



TEXTES ADOPTÉS

P8_TA(2018)0370

Normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs *I**

Amendements du Parlement européen, adoptés le 3 octobre 2018, à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et 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 et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 (refonte) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))¹

(Procédure législative ordinaire – refonte)

Amendement 1

**Proposition de règlement
Considérant 3**

Texte proposé par la Commission

(3) *La stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions¹⁶ exprime une ambition claire: d'ici le milieu du siècle, les émissions de gaz à effet de serre des transports devront être inférieures d'au moins 60 % à leurs niveaux de 1990 et* tendre résolument vers un taux zéro. Il est nécessaire de réduire de manière drastique et sans délai les émissions de polluants atmosphériques nocifs provenant des transports. Il faudra réduire davantage encore les émissions provenant des moteurs à combustion conventionnels après 2020. Les véhicules à

Amendement

(3) *Le secteur des transports est le seul grand secteur de l'Union dans lequel les émissions de gaz à effet de serre continuent d'augmenter. Pour satisfaire aux engagements pris par l'Union lors de la 21^e Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CNUCC) qui s'est tenue à Paris en 2015, la décarbonation de l'ensemble du secteur des transports doit être accélérée et les émissions de gaz à effet de serre de ce secteur devraient aussi* tendre résolument vers un taux zéro *d'ici au milieu du siècle.*

¹ La question a été renvoyée à la commission compétente, aux fins de négociations interinstitutionnelles, conformément à l'article 59, paragraphe 4, quatrième alinéa, du règlement intérieur (A8-0287/2018).

émission nulle et à faibles émissions devront être déployés et atteindre une part de marché significative d'ici 2030.

Il est **également** nécessaire de réduire de manière drastique et sans délai les émissions de polluants atmosphériques **extrêmement** nocifs **pour la santé et l'environnement** provenant des transports. Il faudra réduire davantage encore les émissions provenant des moteurs à combustion conventionnels après 2020. Les véhicules à émission nulle et à faibles émissions devront être déployés et atteindre une part de marché significative d'ici 2030.

Amendement 2

Proposition de règlement Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 bis) L'élaboration de stratégies en matière de recherche, d'approvisionnement, de traitement et de production pour les évolutions en matière de construction de composants légers est essentielle pour les progrès de la transition vers une économie à faible intensité de carbone dans le secteur automobile. De plus en plus de travaux de recherche sont effectués sur les matières premières en fibres naturelles et leurs composites dans le cadre du rôle plus large qui se dessine pour la bio-économie et les produits renouvelables, recyclables et durables qu'elle peut produire. Ces évolutions doivent être encadrées par la compréhension des limites concernant les ressources naturelles, la disponibilité des terres et donc la nécessité d'offrir des solutions durables pour la fin du cycle de vie.

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 ter) Une transition socialement acceptable et juste vers la mobilité à émission nulle d'ici le milieu du siècle nécessite des changements dans l'ensemble de la chaîne de valeur automobile, tenant compte des éventuels effets néfastes pour les citoyens et les régions de tous les États membres. Il est important d'envisager les effets sociaux de la transition et d'anticiper les implications en matière d'emploi. Il est donc primordial que les mesures actuelles soient assorties de programmes ciblés au niveau de l'Union et aux niveaux national et régional pour la requalification, le perfectionnement et la réaffectation des travailleurs, ainsi que d'initiatives en matière d'éducation et de recherche d'emploi menées dans les communautés et régions pénalisées en dialogue étroit avec les partenaires sociaux et les autorités compétentes.

Amendement 4

**Proposition de règlement
Considérant 4 quater (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 quater) Une transition réussie vers la mobilité à émission nulle nécessite un cadre politique commun pour les véhicules, les infrastructures, les réseaux électriques, la production, la distribution et le recyclage durables des batteries, de telle sorte que les incitations économiques et en matière d'emploi soient combinées dans l'ensemble de l'Union, aux niveaux national, régional et local, et soutenues par des instruments de financement de l'Union plus forts.

