



**2021/0197(COD)**

29.4.2022

## **AVIS**

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

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

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat  
(COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

Rapporteur pour avis: Dominique Riquet

PA\_Legam

## JUSTIFICATION SUCCINCTE

Afin d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 tel que fixé par le pacte vert, tous les secteurs de l'Union doivent réduire leurs émissions, y compris le transport routier qui représente 20 % des émissions, et en particulier les voitures et camionnettes contribuant aux trois quarts de celles-ci. Dans le même temps, la transition va impacter les ménages, les territoires, les travailleurs ainsi que l'industrie automobile, tout en nécessitant d'importants investissements publics et privés.

Pour réussir ce défi, la Commission propose d'interdire de facto toute technologie thermique pour les voitures et camionnettes au sein de l'Union à partir de 2035. Votre rapporteur soutient l'objectif général de décarbonation du parc afin d'atteindre la neutralité climatique. Il souhaite toutefois émettre plusieurs recommandations pour pallier aux éventuels écueils de cette stratégie, en raison de sa méthodologie, de sa faisabilité et de ses conséquences:

### 1. Pour une réduction holistique des émissions

Votre rapporteur considère qu'en se focalisant seulement sur les émissions au pot d'échappement, ce règlement échoue à dégager une approche qui rend compte de l'impact carbone global des voitures et camionnettes. En privilégiant certaines sources d'émissions, les technologies ne sont plus mises sur un pied d'égalité, rompant avec le principe de neutralité technologique.

Avec l'essor des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions au pot, la délocalisation progressive des sources d'émissions en amont de la chaîne de valeur, maillons traités au sein d'autres législations, rendra ce règlement de plus en plus obsolète. Contre ce risque de fragmentation réglementaire, votre rapporteur souhaite privilégier une comptabilité carbone élargie prenant en compte le cycle de vie des véhicules et du carburant/énergie, mieux à même de rendre compte de l'impact environnemental réel des différentes technologies.

### 2. Des incertitudes liées au tout électrique

Si votre rapporteur soutient l'électrification du parc et la trajectoire vers le zéro émission, il craint en revanche que par des arbitrages politiques précoces, les coûts économiques, industriels, sociaux et écologiques de la transition soient sous-évalués. Les véhicules à batterie ne sont pas «zéro émission» pour l'environnement (bilan carbone de la fabrication, poids du véhicule, origine de l'électricité, extraction et approvisionnement en matériaux, a fortiori dans un contexte de prédation accrue de ces ressources avec des projections de production de batteries multipliées par vingt d'ici 2050). Se posent également de sérieuses questions sur nos réseaux électriques (en termes de décarbonation, de disponibilité, de performance et de normalisation) ou d'infrastructures de recharge (maillage corrélé à l'autonomie, forts besoins en investissements alors que les États membres subiront des pertes et transferts de recettes fiscales sur les carburants).

Tout miser sur une seule technologie condamnerait dans le même temps les autres filières en provoquant des désordres industriels importants sur la R&D, l'emploi ou la compétitivité européenne. Nos vulnérabilités structurelles s'en verraient renforcées si l'Union n'a pas au préalable développé un écosystème industriel compétitif, déployé les infrastructures adéquates, décarboné et consolidé sa production d'électricité, ni sécurisé ses chaînes

d'approvisionnement. Face à des géants internationaux ne jouant pas à armes égales dans le domaine environnemental ou concurrentiel, le risque d'un recours accru aux importations de technologies étrangères est réel, condamnant l'Union à un double échec quant à la réduction de son empreinte carbone et la consolidation de son industrie.

### 3. Des technologies complémentaires, un accompagnement nécessaire

Compte tenu de ces incertitudes, il convient de ne pas interdire précocement et radicalement une ou plusieurs options techniques qui pourraient s'avérer pertinentes à l'avenir, mais d'encourager l'innovation et les complémentarités des différentes technologies performantes. Ces technologies de transition peuvent s'avérer vertueuses sur le plan environnemental et offrir des solutions complémentaires aux États membres qui doivent composer avec de fortes diversités économiques, géographiques, sociales ou infrastructurelles.

Pour ce faire, une modification légère de l'objectif de 2035 est nécessaire afin de conserver le signal fort de décarbonation envoyé au secteur tout en préservant une marge de manœuvre pour le développement de technologies alternatives performantes. Une clause de révision en 2027 est ainsi introduite, lorsque le législateur sera plus à même d'arbitrer entre ces incertitudes, les progrès technologiques et les évolutions du marché. Enfin, la création d'un fonds pour l'industrie automobile est nécessaire pour accompagner la requalification et la formation des travailleurs, afin de garantir la pérennité de l'outil industriel européen, performant et compétitif sur le marché mondial.

Votre rapporteur pour avis est convaincu qu'avec ces recommandations, l'Union sera au rendez-vous de ses ambitions environnementales et répondra à ses nécessités sociales et industrielles, pour qu'émerge une économie européenne plus durable et résiliente.

## AMENDEMENTS

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie invite la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, compétente au fond, à prendre en considération les amendements suivants:

### Amendement 1

#### Proposition de règlement Considérant 1

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

(1) L'accord de Paris, adopté en décembre 2015 sous les auspices de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), est entré en vigueur en novembre 2016 (ci-après l'«accord de Paris»). Ses Parties sont convenues de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport

##### *Amendement*

(1) L'accord de Paris, adopté en décembre 2015 sous les auspices de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), est entré en vigueur en novembre 2016 (ci-après l'«accord de Paris»). Ses Parties sont convenues de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport

aux niveaux préindustriels, et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels.

aux niveaux préindustriels, et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels.

***Lorsqu'elles ont adopté en novembre 2021 le pacte de Glasgow pour le climat, ses Parties ont reconnu que maintenir l'élévation de la température moyenne de la planète à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels permettrait de réduire considérablement les risques et incidences du changement climatique et se sont engagées à renforcer leurs objectifs pour 2030 d'ici la fin 2022 afin d'accélérer l'action climatique au cours de cette décennie critique et de combler le déficit d'ambition par rapport à l'objectif de 1,5°C.***

## Amendement 2

### Proposition de règlement Considérant 3

#### *Texte proposé par la Commission*

(3) Le pacte vert pour l'Europe est un ensemble complet de mesures et d'initiatives qui se renforcent mutuellement et qui ont pour but de parvenir à la neutralité climatique dans l'UE d'ici à 2050. Il définit une nouvelle stratégie de croissance visant à transformer l'Union en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, ***où la croissance économique est dissociée de l'utilisation des ressources***. Cette stratégie vise aussi à protéger, préserver et consolider le patrimoine naturel de l'Union, ainsi qu'à protéger la santé et le bien-être des citoyens des risques et incidences liés à l'environnement. Parallèlement, cette transition a des répercussions différentes sur les femmes et sur les hommes et a une incidence particulière sur certains groupes défavorisés, tels que les personnes âgées,

#### *Amendement*

(3) Le pacte vert pour l'Europe est un ensemble complet de mesures et d'initiatives qui se renforcent mutuellement et qui ont pour but de parvenir à la neutralité climatique dans l'UE d'ici à 2050. ***Pour y parvenir, il est nécessaire d'assurer la cohérence entre les actes législatifs qui s'imbriquent vu la transversalité des thématiques, telles que l'infrastructure pour carburants alternatifs, les normes de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes, les batteries, les énergies renouvelables, l'utilisation des terres, le changement d'affectation des terres et la foresterie ainsi que le 8<sup>e</sup> programme d'action pour l'environnement. Il convient de ne pas déboucher sur un éclatement réglementaire qui enverrait des signaux contradictoires et fixerait des objectifs mutuellement incompatibles. Le pacte vert définit une nouvelle stratégie de croissance***

les personnes handicapées et les personnes issues d'un milieu racial ou ethnique minoritaire. Il convient donc de veiller à ce que la transition soit juste et inclusive et à ce qu'elle ne laisse personne au bord du chemin.

visant à transformer l'Union en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, **et à renforcer l'autonomie stratégique de l'Union ainsi que la primauté industrielle dans tous les secteurs clés, tout en favorisant l'innovation et des emplois de qualité en Europe.** Cette stratégie vise aussi à protéger, préserver et consolider le patrimoine naturel de l'Union, ainsi qu'à protéger la santé et le bien-être des citoyens des risques et incidences liés à l'environnement, **tout en tenant compte des spécificités nationales et régionales et des diverses conséquences sur le plan social.** Parallèlement, cette transition a des répercussions différentes sur les femmes et sur les hommes et a une incidence particulière sur certains groupes défavorisés, tels que les personnes âgées, les personnes handicapées et les personnes issues d'un milieu racial ou ethnique minoritaire. Il convient donc de veiller à ce que la transition soit juste et inclusive et à ce qu'elle ne laisse personne au bord du chemin.

