du présent règlement, le cas échéant.

Or. it

Amendement 151
Christofer Fjellner

Proposition de règlement
Article 8 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 8 ter

Outil de calcul de la consommation énergétique des véhicules (VECTO)

La Commission publie une feuille de route VECTO pour l'intégration des principales technologies et innovations qui réduisent les émissions du transport routier.

La Commission actualise sans délai la procédure d'essai VECTO pour y inclure toutes les catégories pertinentes de véhicules utilitaires lourds, les autres systèmes de propulsion ainsi que tous les carburants de substitution qui seront disponibles sur le marché.

Or. en

Justification

La procédure d'essai VECTO doit être rigoureuse. Par conséquent, elle doit inclure toutes les catégories pertinentes de véhicules et refléter l'utilisation des autres systèmes de propulsion, notamment hybrides, électriques et à émission zéro, ainsi que les carburants de substitution, tels que les biocarburants.

Amendement 152
Mireille D'Ornano

Proposition de règlement
Article 9

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 9

supprimé

Octroi de pouvoirs d'exécution

La Commission peut, au moyen d'actes d'exécution, fixer les mesures de vérification et de correction des données visées à l'article 7, paragraphes 2 et 3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11.

Or. fr

Amendement 153

Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

Proposition de règlement

Article 9

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 9

supprimé

Octroi de pouvoirs d'exécution

La Commission peut, au moyen d'actes d'exécution, fixer les mesures de vérification et de correction des données visées à l'article 7, paragraphes 2 et 3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11.

Or. fr

Amendement 154

Mireille D'Ornano

Proposition de règlement

Article 10

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 10

supprimé

Délégation de pouvoirs

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 12 est conféré à la Commission en vue de modifier l'annexe I aux fins de l'actualisation ou de l'adaptation des prescriptions relatives aux données contenues dans cette annexe, dans les cas où de telles modifications sont jugées nécessaires pour pouvoir fournir une analyse approfondie conformément à l'article 8.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 12 est conféré à la Commission en vue de modifier l'annexe II aux fins de l'adaptation de la procédure de surveillance et de communication des données établie dans cette annexe, en fonction de l'expérience acquise dans l'application du présent règlement.

Or. fr

**Amendement 155
Mireille D'Ornano**

**Proposition de règlement
Article 11**

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 11

supprimé

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité des changements climatiques établi en vertu de l'article 9 de la décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil²¹. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

²¹ Décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto (JO L 49 du 19.2.2004, p. 1).

Or. fr

Amendement 156
Mireille D'Ornano

Proposition de règlement
Article 12

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 12

supprimé

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission sous réserve des conditions fixées par le présent article.

2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 10 est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [date d'entrée en vigueur du présent règlement].

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 10 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. Elle prend effet le jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure, qu'elle précise. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément

aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016.

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 10 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Or. fr

Amendement 157

Claudiu Ciprian Tănăsescu

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 10 est conféré à la Commission pour une durée *indéterminée* à compter du [date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Amendement

2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 10 est conféré à la Commission pour une durée **de 5 ans** à compter du [date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Or. ro

Amendement 158

Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016.

Amendement

4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts ***indépendants*** désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016.

Or. fr