Amendement 5

**Proposition de règlement
Considérant 6**

Texte proposé par la Commission

(6) ***Les conclusions du Conseil européen d'octobre 2014 ont approuvé une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 30 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2005 pour les secteurs qui ne font pas partie du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne. La contribution du transport routier aux émissions de ces secteurs est considérable et ses émissions restent sensiblement au-dessus des niveaux de 1990. Si les émissions du transport routier augmentent encore, elles neutraliseront les réductions obtenues par d'autres secteurs pour lutter contre les changements climatiques.***

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) Une évaluation des règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 réalisée en 2015 a conclu que ces règlements avaient été pertinents et largement cohérents et qu'ils avaient généré d'importantes économies d'émissions, tout en présentant un meilleur rapport coût-efficacité que cela n'avait été prévu à l'origine. Ils ont également généré une importante valeur ajoutée de l'Union qui n'aurait pas pu être réalisée dans les mêmes proportions par des mesures nationales.

Amendement

(6) ***Les émissions du transport routier restent sensiblement au-dessus des niveaux de 1990, ce qui neutralise les réductions obtenues par d'autres secteurs pour lutter contre les changements climatiques.***

Amendement

(9) Une évaluation des règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 réalisée en 2015 a conclu que ces règlements avaient été pertinents et largement cohérents et qu'ils avaient généré d'importantes économies d'émissions, tout en présentant un meilleur rapport coût-efficacité que cela n'avait été prévu à l'origine. Ils ont également généré une importante valeur ajoutée de l'Union qui n'aurait pas pu être réalisée dans les mêmes proportions par des mesures nationales. ***Toutefois, cette évaluation a également conclu que les économies réelles de CO₂ réalisées sont considérablement inférieures à celles suggérées par les résultats des essais de réception par type, et que l'«écart en matière d'émissions» entre les essais de réception par type et les performances réelles a considérablement miné l'efficacité des normes de performance en***

matière de CO₂ ainsi que la confiance des consommateurs dans le potentiel d'économie de carburant des nouveaux véhicules.

Amendement 7

Proposition de règlement Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 bis) Afin de garantir l'efficacité du présent règlement, les réductions des émissions de CO₂ devraient être réalisées dans des circonstances normales de fonctionnement et d'utilisation des véhicules. Il est dès lors approprié d'inclure l'interdiction stricte des dispositifs d'invalidation dans le présent règlement et de donner aux autorités les moyens de garantir le respect de cette interdiction.

Amendement 8

Proposition de règlement Considérant 12

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12) *Il est important que l'établissement* d'exigences en matière de réduction des émissions de CO₂ continue à garantir prévisibilité et sécurité de programmation aux constructeurs automobiles, dans toute l'Union, pour l'ensemble de leurs parcs de voitures neuves et de véhicules utilitaires légers neufs sur le territoire de l'Union.

(12) *L'établissement* d'exigences en matière de réduction des émissions de CO₂ continue à garantir prévisibilité et sécurité de programmation aux constructeurs automobiles, dans toute l'Union, pour l'ensemble de leurs parcs de voitures neuves et de véhicules utilitaires légers neufs sur le territoire de l'Union.

Amendement 9

Proposition de règlement Considérant 12 bis (nouveau)

(12 bis) L'évaluation de la directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil^{1 bis} par la Commission en 2016 a mis en évidence la nécessité de préciser et de simplifier la législation, ce qui pourrait accroître sa pertinence, son efficacité, son efficience et sa cohérence. La recommandation (UE) 2017/948 de la Commission^{1 ter} vise à encourager une application harmonisée de la directive 1999/94/CE. Néanmoins, une meilleure conception et une harmonisation plus poussée des exigences de l'Union en matière d'étiquetage des voitures, fournissant aux consommateurs des informations comparables, fiables et faciles à utiliser sur les avantages des voitures à faibles émissions, notamment des informations sur les polluants atmosphériques et les coûts d'exploitation, en plus des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant, pourraient favoriser le recours aux voitures les plus économes en carburant et respectueuses de l'environnement dans toute l'Union. La Commission devrait donc réexaminer la directive 1999/94/CE au plus tard le 31 décembre 2019 et présenter une proposition législative en la matière. En outre, à l'instar des voitures particulières, le secteur des véhicules utilitaires légers pourrait également bénéficier de l'introduction d'un tel étiquetage indiquant l'économie de carburant et les émissions de CO₂. Dès lors, la Commission devrait également analyser ces options pour ce secteur, et, le cas échéant, présenter des propositions législatives pertinentes.