### Amendement 3

#### Proposition de règlement Considérant 6

*Texte proposé par la Commission*

(6) Tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à ces réductions d'émissions, notamment le secteur du transport routier.

*Amendement*

(6) Tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à ces réductions d'émissions, notamment le secteur du transport routier, ***seul secteur de l'Union qui voit ses émissions augmenter tendanciellement depuis les années 1990, qui a une empreinte écologique importante, responsable de plus de 70 % des émissions totales des transports dans l'Union et de plus de 27 % de toutes les émissions de gaz à effet de serre dans l'Union. Le pacte vert a fixé l'objectif ambitieux d'une réduction de 90 % des***

*émissions des transports afin d'atteindre la neutralité carbone en 2050 au sein de l'Union.*

#### **Amendement 4**

##### **Proposition de règlement Considérant 7**

*Texte proposé par la Commission*

(7) Les mesures figurant dans le présent règlement sont nécessaires dans le cadre d'une démarche cohérente et logique indispensable pour atteindre l'objectif général de l'Union consistant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre.

*Amendement*

(7) Les mesures figurant dans le présent règlement sont nécessaires dans le cadre d'une démarche cohérente et logique indispensable pour atteindre l'objectif général de l'Union consistant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre *ainsi que la dépendance de l'Union aux énergies fossiles importées, y compris les importations de pétrole, qui s'élevaient à elles seules à 227,5 milliards d'euros en 2018, le pétrole restant la principale source d'énergie consommée par les voitures et camionnettes (94 %). Au cours du processus d'élimination progressive de la consommation de pétrole, il est essentiel de ne pas passer d'une dépendance à l'autre. Pour garantir la pérennité de l'industrie européenne et le renforcement de l'autonomie stratégique de l'Union, il est essentiel que la Commission travaille de concert avec les États membres et les acteurs industriels afin de sécuriser la chaîne d'approvisionnement dans les matériaux stratégiques et terres rares nécessaires aux technologies à émissions de carbone faibles ou nulles.*

#### **Amendement 5**

##### **Proposition de règlement Considérant 7 bis (nouveau)**

**(7 bis) Le présent règlement s'inscrit dans le cadre des efforts déployés par l'Union pour réduire les émissions des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, avec pour objectif à long terme un secteur automobile à émissions nulles. Cependant, l'essor progressif des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions risque de délocaliser les sources d'émission en amont de la chaîne de valeur automobile. En conséquence, il est nécessaire d'élaborer des méthodes sur l'ensemble du cycle de vie pour compléter l'approche des émissions à l'échappement afin de garantir l'efficacité de la présente législation en matière de réduction des émissions au niveau de l'Union et de promouvoir la production de batteries durables, notamment en termes de durabilité, d'efficacité, de réutilisation et de recyclage. Dans ce cadre, la Commission devrait, au plus tard le 31 décembre 2023, élaborer une méthode harmonisée permettant de rendre compte du bilan carbone du cycle de vie desdits véhicules («construction – utilisation – déconstruction») et de la consommation d'énergie («extraction/production – transport – consommation» ou «du puits au réservoir») afin d'obtenir une vision globale pour garantir la cohérence des moyens déployés dans la poursuite des objectifs climatiques de l'Union. Le présent règlement devrait faire l'objet d'un réexamen en 2027 afin d'intégrer cette comptabilité carbone élargie comme nouvel indicateur pour la réduction des émissions du secteur, mieux à même de refléter le bilan carbone réel des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers.**

**Amendement 6**



## Proposition de règlement

### Considérant 8

#### *Texte proposé par la Commission*

(8) Pour réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport à 1990, il convient de renforcer les exigences de réduction visées au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil<sup>25</sup> pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers. Pour contribuer à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050, il convient également de tracer une trajectoire claire permettant de réaliser des réductions supplémentaires au-delà de 2030. En l'absence de mesures ambitieuses visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier, une réduction des émissions plus importante sera nécessaire dans d'autres secteurs, notamment dans des secteurs où la décarbonation se révèle plus complexe.

---

<sup>25</sup> Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en

#### *Amendement*

(8) Pour réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport à 1990, il convient de renforcer les exigences de réduction visées au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil<sup>25</sup> pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers. Pour contribuer à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050, il convient également de tracer une trajectoire claire permettant de réaliser des réductions supplémentaires au-delà de 2030. ***Parallèlement, il est de la plus haute importance que la législation complémentaire de l'Union européenne, telle que la directive (UE) 2018/2001<sup>25 bis</sup>, garantisse un déploiement rapide des énergies renouvelables afin que le parc de voitures de l'Union soit alimenté par de l'électricité supplémentaire produite à partir de sources renouvelables.*** En l'absence de mesures ambitieuses visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier, une réduction des émissions plus importante sera nécessaire dans d'autres secteurs, notamment dans des secteurs où la décarbonation se révèle plus complexe. ***Les transitions numérique et écologique devraient également prendre en considération l'importance de la dimension sociale pour garantir une mobilité accessible à tous, y compris l'incidence de la fiscalité sur l'énergie sur le caractère abordable, les effets directs et indirects de la hausse des prix de l'énergie sur les transports dans différentes régions de l'Union ainsi que les conséquences pour le secteur en ce qui concerne l'emploi et la compétitivité du secteur.***

---

<sup>25</sup> Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en

matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

*25 bis Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).*

## Amendement 7

### Proposition de règlement Considérant 9

*Texte proposé par la Commission*

(9) Les exigences renforcées en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> devraient encourager le déploiement d'un nombre plus important de véhicules à émission nulle sur le marché de l'Union, tout en procurant des avantages aux consommateurs et aux citoyens en ce qui concerne la qualité de l'air et les économies d'énergie et en veillant à ce que l'innovation dans la chaîne de valeur automobile **soit préservée**. Dans le cadre mondial, la chaîne automobile de l'UE doit également jouer un rôle de premier plan dans la transition en cours vers une mobilité à émission nulle. Les normes renforcées en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> **sont** neutres sur le plan technologique pour atteindre les objectifs qu'elles fixent à l'échelle du parc. Différentes technologies **sont et restent disponibles pour atteindre** l'objectif «zéro émission» à l'échelle du parc. Les véhicules à émission nulle comprennent actuellement les véhicules électriques à batterie, les véhicules à pile combustible et les véhicules fonctionnant à l'hydrogène, et les innovations technologiques se

*Amendement*

(9) Les exigences renforcées en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> devraient encourager le déploiement d'un nombre plus important de véhicules à émission nulle **et à faibles émissions** sur le marché de l'Union, tout en procurant des avantages aux consommateurs et aux citoyens en ce qui concerne la qualité de l'air et les économies d'énergie et en veillant à ce que l'innovation, **la compétitivité internationale et les niveaux d'emploi** dans la chaîne de valeur automobile **soient préservés, tout comme l'accessibilité et le caractère abordable de la mobilité pour tous. L'industrie automobile demeure l'un des piliers de l'économie de l'Union, contribuant à hauteur de 7 % de son PIB, générant 4,6 millions d'emplois et demeurant à l'avant-garde de l'innovation technologique avec 60 milliards d'euros investis chaque année en recherche et développement. L'industrie doit être accompagnée dans sa transition environnementale et numérique, les constructeurs européens faisant face désormais à une triple contrainte avec des**

poursuivent. Les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, qui incluent également les véhicules hybrides rechargeables performants, peuvent continuer de jouer un rôle sur la voie de la transition.

***réglementations environnementales ambitieuses, des besoins d'investissements dans l'innovation croissants et une concurrence internationale intensifiée.***

Dans le cadre mondial, la chaîne automobile de l'UE doit également ***continuer de*** jouer un rôle de premier plan dans la transition en cours vers une mobilité à émission nulle. Les normes renforcées en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ***devraient rester*** neutres sur le plan technologique pour atteindre les objectifs qu'elles fixent à l'échelle du parc. Différentes technologies ***visant à contribuer à*** l'objectif «zéro émission» à l'échelle du parc ***à long terme, telles que l'hydrogène, les biocarburants et d'autres carburants produits à partir de sources renouvelables, devraient être utilisées et pourraient également contribuer à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports à court et moyen terme, tout en garantissant le caractère abordable, l'accessibilité, la sécurité et l'inclusion.***

Les véhicules à émission nulle comprennent actuellement les véhicules électriques à batterie, les véhicules à pile combustible et les véhicules fonctionnant à l'hydrogène, et les innovations technologiques se poursuivent. Les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, qui incluent également les véhicules hybrides rechargeables performants ***ou les véhicules utilisant des carburants alternatifs***, peuvent continuer de jouer un rôle sur la voie de la transition.

## Amendement 8

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(9 bis) Les véhicules électriques à batterie présentent un fort potentiel pour décarboner le parc et doivent être encouragés, tout en tenant compte du***

*principe de neutralité technologique, afin d'œuvrer en complémentarité avec les autres technologies performantes. Il est important de souligner qu'aucune technologie n'est «zéro émission» ou sans impact pour l'environnement, y compris pour ce type de véhicules, compte tenu du bilan carbone de la batterie, de l'augmentation du poids du véhicule, de l'origine de l'électricité et de l'extraction des matières premières. À cet égard, le risque de tensions d'approvisionnement devrait être évalué et traité afin de répondre à la demande européenne dans un contexte de prédation internationale accrue des ressources nécessaires à la fabrication de batteries, avec des projections de production multipliées par vingt d'ici 2050. Par ailleurs, il convient de tenir compte des impacts sur les réseaux électriques, en termes de décarbonation, de disponibilité, de performance, de réseau intelligent et de normalisation, ou sur le déploiement des infrastructures de recharge, en ce qui concerne le maillage corrélé à l'autonomie et les forts besoins en investissements privés et publics.*

## Amendement 9

### Proposition de règlement Considérant 10

*Texte proposé par la Commission*

(10) Dans ce contexte, de nouveaux objectifs renforcés de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> devraient être établis pour les voitures particulières et les nouveaux véhicules utilitaires légers à partir de 2030. Ces objectifs devraient être fixés à un niveau permettant **d'envoyer** un signal fort pour accélérer l'adoption de véhicules à émission nulle sur le marché de l'Union et **pour** stimuler l'innovation dans le domaine des technologies à émissions

*Amendement*

(10) Dans ce contexte, de nouveaux objectifs renforcés de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> devraient être établis pour les voitures particulières et les nouveaux véhicules utilitaires légers à partir de 2030. Ces objectifs devraient être fixés à un niveau permettant **de respecter le principe de neutralité technologique tout en envoyant** un signal fort pour accélérer l'adoption de véhicules à émission nulle **et à faibles émissions** sur le marché de l'Union **afin de les rendre abordables** et

nulles suivant un bon rapport coût-efficacité.

*accessibles à tous, de stimuler l'innovation et de renforcer la compétitivité européenne dans le domaine des technologies à émissions nulles suivant un bon rapport coût-efficacité. **Le principe de neutralité technologique est fondamental pour garantir une pluralité de solutions, préserver l'innovation et le développement, y compris dans les technologies de rupture, et permettre la flexibilité du marché ainsi que la diversité des comportements sociaux. En ce sens, il est important de ne pas réduire le transport routier de manière restrictive à une seule technologie mais d'encourager l'innovation et les complémentarités entre les technologies alternatives performantes, comme l'usage combiné de véhicules hybrides et de carburants bas carbone, sans retarder l'adoption de technologies propres compatibles avec les objectifs de l'Union en matière de climat. Par ailleurs, une approche uniforme («one size fits all») au niveau de l'Union serait compromise en raison de la grande diversité économique, sociale, géographique et infrastructurelle au sein des États membres et entre eux, alors qu'un bouquet de technologies complémentaires permet à chaque région de mettre en place les solutions qui lui conviennent le mieux pour réduire ses émissions.***

## **Amendement 10**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(10 bis) L'innovation technologique est une condition préalable à la décarbonation de la mobilité dans l'Union et devrait donc être soutenue. Face à une concurrence internationale accrue, l'Union et les États membres devraient poursuivre leurs efforts pour explorer et**

*développer des initiatives renforçant les synergies dans le secteur, telles que l'alliance européenne pour les batteries, et devraient soutenir les investissements publics et privés dans la recherche et l'innovation dans le secteur automobile européen. Ces actions devraient avoir pour but de maintenir la primauté technologique européenne dans cette filière, de développer dans l'Union l'excellence industrielle dans les technologies du futur et de garantir à terme la pérennité et la compétitivité de sa base industrielle.*

## Amendement 11

### Proposition de règlement Considérant 11

*Texte proposé par la Commission*

(11) Les objectifs des normes de performance révisées en matière de CO<sub>2</sub> devraient être accompagnés d'une stratégie européenne permettant de relever les défis posés par l'intensification de la construction de véhicules à émission nulle et du déploiement de technologies connexes, et de répondre à la nécessité du perfectionnement et de la reconversion professionnels des travailleurs dans ce secteur, de la diversification économique et de la reconversion des activités. ***Le cas échéant***, il convient ***d'envisager un*** soutien financier au niveau de l'Union européenne et des États membres pour attirer des investissements privés, notamment par l'intermédiaire du Fonds social européen plus, du Fonds pour une transition juste, du Fonds pour l'innovation, de la facilité pour la reprise et la résilience et d'autres instruments du cadre financier pluriannuel et de Next Generation EU, conformément aux règles en matière d'aides d'État. Les règles révisées relatives aux aides d'État en matière d'environnement et d'énergie

*Amendement*

(11) Les objectifs des normes de performance révisées en matière de CO<sub>2</sub> devraient être accompagnés d'une stratégie européenne permettant de relever les défis posés par l'intensification de la construction de véhicules à émission nulle et ***à faibles émissions et*** du déploiement de technologies connexes, et de répondre à la nécessité du perfectionnement et de la reconversion professionnels des travailleurs dans ce secteur, de la diversification économique et de la reconversion des activités, ***en particulier pour les PME***. Il convient ***par conséquent de renforcer le*** soutien financier au niveau de l'Union européenne et des États membres pour attirer des investissements privés, notamment par l'intermédiaire du Fonds social européen plus, du Fonds pour une transition juste, du Fonds pour l'innovation, de la facilité pour la reprise et la résilience, ***du Fonds social pour le climat***, et d'autres instruments du cadre financier pluriannuel et de Next Generation EU, conformément aux règles en matière d'aides d'État. Les règles révisées relatives

permettront aux États membres d'aider les entreprises à décarboner leurs processus de production et à adopter des technologies plus écologiques dans le cadre de la nouvelle stratégie industrielle.

aux aides d'État en matière d'environnement et d'énergie permettront aux États membres d'aider les entreprises à décarboner leurs processus de production et à adopter des technologies plus écologiques dans le cadre de la nouvelle stratégie industrielle. ***Ce soutien financier devrait être subordonné au maintien de l'emploi par les entreprises bénéficiaires.***