^{1 bis} Directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 décembre 1999, concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures

particulières neuves (JO L 12 du 18.1.2000, p. 16).

1^{er} Recommandation (UE) 2017/948 de la Commission du 31 mai 2017 relative à l'utilisation de valeurs de consommation de carburant et d'émission de CO₂ réceptionnées et mesurées selon la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers lors de la mise à la disposition du consommateur d'informations conformément à la directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 142 du 2.6.2017, p. 100).

Amendement 10

Proposition de règlement Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) Des niveaux de réduction pour les parcs, à l'échelle de l'Union, de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers neufs devraient **donc** être fixés pour 2025 et pour 2030, en tenant compte du temps de renouvellement du parc automobile et de la nécessité pour le secteur du transport routier de contribuer aux objectifs climatiques et énergétiques de 2030. Cette approche graduelle donne également à l'industrie automobile un signal clair et précoce de ne pas retarder l'introduction sur le marché de technologies efficaces sur le plan énergétique et de véhicules à émission nulle et à faibles émissions.

Amendement

(13) Des niveaux de réduction pour les parcs, à l'échelle de l'Union, de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers neufs devraient être fixés pour 2025 et pour 2030, en tenant compte du temps de renouvellement du parc automobile et de la nécessité pour le secteur du transport routier de contribuer aux objectifs climatiques et énergétiques de ***l'Union à l'horizon 2030 et au-delà***. Cette approche graduelle donne également à l'industrie automobile un signal clair et précoce de ne pas retarder l'introduction sur le marché de technologies efficaces sur le plan énergétique et de véhicules à émission nulle et à faibles émissions. ***En outre, pour maintenir la dynamique de la réduction des émissions au-delà de 2030, la même trajectoire de réduction des émissions, au minimum, devrait s'appliquer à compter du 1^{er} janvier 2031, permettant la poursuite de la décarbonation du secteur conformément aux engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris.***

Amendement 11

Proposition de règlement Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) Si l'Union fait partie des principaux producteurs mondiaux de véhicules à moteur et démontre une supériorité technologique dans ce secteur, la concurrence se renforce et le secteur automobile mondial change rapidement sous l'effet de nouvelles innovations dans les domaines des groupes motopropulseurs électrifiés et de la mobilité coopérative, connectée et automatisée. Afin de conserver sa compétitivité mondiale et son accès aux marchés, l'Union a besoin d'un cadre réglementaire, notamment **d'incitation particulière** dans le domaine des véhicules à émission nulle et à faibles émissions, qui crée un vaste marché intérieur et qui soutient le développement technologique et l'innovation.

Amendement 12

Proposition de règlement Considérant 14 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14) Si l'Union fait partie des principaux producteurs mondiaux de véhicules à moteur et démontre une supériorité technologique dans ce secteur, la concurrence se renforce et le secteur automobile mondial change rapidement sous l'effet de nouvelles innovations dans les domaines des groupes motopropulseurs électrifiés et de la mobilité coopérative, connectée et automatisée. **Si l'industrie de l'Union tarde à s'engager dans la nécessaire transition énergétique du secteur des transports, elle risque de perdre son rôle de chef de file.** Afin de conserver sa compétitivité mondiale et son accès aux marchés, l'Union a besoin d'un cadre réglementaire, notamment **d'un mécanisme politique particulier** dans le domaine des véhicules à émission nulle et à faibles émissions, qui crée un vaste marché intérieur et qui soutient le développement technologique et l'innovation.

Amendement

(14 bis) Atteindre l'objectif à long terme d'une mobilité totalement décarbonée au sein de l'Union ne pourra se faire sans l'innovation technologique et le progrès technique. En ce sens, et face à une concurrence internationale accrue, il est indispensable que l'Union ainsi que les États membres poursuivent leurs efforts visant à explorer et à développer les initiatives renforçant les synergies possibles du secteur, à l'instar de la récente "European Battery Alliance", et qu'ils soutiennent les investissements

publics et privés dans la recherche et l'innovation automobiles au sein de l'Union, afin de maintenir le leadership technologique de l'Union dans cette filière et de garantir à terme la pérennité de son outil industriel, en veillant à ce qu'il soit performant et compétitif sur le marché mondial.