## Amendement 12

### Proposition de règlement Considérant 12

#### *Texte proposé par la Commission*

(12) La nouvelle stratégie industrielle actualisée<sup>26</sup> prévoit la cocréation, en partenariat avec l'industrie, les autorités publiques, les partenaires sociaux et d'autres parties prenantes, de parcours de transition écologique et numérique. Dans ce cadre, il convient d'élaborer un parcours de transition pour l'écosystème «mobilité» afin d'accompagner la transition de la chaîne de valeur automobile. Ce parcours devrait tenir compte en particulier des PME dans la chaîne d'approvisionnement automobile, de la consultation des partenaires sociaux, notamment par les États membres, et devrait tirer parti de la stratégie européenne en matière de compétences, notamment d'initiatives telles que le pacte sur les compétences, pour encourager le secteur privé et d'autres parties prenantes à renforcer et à recycler les compétences de la main-d'œuvre européenne dans la perspective des transitions écologique et numérique. Les actions et les mesures d'incitation appropriées aux niveaux européen et national visant à rendre les véhicules à émission nulle plus abordables devraient également être abordées dans ce parcours. Les progrès accomplis sur la voie de la transition de l'écosystème «mobilité» devraient être évalués tous les deux ans

#### *Amendement*

(12) La nouvelle stratégie industrielle actualisée<sup>26</sup> prévoit la cocréation, en partenariat avec l'industrie, les autorités publiques, les partenaires sociaux et d'autres parties prenantes, de parcours de transition écologique et numérique. Dans ce cadre, il convient d'élaborer un parcours de transition pour l'écosystème «mobilité» afin d'accompagner la transition de la chaîne de valeur automobile, ***tout en soutenant les régions et les communautés les plus touchées afin de réduire le fossé entre les économies développées et les moins développées de l'Union.*** Ce parcours devrait tenir compte en particulier des PME dans la chaîne d'approvisionnement automobile, de la consultation des partenaires sociaux, notamment par les États membres, et devrait tirer parti de la stratégie européenne en matière de compétences, notamment d'initiatives telles que le pacte sur les compétences, pour encourager le secteur privé et d'autres parties prenantes à renforcer et à recycler les compétences de la main-d'œuvre européenne dans la perspective des transitions écologique et numérique. Les actions et les mesures d'incitation appropriées aux niveaux européen et national visant à rendre les véhicules à émission nulle ***et à faibles***

dans le cadre d'un rapport d'étape rédigé par la Commission, portant notamment sur les progrès réalisés dans le déploiement des véhicules à émission nulle, l'évolution de leurs prix, le déploiement de carburants alternatifs et la mise en place de l'infrastructure conformément au règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, la contribution des technologies innovantes à une mobilité neutre pour le climat, la compétitivité internationale, les investissements dans la chaîne de valeur automobile, le renforcement des compétences et la reconversion professionnelle des travailleurs, et la reconversion des activités. Le rapport d'étape se fondera, par ailleurs, sur les rapports d'étape **bisannuels** que les États membres soumettent au titre du règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. La Commission devrait consulter les partenaires sociaux lors de la préparation du rapport d'étape, et inclure les résultats dans le dialogue social. Les innovations dans la chaîne d'approvisionnement automobile se poursuivent. Les technologies innovantes, telles que la production de carburants de synthèse avec capture d'air, si elles sont développées plus avant, pourraient offrir des perspectives en matière de mobilité abordable neutre pour le climat. Il convient donc que la Commission suive les progrès accomplis dans le secteur en matière d'innovation dans le cadre de son rapport d'étape.

**émissions** plus abordables devraient également être abordées dans ce parcours. **La mobilité personnelle devrait demeurer accessible et abordable pour tous, notamment pour les citoyens des régions rurales, éloignées et insulaires, ayant peu voire pas d'accès aux transports publics de qualité ou à d'autres solutions de mobilité.** Les progrès accomplis sur la voie de la transition de l'écosystème «mobilité» devraient être évalués tous les deux ans dans le cadre d'un rapport d'étape rédigé par la Commission, portant notamment sur les progrès réalisés dans le déploiement des véhicules à émission nulle **et à faibles émissions**, l'évolution de leurs prix, le déploiement de carburants alternatifs et la mise en place de l'infrastructure conformément au règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, la contribution des technologies innovantes à une mobilité neutre pour le climat, la compétitivité internationale, les investissements dans la chaîne de valeur automobile, le renforcement des compétences et la reconversion professionnelle des travailleurs, et la reconversion des activités. Le rapport d'étape se fondera, par ailleurs, sur les rapports d'étape **annuels** que les États membres soumettent au titre du règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. La Commission devrait consulter les partenaires sociaux lors de la préparation du rapport d'étape, et inclure les résultats dans le dialogue social. Les innovations dans la chaîne d'approvisionnement automobile se poursuivent. Les technologies innovantes, telles que **les biocarburants avancés** et la production de carburants de synthèse avec capture d'air, si elles sont développées plus avant, pourraient offrir des perspectives en matière de mobilité abordable neutre pour le climat. Il convient donc que la Commission suive les progrès accomplis



dans le secteur en matière d'innovation dans le cadre de son rapport d'étape.

---

<sup>26</sup> Communication «Mise à jour de la nouvelle stratégie industrielle de 2020: construire un marché unique plus solide pour soutenir la reprise en Europe», COM(2021) 350 final du 5 mai 2021.

---

<sup>26</sup> Communication «Mise à jour de la nouvelle stratégie industrielle de 2020: construire un marché unique plus solide pour soutenir la reprise en Europe», COM(2021) 350 final du 5 mai 2021.

## Amendement 13

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(12 bis) Bien que le présent règlement ne s'applique qu'aux voitures particulières neuves et aux véhicules utilitaires légers neufs, il est important de l'inscrire dans un plan d'action plus global à l'échelle de l'Union visant à la décarbonation de la flotte existante afin de protéger l'environnement et la santé des citoyens dans tous les États membres. Le parc actuel restera encore longtemps un facteur de contre-performance environnementale en raison de la faible rapidité du renouvellement des flottes. En outre, le marché actuel des véhicules d'occasion polluants en Europe centrale et orientale risque de déplacer la pollution vers des régions économiquement moins développées de l'Union. La réalisation des objectifs ambitieux en matière de climat pour 2050 devrait aller de pair avec le droit de tous les citoyens de l'Union à un air plus pur. Afin d'accélérer la réduction des émissions du parc existant, il est de la plus haute importance que la Commission propose rapidement des mesures législatives visant à créer un cadre favorable à la mise à niveau («retrofitting») et à promouvoir l'utilisation des technologies actuellement disponibles pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, telles que les carburants bas carbone***

*ou les feux à plus faible consommation, à accélérer le report modal fret et passager, à inciter à des usages plus vertueux, tels que le covoiturage, la mobilité douce et les transports publics en ville, et à répondre au risque éventuel de fuite de carbone du secteur automobile dans l'Union.*

## Amendement 14

### Proposition de règlement

#### Considérant 13

*Texte proposé par la Commission*

(13) Ces objectifs à l'échelle du parc de l'Union **doivent** être complétés par le déploiement de l'infrastructure de recharge et de ravitaillement **tel** que **prévu** dans la directive 2014/94/CE du **Parlement européen** et du **Conseil**<sup>27</sup>.

*Amendement*

(13) **L'amélioration de l'accès des consommateurs à une infrastructure pratique de recharge des véhicules électriques et de ravitaillement en carburants alternatifs est une condition sine qua non à l'essor du marché de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, et donc au succès du présent règlement. Les objectifs à l'échelle du parc de l'Union devraient être complétés par le déploiement de l'infrastructure de recharge et de ravitaillement, qui, jusqu'à présent, est encore insuffisant dans l'Union. C'est pourquoi le présent règlement devrait s'accompagner d'objectifs contraignants ambitieux pour le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs dans tous les États membres, ainsi que d'objectifs ambitieux pour le déploiement de points de recharge privés, tels que définis dans la directive 2014/94/UE et dans la directive 2010/31/UE. À cet égard, toute augmentation des objectifs de réduction des émissions fixés dans le présent règlement, y compris en ce qui concerne les objectifs intermédiaires, devrait être corrélée par une augmentation des objectifs de déploiement. L'infrastructure de recharge devrait être déployée là où les gens vivent, travaillent et vaquent à leurs activités quotidiennes. Il est impératif de ne laisser aucune région ni aucun territoire de**

*l'Union de côté et de tenir dûment compte des disparités régionales dans le déploiement des infrastructures de carburants alternatifs, en particulier dans les régions les moins développées ou dans celles ayant des besoins spécifiques et traversant une situation particulière, telles que les régions rurales et faiblement peuplées, éloignées et ultrapériphériques, insulaires et montagneuses. Les États membres doivent être suffisamment soutenus et accompagnés pour réaliser cet objectif en raison d'importants besoins d'investissements, dans une décennie où leurs pertes et transferts de recettes fiscales sur les autres carburants iront de manière croissante. À ce titre, il est important de souligner que la question du ravitaillement est intrinsèquement liée à l'autonomie des véhicules, dans le sens où plus cette dernière augmente, plus les besoins en fréquences de ravitaillement diminuent – et qu'ainsi la Commission devrait tenir compte des évolutions technologiques, notamment au regard de l'autonomie des batteries, concernant le déploiement des infrastructures. Le transport routier représente une part importante de la consommation énergétique finale de l'Union. La directive (UE) .../... [refonte de la directive relative à l'efficacité énergétique] consacre le principe de primauté de l'efficacité énergétique en tant que principe fondamental qui doit être pris en considération dans tous les secteurs, sans se limiter au système énergétique, et à tous les niveaux. Il importe donc que le principe de primauté de l'efficacité énergétique soit pris en considération lors de la prise de décisions en matière de planification, de politique et d'investissement liées au déploiement des infrastructures de recharge et de ravitaillement pour carburants alternatifs, y compris en ce qui concerne l'efficacité énergétique du puits à la roue de différentes technologies à émission nulle.*

---

<sup>27</sup> Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

---

<sup>27</sup> Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

## Amendement 15

### Proposition de règlement

#### Considérant 14

*Texte proposé par la Commission*

(14) Les constructeurs devraient disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour adapter leurs parcs au fil du temps afin de gérer la transition vers les véhicules à émission nulle avec un bon rapport coût-efficacité. Il est, par conséquent, souhaitable de maintenir l'approche consistant à diminuer les niveaux cibles **tous les cinq ans**.

*Amendement*

(14) Les constructeurs, **en particulier les PME de la chaîne d'approvisionnement automobile**, devraient disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour adapter leurs parcs au fil du temps, **étant donné que les voitures particulières sont produites et conçues selon des cycles d'au moins cinq ans, et les véhicules utilitaires légers selon des cycles encore plus longs**, afin de gérer la transition vers les véhicules à émission nulle **et à faibles émissions** avec un bon rapport coût-efficacité. Il est, par conséquent, souhaitable de maintenir l'approche consistant à diminuer **progressivement** les niveaux cibles. **Afin de garantir l'efficacité du présent règlement entre les évolutions du marché, les avancées technologiques et l'objectif visé par l'Union de réduction des émissions, un réexamen du présent règlement devrait être effectué en 2027.**

## Amendement 16

### Proposition de règlement

#### Considérant 17

*Texte proposé par la Commission*

(17) L'effort de réduction des émissions requis pour atteindre les objectifs à l'échelle du parc de l'Union est réparti

*Amendement*

(17) L'effort de réduction des émissions requis pour atteindre les objectifs à l'échelle du parc de l'Union est réparti

entre les constructeurs au moyen d'une courbe de valeurs limites basée sur la masse moyenne du parc de véhicules neufs de l'Union et du parc de véhicules neufs du constructeur. ***Même s'il s'avère approprié de maintenir ce mécanisme***, il convient d'éviter que l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur ne devienne négatif à la suite du renforcement des objectifs à l'échelle du parc de l'Union. C'est la raison pour laquelle il convient de préciser que, en pareil cas, l'objectif d'émissions spécifiques devrait être fixé à 0 g CO<sub>2</sub>/km.

entre les constructeurs au moyen d'une courbe de valeurs limites basée sur la masse moyenne du parc de véhicules neufs de l'Union et du parc de véhicules neufs du constructeur. Il convient d'éviter que l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur ne devienne négatif à la suite du renforcement des objectifs à l'échelle du parc de l'Union. C'est la raison pour laquelle il convient de préciser que, en pareil cas, l'objectif d'émissions spécifiques devrait être fixé à 0 g CO<sub>2</sub>/km. ***L'utilisation du paramètre d'utilité basé sur la masse pour le calcul des objectifs d'émissions spécifiques d'un constructeur devrait être maintenue jusqu'en 2025 en ce qui concerne les voitures particulières. Le poids croissant des voitures a été utilisé comme une option d'abattement pour les constructeurs pour fixer des objectifs moins ambitieux, et ce alors que la réduction de la taille et du poids des véhicules peut apporter des avantages substantiels sur le plan de l'efficacité énergétique, de l'utilisation efficace de l'espace urbain, de la sécurité routière et de la santé humaine. À cet égard, la Commission devrait développer des propositions pour inciter à la réduction de la masse, y compris pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, afin de favoriser la production de véhicules plus économes en matériaux.***

## Amendement 17

### Proposition de règlement Considérant 21

*Texte proposé par la Commission*

(21) Compte tenu du renforcement des objectifs généraux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et pour éviter tout effet de distorsion du marché, les exigences de réduction pour tous les constructeurs présents sur le marché de l'Union devraient être harmonisées, sauf

*Amendement*

(21) Compte tenu du renforcement des objectifs généraux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et pour éviter tout effet de distorsion du marché, les exigences de réduction pour tous les constructeurs présents sur le marché de l'Union devraient être harmonisées, sauf

pour les constructeurs qui représentent moins de 1 000 véhicules neufs immatriculés au cours d'une année civile. Par conséquent, la possibilité offerte aux constructeurs qui représentent entre 1 000 et 10 000 voitures particulières ou entre 1 000 et 22 000 véhicules utilitaires légers nouvellement immatriculés au cours d'une année civile d'introduire une demande de dérogation à leur objectif d'émissions spécifiques devrait être supprimée à partir de 2030.

pour les constructeurs qui représentent moins de 1 000 véhicules neufs immatriculés au cours d'une année civile. Par conséquent, la possibilité offerte aux constructeurs qui représentent entre 1 000 et 10 000 voitures particulières ou entre 1 000 et 22 000 véhicules utilitaires légers nouvellement immatriculés au cours d'une année civile d'introduire une demande de dérogation à leur objectif d'émissions spécifiques devrait être supprimée à partir de 2030. ***Cette dérogation ne devrait s'appliquer qu'aux constructeurs de véhicules spéciaux ayant une utilité sociale, tels que les véhicules d'urgence, les véhicules de pompiers et les ambulances, et non aux constructeurs des voitures les plus luxueuses, afin d'assurer une transition équitable.***

## Amendement 18

### Proposition de règlement Considérant 23

#### *Texte proposé par la Commission*

(23) Les progrès accomplis au titre du règlement (UE) 2019/631 sur la voie de la réalisation des objectifs de réduction fixés pour 2030 et au-delà devraient être examinés en **2026**. Aux fins de cet examen, il y a lieu de prendre en considération tous les aspects passés en revue dans le rapport **bisannuel**.

#### *Amendement*

(23) Les progrès accomplis au titre du règlement (UE) 2019/631 sur la voie de la réalisation des objectifs de réduction fixés pour 2030 et au-delà devraient être examinés en **2027**. Aux fins de cet examen, il y a lieu de prendre en considération tous les aspects passés en revue dans le rapport **annuel**.