Amendement 13

Proposition de règlement Considérant 15

Texte proposé par la Commission

(15) Un mécanisme **d'incitation** spécifique devrait être mis en place pour faciliter une transition en douceur vers une mobilité à émission nulle. Ce mécanisme de bonification devrait être conçu de façon à promouvoir le déploiement, sur le marché de l'Union, de véhicules à émission nulle et à faibles émissions.

Amendement

(15) Un mécanisme **politique** spécifique devrait être mis en place pour faciliter **et accélérer** une transition en douceur vers une mobilité à émission nulle. Ce mécanisme de bonification **et de pénalisation** devrait être conçu de façon à promouvoir le déploiement, sur le marché de l'Union, de véhicules à émission nulle et à faibles émissions **et à garantir la sécurité d'investissement pour le déploiement approprié et rapide de l'infrastructure de recharge nécessaire.**

Amendement 14

Proposition de règlement Considérant 16

Texte proposé par la Commission

(16) La fixation d'une référence pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le parc de l'UE, ainsi que d'un mécanisme bien conçu pour ajuster l'objectif spécifique d'un constructeur en ce qui concerne le CO₂ en fonction de la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le propre parc de ce constructeur, devrait donner un signal fort et crédible pour le développement **et** le déploiement de tels véhicules, tout en permettant encore l'amélioration de l'efficacité des moteurs à

Amendement

(16) La fixation d'une référence **solide** pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le parc de l'UE, ainsi que d'un mécanisme bien conçu pour ajuster l'objectif spécifique d'un constructeur en ce qui concerne le CO₂ en fonction de la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le propre parc de ce constructeur, devrait donner un signal fort et crédible pour le développement, le déploiement **et la commercialisation** de tels véhicules, tout en permettant encore l'amélioration de

combustion interne conventionnels.

l'efficacité des moteurs à combustion interne conventionnels.

Amendement 15

Proposition de règlement Considérant 17

Texte proposé par la Commission

(17) Afin de déterminer les **bonifications pour les** véhicules à émission nulle et à faibles émissions, il est approprié de tenir compte de la différence dans les émissions de CO₂ entre les véhicules. Le mécanisme d'ajustement devrait assurer qu'un constructeur qui dépasse le niveau de référence bénéficie d'un objectif spécifique plus élevé pour le CO₂. Afin de garantir une approche équilibrée, des limites devraient être fixées au niveau d'ajustement possible au sein de ce mécanisme. Cela créera des incitations, favorisant le déploiement en temps utile d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant et générant des avantages considérables pour les consommateurs, la compétitivité et l'environnement.

Amendement

(17) Afin de déterminer les **références pour la part de** véhicules à émission nulle et à faibles émissions, il est approprié de tenir compte de la différence dans les émissions de CO₂ entre les véhicules. Le mécanisme d'ajustement devrait assurer qu'un constructeur qui dépasse le niveau de référence bénéficie d'un objectif spécifique plus élevé pour le CO₂, **tandis qu'un constructeur n'atteignant pas le niveau de référence devrait se conformer à un objectif plus strict en matière de CO₂**. Afin de garantir une approche équilibrée, des limites devraient être fixées au niveau d'ajustement possible au sein de ce mécanisme. Cela créera des incitations, favorisant le déploiement en temps utile d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant et générant des avantages considérables pour les consommateurs, la compétitivité et l'environnement.

Amendement 16

Proposition de règlement Considérant 17 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(17 bis) Un investissement suffisant devrait être fait en temps utile, tant dans la production que dans le déploiement de véhicules à émission nulle et à faibles émissions et dans l'infrastructure d'appui globale qui est requise, y compris la production, la distribution et le recyclage durables des batteries. Différents instruments de soutien, tant au niveau de

l'Union qu'au niveau national, doivent fonctionner ensemble efficacement, en mobilisant et en encourageant des investissements publics et privés importants. Des infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburant doivent être mises en place rapidement afin de donner confiance aux consommateurs et d'assurer une sécurité économique aux constructeurs de véhicules. Il y a donc lieu de soutenir la fabrication de batteries et de cellules de batteries dans l'Union, si possible à proximité des sites de construction de véhicules.