## Amendement 19

### Proposition de règlement Considérant 24

#### *Texte proposé par la Commission*

(24) La **possibilité d'affecter les recettes provenant des primes sur les émissions excédentaires à un fonds spécifique ou un**

#### *Amendement*

(24) La **transition finale vers des véhicules à émission nulle va structurellement engendrer des pertes**

*programme pertinent a été étudiée conformément à l'article 15, paragraphe 5, du règlement (UE) 2019/631, la conclusion étant que la charge administrative s'en trouverait considérablement alourdie, sans que le secteur automobile n'en bénéficie directement dans le cadre de sa transition. Il y a donc lieu de continuer de considérer les recettes provenant des primes sur les émissions excédentaires comme entrant dans les recettes du budget général de l'Union, conformément à l'article 8, paragraphe 4, du règlement (UE) 2019/631.*

*d'emplois significatives au sein du secteur automobile, depuis les constructeurs et leurs équipementiers jusqu'aux services connexes de maintenance et réparation. Les efforts visant à décarboner le transport routier devraient donc également tenir compte des conséquences sociales importantes attendues à la suite de ce processus afin d'atténuer et, à terme, de gérer cette transition. Les montants des primes sur les émissions excédentaires devraient être considérés comme des recettes affectées à une ligne budgétaire spécifique «Soutien au secteur automobile» du Fonds social pour le climat, dans le but d'assurer une transition juste vers une économie neutre pour le climat et de soutenir les mesures de formation, de reconversion et de perfectionnement professionnels ainsi que de renforcement des compétences des travailleurs concernés, en particulier dans les petites et moyennes entreprises. Cette ligne budgétaire devrait être financée par le budget général de l'Union et par les recettes provenant des primes sur les émissions excédentaires.*

## **Amendement 20**

### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 1 – sous-point -a (nouveau)**

Règlement (UE) 2019/631

Article 1 – paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**-a) le paragraphe 3 bis suivant est inséré:**

**«3 bis. «Au plus tard le 31 décembre 2027, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition visant à le compléter par des mesures additionnelles destinées à inclure, en sus des émissions au pot d'échappement, le bilan carbone global du véhicule et du**

*carburant utilisé, sur la base des méthodes développées telles que prévues à l'article 7, paragraphe 10, et à l'article 12, paragraphe 3 bis, et ce afin d'assurer l'alignement des émissions du secteur et l'objectif de neutralité carbone visé par l'Union.»*

## **Amendement 21**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 1 – sous-point b**

Règlement (UE) 2019/631

Article 1 – paragraphe 5 bis – point a

#### *Texte proposé par la Commission*

(a) pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de **100** % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie A, point 6.1.3;

#### *Amendement*

a) pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de **90** % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie A, point 6.1.3;

## **Amendement 22**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 1 – sous-point b**

Règlement (UE) 2019/631

Article 1 – paragraphe 5 bis – point b

#### *Texte proposé par la Commission*

(b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de **100** % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie B, point 6.1.3.

#### *Amendement*

b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de **90** % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie B, point 6.1.3.

## **Amendement 23**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 1 – sous-point c (nouveau)**



*Texte proposé par la Commission*

**(c) au paragraphe 6, les termes «Du 1<sup>er</sup> janvier 2025» sont remplacés par les termes «Du 1<sup>er</sup> janvier 2025 au 31 décembre 2029,**

*Amendement*

**c) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:**

**«6. Du 1<sup>er</sup> janvier 2025 au 31 décembre 2029, pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, une référence égale à une part de 20 % des parcs respectifs de voitures particulières neuves et véhicules utilitaires légers neufs s'applique conformément à l'annexe I, partie A, point 6.3, et à l'annexe I, partie B, point 6.3, respectivement.»**

**Amendement 24**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point b bis (nouveau)**

Règlement (UE) 2019/631

Article 3 – paragraphe 1 – point n bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**b bis) le point suivant est ajouté:**

**«n bis) «véhicule hybride rechargeable» (VHR): un véhicule propulsé par la combinaison d'un moteur électrique et d'une batterie rechargeable, d'une part, et d'un moteur à combustion interne, d'autre part, ces éléments pouvant fonctionner ensemble ou séparément;»**

**Amendement 25**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point b ter (nouveau)**

Règlement (UE) 2019/631

Article 3 – paragraphe 1 – points n ter à n quinquies (nouveau)

**b ter) les points suivants sont ajoutés:**

**«n ter) «biocarburants»: les biocarburants au sens de l'article 2, point 33), de la directive (UE) 2018/2001;**

**n quater) «biocarburants avancés»: les biocarburants au sens de l'article 2, point 34), de la directive (UE) 2018/2001;**

**n quinquies) «carburants renouvelables d'origine non biologique»: les carburants renouvelables d'origine non biologique au sens de l'article 2, point 36), de la directive (UE) 2018/2001.»**

## Amendement 26

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point a bis (nouveau)

Règlement (UE) 2019/631

Article 7 – paragraphe 10

*Texte en vigueur*

*Amendement*

10. La Commission *évalue*, au plus tard **en 2023, la possibilité d'élaborer** une méthodologie commune de l'Union pour l'évaluation et l'harmonisation de la communication des données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers **mis** sur le marché de l'Union. La Commission transmet cette **évaluation** au Parlement européen et au Conseil, en y incluant, le cas échéant, des propositions de mesures de suivi, telles que des propositions législatives.

**a bis) le paragraphe 10 est remplacé par le texte suivant:**

«10. La Commission **élabore**, au plus tard **le 31 décembre 2023**, une méthodologie commune de l'Union pour l'évaluation et l'harmonisation de la communication des données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers sur le marché de l'Union. La Commission transmet cette **méthode** au Parlement européen et au Conseil, en y incluant, le cas échéant, des propositions de mesures de suivi, telles que des propositions législatives.»

(32019R0631)

## Amendement 27

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point a ter (nouveau)**

Règlement (UE) 2019/631

Article 7 – paragraphe 10 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*a ter) le paragraphe 10 bis suivant est inséré:*

*«10 bis. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024, les constructeurs peuvent, sur base volontaire, transmettre les données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers sur le marché de l'Union visées au paragraphe 10 du présent article aux autorités compétentes visées au paragraphe 6 du présent article et aux États membres, qui les communiquent ensuite à la Commission conformément au paragraphe 2 du présent article. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2028, lesdites données sont intégrées aux informations énumérées aux parties A des annexes II et III.»*

**Amendement 28**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5 bis (nouveau)**

Règlement (UE) 2019/631

Article 8 – paragraphe 4

*Texte en vigueur*

*Amendement*

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

*5 bis) à l'article 8, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:*

*«4. Les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes affectées à une ligne budgétaire spécifique «Soutien au secteur automobile» du Fonds social pour le climat, dans le but d'assurer une transition juste vers une économie neutre pour le climat, en atténuant toute*

*incidence négative de la transition dans le secteur automobile sur l'emploi dans tous les États membres touchés, en particulier dans les régions et les communautés les plus touchées par la transition. En particulier, elles financent la formation, la reconversion et le perfectionnement professionnels ainsi que le renforcement des compétences des travailleurs du secteur automobile, qui comprend les constructeurs automobiles, leurs équipementiers ainsi que les secteurs connexes de la maintenance et de la réparation, notamment dans les PME.*

*Cette ligne budgétaire spécifique du Fonds social pour le climat soutient l'objectif «Investissement pour l'emploi et la croissance» dans tous les États membres. Elle apporte un soutien aux États membres pour le financement des mesures et des investissements prévus pour répondre aux conséquences économiques et sociales résultant de la transition, en particulier en ce qui concerne les reconversions et les pertes d'emplois attendues dans le secteur automobile, y compris au sein des petites et moyennes entreprises.*

*Les ressources affectées proviennent du budget de l'Union et des primes sur les émissions excédentaires prévues à l'article 8 du présent règlement. Elles soutiennent les activités suivantes: la reconversion des travailleurs; l'aide à la recherche d'emploi et l'inclusion active des demandeurs d'emploi; les investissements dans la reconversion du tissu industriel.»*

(32019R0631)

## **Amendement 29**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 6**  
Règlement (UE) 2019/631  
Article 10 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

«Une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 peut être accordée en ce qui concerne les objectifs d'émissions spécifiques applicables jusqu'à l'année civile 2029 comprise.»;

*Amendement*

«Une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 peut être accordée en ce qui concerne les objectifs d'émissions spécifiques applicables jusqu'à l'année civile 2029 comprise.

*Un constructeur de véhicules spéciaux ayant une utilité sociale, tels que les véhicules d'urgence, les véhicules de pompiers et les ambulances, peut introduire une demande de dérogation. Une dérogation ne peut être accordée à un constructeur de véhicules automobiles relevant du segment F, du segment S et du segment SUV du système de classification de la Commission européenne (par segments automobiles).»;*

**Amendement 30**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 6 bis (nouveau)**

Règlement (UE) 2019/631

Article 11 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(6 bis) l'article suivant est inséré:**

**«Article 11 bis**

**Écoconception**

***Afin de garantir que la transition vers une mobilité à émission nulle contribue pleinement aux objectifs de l'Union en matière d'efficacité énergétique et d'économie circulaire, la Commission présente, au plus tard le 31 décembre 2023, des propositions, le cas échéant, visant à fixer des exigences minimales en matière d'écoconception pour toutes les voitures particulières neuves et tous les véhicules utilitaires légers neufs, y compris des exigences en matière d'efficacité énergétique, d'émissions intrinsèques, de durabilité et***

*de réparabilité pour les pièces essentielles telles que les feux, les composants électroniques et les batteries, des exigences minimales en matière de récupération des métaux, des plastiques et des matières premières critiques, en tenant compte des principes appliqués à d'autres produits liés à l'énergie en vertu de la directive 2009/125/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>1 bis</sup>.*

---

*<sup>1 bis</sup> Directive 2009/125/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception applicables aux produits liés à l'énergie (JO L 285 du 31.10.2009, p. 10).»*

## **Amendement 31**

### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 6 ter (nouveau)**

Règlement (UE) 2019/631

Article 12 – paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*6 ter) à l'article 12, le paragraphe 3 bis suivant est inséré:*

*«3 bis. Au plus tard le 31 décembre 2023, la Commission élabore une méthode commune de l'Union pour l'évaluation et l'harmonisation de la communication des données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie des carburants et de l'énergie consommée par les véhicules sur le marché de l'Union.*

*Elle devrait également comprendre une méthode pour mesurer et comparer l'efficacité des véhicules à émission nulle et à faibles émissions en fonction de l'électricité qui leur est nécessaire pour parcourir cent kilomètres. Cette méthode tient notamment compte des implications de l'électricité utilisée relativement à la*

*quantité de ressources que nécessitent les batteries à stockage interne d'énergie de ces véhicules ou la production de carburants alternatifs pour ces derniers.*

*La Commission évalue en particulier l'utilisation des données relatives à la consommation de carburant et d'énergie visées au paragraphe 1 pour les véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (VHE-RE). Sur la base de cette évaluation, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 17 afin d'adapter les facteurs d'utilisation employés pour les VHE-RE, afin de garantir que leurs émissions sont représentatives des conditions de conduite réelles à partir de 2025.»*

## **Amendement 32**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 7 bis (nouveau)**

Règlement (UE) 2019/631

Article 14 – paragraphe 1 – point c

*Texte en vigueur*

*Amendement*

c) au plus tard le 31 octobre 2022, la valeur indicative de  $TM_0$  pour 2025 est déterminée comme la masse d'essai moyenne respective de l'ensemble des **voitures particulières neuves et des** véhicules utilitaires légers neufs immatriculés en 2021;

*(7 bis) à l'article 14, paragraphe 1, le point c) est remplacé par le texte suivant:*

«c) au plus tard le 31 octobre 2022, la valeur indicative de  $TM_0$  pour 2025 est déterminée comme la masse d'essai moyenne respective de l'ensemble des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés en 2021;»

(32019R0631)

## **Amendement 33**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 7 bis (nouveau)**

Règlement (UE) 2019/631

Article 14 – paragraphe 1 – point d

*Texte en vigueur*

*Amendement*

**d)** au plus tard le 31 octobre 2024 et tous les deux ans par la suite, la valeur de  $TM_0$  figurant au point 6.2 **des parties A et B** de l'annexe I **sont ajustées** à la masse d'essai moyenne **respective** de l'ensemble **des voitures particulières neuves et** des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au cours des deux années civiles précédentes, en commençant par les années 2022 et 2023. Les nouvelles valeurs de  $TM_0$  sont applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier de l'année civile suivant la date de l'ajustement.

**7 ter) à l'article 14, paragraphe 1, le point d) est remplacé par le texte suivant:**

«**d)** au plus tard le 31 octobre 2024 et tous les deux ans par la suite, la valeur de  $TM_0$  figurant au point 6.2 **de la partie B** de l'annexe I **est ajustée** à la masse d'essai moyenne de l'ensemble des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au cours des deux années civiles précédentes, en commençant par les années 2022 et 2023. Les nouvelles valeurs de  $TM_0$  sont applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier de l'année civile suivant la date de l'ajustement.»

(32019R0631)

#### **Amendement 34**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 9**

Règlement (UE) 2019/631

Article 14 bis – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

Au plus tard le 31 décembre 2025, et **tous les deux ans** par la suite, la Commission rend compte des progrès accomplis vers une mobilité routière à émissions nulles. Le rapport examine et évalue en particulier la nécessité d'éventuelles mesures supplémentaires pour faciliter la transition, y compris par des moyens financiers.

*Amendement*

Au plus tard le 31 décembre 2025, et **chaque année** par la suite, la Commission rend compte des progrès accomplis vers une mobilité routière à émissions nulles. Le rapport examine et évalue en particulier la nécessité d'éventuelles mesures supplémentaires pour faciliter la transition, y compris par des moyens financiers.

#### **Amendement 35**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 9**

Règlement (UE) 2019/631

Article 14 bis – alinéa 2



*Texte proposé par la Commission*

Dans ses rapports, la Commission examine tous les facteurs qui contribuent à progresser de manière rentable sur la voie de la neutralité climatique d'ici à 2050. Cela comprend notamment le déploiement de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de déploiement des infrastructures de recharge et de ravitaillement conformément au règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, la contribution potentielle des technologies innovantes et des carburants alternatifs durables pour parvenir à une mobilité neutre pour le climat, l'incidence sur les consommateurs, les avancées réalisées dans le dialogue social ainsi que les aspects visant à faciliter une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité routière à émissions nulles.

*Amendement*

Dans ses rapports, la Commission examine tous les facteurs qui contribuent à progresser de manière rentable sur la voie de la neutralité climatique d'ici à 2050. Cela comprend notamment:

- a) le déploiement de véhicules à émission nulle et à faibles émissions **ainsi que leur coût;***
- b) **le passage d'une approche uniquement basée sur les émissions au pot d'échappement vers une approche holistique des émissions en analyse de cycle de vie sur la base des méthodes prévues à l'article 7, paragraphe 10, et à l'article 12, paragraphe 3 bis, en tenant compte également de l'intensité des gaz à effet de serre aux étapes de l'extraction des minéraux, de la production et de la fin du cycle de vie, ainsi que du bouquet énergétique dans l'État membre de circulation concerné;***
- c) **le seuil de CO<sub>2</sub> utilisé pour la définition de véhicules à faibles émissions et, le cas échéant, sa révision;***
- d) les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de déploiement des infrastructures de recharge et de ravitaillement conformément au règlement*

sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs;

*e) la contribution potentielle des technologies innovantes et des carburants alternatifs durables pour parvenir à une mobilité neutre pour le climat;*

*f) l'incidence sur les objectifs des États membres en matière de gaz à effet de serre et de qualité de l'air; les achats annuels de véhicules à émission nulle et à faibles émissions neufs ainsi que de véhicules d'occasion;*

*g) les progrès et l'impact à un niveau régional (NUTS II);*

*h) l'incidence sur les consommateurs, en particulier ceux qui ont de faibles revenus, ainsi que l'évolution de la précarité en matière de transport dans chaque État membre, telle que définie dans le règlement (UE).../... [règlement établissant un Fonds social pour le climat];*

*i) les avancées réalisées dans le dialogue social ainsi que les aspects visant à faciliter une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité routière à émissions nulles;*

*j) les progrès réalisés dans le déploiement d'une capacité de production d'énergie renouvelable supplémentaire, proportionnellement à la croissance de la vente des véhicules à émission nulle, afin de garantir que les émissions ne sont pas simplement décalées.*

## **Amendement 36**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 9bis (nouveau)**

Règlement (UE) 2019/631

Article 14 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**9 bis) l'article 14 ter suivant est inséré:**

**«Article 14 ter**

***Conformément à l'article 3, paragraphe 1, point b) de la directive (UE) .../... [refonte de la directive relative à l'efficacité énergétique], les États membres prennent en considération le principe de primauté de l'efficacité énergétique dans leurs décisions politiques, de planification et d'investissement liées au déploiement des infrastructures de recharge et de ravitaillement pour carburants alternatifs, y compris en ce qui concerne l'efficacité énergétique du puits à la roue de différentes technologies à émission nulle.»***

### **Amendement 37**

#### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 10 – sous-point a**

Règlement (UE) 2019/631

Article 15 – paragraphe 1 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

La Commission évalue, en **2028**, l'efficacité et l'impact du présent règlement, en s'appuyant sur **les deux rapports annuels**, et soumettra au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de l'évaluation.