Amendement 17

Proposition de règlement Considérant 23

Texte proposé par la Commission

(23) Un équilibre devrait cependant être assuré entre les incitations en faveur des éco-innovations et les technologies pour lesquelles l'effet de réduction des émissions est démontré dans le cadre de la procédure d'essai officielle. Par conséquent, il est approprié de maintenir un plafond en ce qui concerne les économies d'émissions dues aux éco-innovations qu'un constructeur peut prendre en compte pour les besoins de la conformité à l'objectif. La Commission devrait avoir la possibilité de revoir le niveau du plafond, en particulier pour prendre en compte les effets de la modification de la procédure d'essai officielle. Il est également approprié de clarifier la manière dont les économies réalisées devraient être calculées pour les besoins de la conformité à l'objectif.

Amendement

(23) Un équilibre devrait cependant être assuré entre les incitations en faveur des éco-innovations et les technologies pour lesquelles l'effet de réduction des émissions est démontré dans le cadre de la procédure d'essai officielle. Par conséquent, il est approprié de maintenir un plafond en ce qui concerne les économies d'émissions dues aux éco-innovations qu'un constructeur peut prendre en compte pour les besoins de la conformité à l'objectif. La Commission devrait avoir la possibilité de revoir le niveau du plafond **à la baisse**, en particulier pour prendre en compte les effets de la modification de la procédure d'essai officielle. Il est également approprié de clarifier la manière dont les économies réalisées devraient être calculées pour les besoins de la conformité à l'objectif.

Amendement 18

Proposition de règlement Considérant 25 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(25 bis) Dans le cas des véhicules utilitaires légers les plus lourds de la catégorie N1, classe III, l'inclusion d'une batterie électrique pourrait accroître le poids du véhicule au point de le reclasser dans la catégorie N2; il y a lieu de remédier à ce problème technique.

Amendement 20

Proposition de règlement Considérant 37

Texte proposé par la Commission

(37) Les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs sont mesurées sur une base harmonisée dans l'Union, conformément à la méthodologie établie dans le règlement (CE) n° 715/2007. Afin de réduire au strict minimum la charge administrative du présent règlement, il convient d'en évaluer le respect par référence aux données relatives aux immatriculations de voitures neuves et de véhicules utilitaires légers neufs dans l'Union collectées par les États membres et communiquées à la Commission. Pour garantir la cohérence des données utilisées aux fins de l'évaluation de la mise en œuvre, il convient d'harmoniser **autant que possible** les règles relatives à la collecte et à la communication desdites données. La responsabilité des autorités compétentes de fournir des données correctes et complètes devrait donc être clairement mentionnée, de même que la nécessité d'une coopération efficace entre ces autorités et la Commission pour résoudre les problèmes de qualité des données.

Amendement

(37) Les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs sont mesurées sur une base harmonisée dans l'Union, conformément à la méthodologie établie dans le règlement (CE) n° 715/2007. Afin de réduire au strict minimum la charge administrative du présent règlement, il convient d'en évaluer le respect par référence aux données relatives aux immatriculations de voitures neuves et de véhicules utilitaires légers neufs dans l'Union collectées par les États membres et communiquées à la Commission. Pour garantir la cohérence des données utilisées aux fins de l'évaluation de la mise en œuvre, il convient d'harmoniser les règles relatives à la collecte et à la communication desdites données. La responsabilité des autorités compétentes de fournir des données correctes et complètes devrait donc être clairement mentionnée, de même que la nécessité d'une coopération efficace entre ces autorités et la Commission pour résoudre les problèmes de qualité des données.

Amendement 21

Proposition de règlement
Considérant 38

Texte proposé par la Commission

(38) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus dans le présent règlement soit évalué au niveau de l'Union. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union.