*Amendement*

La Commission évalue, en **2027**, l'efficacité et l'impact du présent règlement, en s'appuyant sur **le rapport annuel**, et soumettra au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de l'évaluation.

### **Amendement 38**

#### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 10 – sous-point a**

Règlement (UE) 2019/631

Article 15 – paragraphe 1 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

Le rapport est accompagné, **le cas échéant**, d'une proposition de modification du présent règlement.

*Amendement*

Le rapport est accompagné d'une proposition de modification du présent règlement, **qui définit une trajectoire claire pour réduire davantage les émissions grâce à l'introduction d'objectifs à l'échelle du parc de l'Union pour l'ensemble du parc de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs après 2035, y compris l'éventuelle inclusion des véhicules hybrides rechargeables dans les objectifs à l'échelle du parc automobile, sur la base d'une méthode d'analyse du cycle de vie mise en place par la Commission européenne au plus tard le 31 décembre 2023.**

**Amendement 39**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 10 – sous-point a bis (nouveau)**

Règlement (UE) 2019/631

Article 15 –paragraphe 2

*Texte en vigueur*

2. Dans le rapport visé au paragraphe 1, la Commission examine, entre autres, la représentativité réelle des valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant ou d'énergie déterminées conformément au règlement (CE) n° 715/2007; le déploiement sur le marché de l'Union de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, en particulier en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers; la mise en place d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant telle qu'elle est prévue par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>20</sup>, y compris son financement; la contribution

*Amendement*

**a bis) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:**

«2. Dans le rapport visé au paragraphe 1, la Commission examine, entre autres, la représentativité réelle des valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant ou d'énergie déterminées conformément au règlement (CE) n° 715/2007; le déploiement sur le marché de l'Union de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, en particulier en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers; la mise en place d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant telle qu'elle est prévue par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil **sur le déploiement d'une infrastructure pour**

que peuvent apporter en termes de réduction des émissions les carburants de synthèse et carburants de substitution avancés produits au moyen d'énergie renouvelable; la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> effectivement observée au niveau du parc existant; le fonctionnement du mécanisme d'incitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions; les effets potentiels de la mesure transitoire énoncée à l'annexe I, partie A, point 6.3; les retombées du présent règlement sur les consommateurs, en particulier ceux à bas et moyens revenus; ainsi que les aspects visant à faciliter une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et abordable dans l'Union.

*carburants alternatifs*<sup>20</sup>, y compris son financement; *l'application de la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments et sa révision prévue*; la contribution que peuvent apporter en termes de réduction des émissions les carburants de synthèse et carburants de substitution avancés produits au moyen d'énergie renouvelable; la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> effectivement observée au niveau du parc existant; le fonctionnement du mécanisme d'incitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions; les effets potentiels de la mesure transitoire énoncée à l'annexe I, partie A, point 6.3; les retombées du présent règlement sur les consommateurs, en particulier ceux à bas et moyens revenus; ainsi que les aspects visant à faciliter une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et abordable dans l'Union.»

---

<sup>20</sup> Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

---

<sup>20</sup> Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

(32019R0631)

## **Amendement 40**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 10 – sous-point b**

Règlement (UE) 2019/631

Article 15 – paragraphes 2 à 5

*Texte en vigueur*

(b) les paragraphes 2 à 5 sont supprimés;

*Amendement*

b) les paragraphes 3 à 5 sont supprimés;

(32019R0631)

## Amendement 41

### Proposition de règlement

#### Annexe I – alinéa 1 – point 1 – sous-point d bis (nouveau)

Règlement (UE) 2019/631

Annexe I – partie A – point 6.2.1

*Texte en vigueur*

*Amendement*

6.2.1. Objectifs d'émissions spécifiques de référence pour 2025 à 2029

Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2025</sub> +  $a_{2025} \cdot (TM - TM_0)$

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2025</sub> est déterminé conformément au point 6.1.1;

*$a_{2025}$  est égal à*

$$\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet} - wide \ target_{2025}}{Average \ emissions_{2021}}$$

où:

*$a_{2021}$  est la pente de la droite de meilleur ajustement établie en appliquant la méthode d'ajustement linéaire par les moindres carrés à la masse d'essai (variable indépendante) et aux émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> (variable dépendante) de chaque voiture particulière neuve immatriculée en 2021*

*Average emissions<sub>2021</sub> est la moyenne des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de l'ensemble des voitures particulières neuves immatriculées en 2021 des constructeurs pour lesquels un objectif d'émissions spécifiques est calculé conformément au point 4;*

*TM est la masse d'essai moyenne, en kilogrammes (kg), de l'ensemble des voitures particulières neuves du constructeur immatriculées au cours de l'année civile concernée;*

***d bis) le point 6.2.1 est remplacé par le texte suivant:***

«6.2.1. Objectifs d'émissions spécifiques de référence pour 2025 à 2029

Objectif d'émissions spécifiques = objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2025</sub>

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2025</sub> est déterminé conformément au point 6.1.1;»

*TM<sub>0</sub> est la valeur en kilogrammes (kg) déterminée conformément à l'article 14, paragraphe 1, point d).*

(32019R0631)

## Amendement 42

### Proposition de règlement

#### Annexe I – alinéa 1 – point 1 – sous-point f

Règlement (UE) 2019/631

Annexe I – partie A – point 6.3.2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

6.3.2 Objectifs d'émissions spécifiques pour 2030 à 2034

6.3.2 Objectifs d'émissions spécifiques pour 2030 à 2034

Objectif d'émissions spécifiques = objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2030</sub> + a<sub>2030</sub> · (TM-TM<sub>0</sub>)

Objectif d'émissions spécifiques = objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2030</sub>

*où:*

*objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2030</sub> est déterminé conformément au point 6.1.2;*

*a<sub>2030</sub> est égal à*

$$\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet – wide target}_{2030}}{\text{average emissions}_{2021}}$$

*où:*

*a<sub>2021</sub> est tel que défini au point 6.2.1;*

*average emissions<sub>2021</sub> est tel que défini au point 6.2.1;*

*TM est tel que défini au point 6.2.1;*

*TM<sub>0</sub> est tel que défini au point 6.2.1;*

## PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

<b>Titre</b>	Modification du règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO <sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs conformément au niveau d'ambition accru de l'Union en matière de climat
<b>Références</b>	COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD)
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	ENVI 13.9.2021
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	ITRE 13.9.2021
<b>Rapporteur pour avis</b> Date de la nomination	Dominique Riquet 7.10.2021
<b>Examen en commission</b>	26.1.2022
<b>Date de l'adoption</b>	20.4.2022
<b>Résultat du vote final</b>	+: 40 -: 17 0: 19
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienä, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picerno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skyttedal, Maria Spyra, Jessica Stegud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
<b>Substitutes present for the final vote</b>	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginell, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez



## VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS

40	+
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Isabella Tovaglieri
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Maria Spyraki, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Susana Solís Pérez
S&D	Jens Geier, Eva Kaili, Lukasz Kohut

17	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegud
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienä, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

19	0
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	Clara Ponsatí Obiols
Renew	Claudia Gamon, Bart Groothuis, Morten Petersen
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginell, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho

### Légende des signes utilisés

- + : pour
- : contre
- 0 : abstention