Amendement

(38) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus dans le présent règlement soit évalué au niveau de l'Union. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union ***et soient utilisées pour contribuer à une juste transition vers la mobilité à émission nulle. Ces montants devraient également être utilisés pour compléter des programmes ciblés de requalification, de perfectionnement et d'éducation des travailleurs touchés par les changements structurels dans le secteur automobile, ainsi que pour des initiatives de réaffectation de la main-d'oeuvre et de recherche d'emploi, en étroite dialogue avec les partenaires sociaux, les communautés et les autorités compétentes dans les régions pénalisées par la transition professionnelle.***

Amendement 22

Proposition de règlement
Considérant 41

Texte proposé par la Commission

(41) L'efficacité des objectifs fixés par le présent règlement pour réduire les émissions de CO₂ dans la réalité est fortement dépendante de la représentativité de la procédure d'essai officielle. Selon l'avis du mécanisme de consultation scientifique (SAM)²³ et la recommandation du Parlement européen, à la suite de son enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile²⁴, un mécanisme

Amendement

(41) L'efficacité des objectifs fixés par le présent règlement pour réduire les émissions de CO₂ dans la réalité est fortement dépendante de la représentativité de la procédure d'essai officielle. Selon l'avis du mécanisme de consultation scientifique (SAM)²³ et la recommandation du Parlement européen, à la suite de son enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile²⁴, un mécanisme

devrait être mis en place pour évaluer la représentativité en conditions d'utilisation réelles des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation d'énergie des véhicules déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151. La Commission devrait être habilitée à assurer la disponibilité publique *de ces données et, au besoin*, à élaborer les procédures nécessaires pour *identifier et collecter* les données requises pour effectuer de telles évaluations.

²³ Avis scientifique 1/2016 du Groupe de conseillers scientifiques à haut niveau «Comblent l'écart entre les émissions réelles de CO₂ des véhicules utilitaires légers et les résultats des essais en laboratoire».

²⁴ Recommandation du Parlement européen du 4 avril 2017 à la suite de l'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile (2016/2908(RSP)).

devrait être mis en place pour évaluer la représentativité en conditions d'utilisation réelles des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation d'énergie des véhicules déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151. ***La manière la plus fiable d'assurer la représentativité réelle des valeurs de réception est d'établir une procédure de mesure des émissions de CO₂ en conditions d'utilisation réelles. C'est pourquoi la Commission devrait, au moyen d'actes délégués, et compte tenu de l'opportunité de recourir à des systèmes portables de mesure des émissions, mettre au point la procédure de mesure des émissions de CO₂ en conditions d'utilisation réelles et l'introduire au plus tard deux ans après la date d'application du présent règlement. Cependant, jusqu'à ce que cette procédure devienne applicable, la conformité aux dispositions du présent règlement devrait être assurée au moyen des données des compteurs de consommation de carburant fournies par les constructeurs et assorties d'une limite fixée pour chaque constructeur en 2021 sous la forme d'un pourcentage d'écart à ne pas dépasser.*** La Commission devrait être habilitée à assurer la disponibilité publique *des données de consommation de carburant et* à élaborer les procédures nécessaires pour *communiquer* les données requises pour effectuer de telles évaluations. ***La Commission devrait prendre des mesures appropriées au cas où des constructeurs ne se conformeraient pas aux exigences du présent règlement en matière d'émissions de CO₂ en conditions d'utilisation réelles.***

²³ Avis scientifique 1/2016 du Groupe de conseillers scientifiques à haut niveau «Comblent l'écart entre les émissions réelles de CO₂ des véhicules utilitaires légers et les résultats des essais en laboratoire».

²⁴ Recommandation du Parlement européen du 4 avril 2017 à la suite de l'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile (2016/2908(RSP)).

Amendement 23

Proposition de règlement Considérant 41 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(41 bis) *Actuellement, il n'existe pas de méthode harmonisée pour évaluer les émissions générées au cours du cycle de vie des véhicules utilitaires. Il convient que la Commission fournisse une telle analyse d'ici à la fin de 2026, afin de présenter une vue d'ensemble des émissions de dioxyde de carbone du secteur des véhicules utilitaires. À cette fin, la Commission devrait élaborer, au moyen d'actes délégués, une méthode commune de l'Union pour harmoniser, à partir de 2025, la communication par les constructeurs des informations relatives aux émissions tout au long du cycle de vie de tous les types de carburants et systèmes de propulsion de véhicules qu'ils mettent sur le marché. Cette méthode devrait également être conforme aux normes ISO applicables et tenir compte du potentiel de réchauffement climatique mondial (PRP) des émissions «du puits au réservoir», «du réservoir aux roues», pendant la production et à la fin du cycle de vie du véhicule. L'analyse de la Commission devrait se fonder sur les données communiquées par les constructeurs ainsi que sur toute autre donnée pertinente disponible.*

Amendement 80

Proposition de règlement Considérant 42

Texte proposé par la Commission

Amendement

(42) *En 2024, il est prévu d'examiner les progrès accomplis dans le cadre [du règlement sur la répartition de l'effort et*

(42) *Il est approprié d'évaluer l'efficacité du présent règlement dès 2023, afin de permettre une évaluation rapide,*

de la directive relative au système d'échange de quotas d'émission]. Il est donc approprié d'évaluer l'efficacité du présent règlement la même année, afin de permettre une évaluation coordonnée et cohérente des mesures mises en œuvre au titre de tous ces instruments.

Amendement 24

Proposition de règlement Considérant 46

Texte proposé par la Commission

(46) En vue de modifier ou de compléter des éléments non essentiels des dispositions du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne afin de lui permettre de modifier les annexes II et III en ce qui concerne les exigences en matière de données et les paramètres de données, de compléter les règles relatives à l'interprétation des critères d'admissibilité pour les dérogations concernant les objectifs d'émissions spécifiques, au contenu des demandes de dérogation ainsi qu'au contenu et à l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO₂, **ou** d'ajuster les valeurs de M₀ et de TM₀ visées à l'article 13, le plafond de 7 g de CO₂/km visé à l'article 11 et les formules de l'annexe I visées à l'article 14, paragraphe 3. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes énoncés dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». En particulier, pour assurer une participation égale à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil devraient

transparente, coordonnée et cohérente de sa mise en œuvre et des progrès réalisés en vue d'atteindre les objectifs fixés dans les délais impartis, notamment en ce qui concerne les progrès enregistrés au titre du règlement sur la répartition de l'effort de la directive relative au système d'échange de quotas d'émission.

Amendement

(46) En vue de modifier ou de compléter des éléments non essentiels des dispositions du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne afin de lui permettre de modifier les annexes II et III en ce qui concerne les exigences en matière de données et les paramètres de données, **de formuler les exigences destinées à assurer le respect de l'interdiction des dispositifs d'invalidation et la conformité au contenu prescrit pour l'ensemble de documents élargi visé à l'article 4, paragraphe 3 quater, d'établir les règles et les procédures de déclaration des émissions générées tout au long du cycle de vie visées à l'article 7, paragraphe 8 bis**, de compléter les règles relatives à l'interprétation des critères d'admissibilité pour les dérogations concernant les objectifs d'émissions spécifiques, au contenu des demandes de dérogation ainsi qu'au contenu et à l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO₂, d'ajuster les valeurs de M₀ et de TM₀ visées à l'article 13 **et** le plafond de 7 g de CO₂/km visé à l'article 11, **d'élaborer la procédure de mesure des émissions de CO₂ en conditions d'utilisation réelles visée à l'article 12, paragraphe 1 bis, et d'ajuster**

recevoir tous les documents en même temps que les experts des États membres, et leurs experts devraient avoir systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission travaillant à la préparation des actes délégués.

les formules de l'annexe I visées à l'article 14, paragraphe 3. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes énoncés dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». En particulier, pour assurer une participation égale à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil devraient recevoir tous les documents en même temps que les experts des États membres, et leurs experts devraient avoir systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission travaillant à la préparation des actes délégués.

Amendement 25

Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, afin **de garantir** le bon fonctionnement du marché intérieur.

Amendement

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, afin **d'atteindre les objectifs de l'Union et de se conformer aux engagements qu'elle a pris au niveau international en matière de climat, d'une manière qui soit compatible avec** le bon fonctionnement du marché intérieur.

Amendement 26

Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. À partir du 1er janvier 2025, les objectifs suivants à l'échelle du parc de l'UE sont applicables:

a) pour les émissions moyennes du

Amendement

4. À partir du 1er janvier 2025, les objectifs suivants à l'échelle du parc de l'UE sont applicables:

a) pour les émissions moyennes du

parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'UE égal à une réduction de **15** % de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021, déterminé conformément au point 6.1.1 de la partie A de l'annexe I;

b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'UE égal à une réduction de **15** % de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021, déterminé conformément au point 6.1.1 de la partie B de l'annexe I.

parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'UE égal à une réduction de **20** % de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021, déterminé conformément au point 6.1.1 de la partie A de l'annexe I;

b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'UE égal à une réduction de **20** % de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021, déterminé conformément au point 6.1.1 de la partie B de l'annexe I.

Amendement 27

Proposition de règlement

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

À partir du 1^{er} janvier 2025, une référence égale à une part de marché de 20 % des ventes de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs en 2025 s'applique à la part des véhicules à émission nulle et à faibles émissions, déterminée conformément à l'annexe I, partie A, point 6.3, et à l'annexe I, partie B, point 6.3, respectivement.

Amendements 81 et 95

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

5. À partir du 1^{er} janvier 2030, les objectifs suivants sont applicables:

a) pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'UE égal à une réduction de **30** % de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021,

5. À partir du 1^{er} janvier 2030, les objectifs suivants sont applicables:

a) pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'UE égal à une réduction de **40** % de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021,

déterminé conformément au point 6.1.2 de la partie A de l'annexe I;

b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'UE égal à une réduction de **30 %** de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021, déterminé conformément au point 6.1.2 de la partie B de l'annexe I.

déterminé conformément au point 6.1.2 de la partie A de l'annexe I;

b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'UE égal à une réduction de **40 %** de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021, déterminé conformément au point 6.1.2 de la partie B de l'annexe I.

Amendement 96

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 5 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

À compter du 1^{er} janvier 2030, une référence égale à une part de marché de 35 % des ventes de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs en 2030 s'applique à la part des véhicules à émission nulle et à faibles émissions, déterminée conformément à l'annexe I, partie A, point 6.3, et à l'annexe I, partie B, point 6.3, respectivement.

Amendement 30

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

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

«véhicules utilitaires légers neufs»).

«véhicules utilitaires légers neufs»). ***La Commission, en conformité avec les objectifs visés par le présent règlement, est habilitée à mettre à jour, si nécessaire, la limite de la masse de référence (2 610 kg) pour les véhicules utilitaires légers utilisant des carburants de substitution qui nécessitent un poids supplémentaire, en raison de systèmes de propulsion et de stockage d'énergie (ex: batteries) plus lourds que ceux utilisés dans les véhicules conventionnels.***

Amendement 31

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Le présent règlement s'applique aux véhicules à carburant de substitution d'une masse maximale autorisée supérieure à 3 500 kg mais ne dépassant pas 4 250 kg, pour autant que l'excès de masse au-delà de 3 500 kg soit dû exclusivement à l'excès de masse du système de propulsion par rapport au système de propulsion d'un véhicule de même dimension équipé d'un moteur à combustion interne conventionnel à allumage commandé ou par compression.

Amendement 32

Proposition de règlement

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

n bis) «dispositif d'invalidation»: un élément de conception qui détecte la température, la vitesse du véhicule, le régime du moteur en tours/minute, la transmission, une dépression ou tout autre paramètre aux fins d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement de tout système ou partie

d'un système qui augmente les émissions de CO₂ dans des conditions dont on peut raisonnablement attendre qu'elles se produisent lors du fonctionnement et de l'utilisation normale du véhicule.

Amendement 33

Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Le constructeur équipe les véhicules de telle sorte que les systèmes et composants susceptibles d'exercer un effet sur les émissions soient conçus, construits et montés de manière à permettre à ses voitures particulières ou à ses véhicules utilitaires légers, en utilisation normale, de se conformer aux objectifs d'émissions spécifiques et autres exigences applicables en vertu du présent règlement et de ses mesures d'exécution.

Amendement 34

Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 ter. L'utilisation de dispositifs d'invalidation est interdite. Cette interdiction ne s'applique pas lorsque:

- a) le dispositif est nécessaire pour protéger le moteur contre des dommages ou accidents et pour le fonctionnement en toute sécurité du véhicule;*
- b) le dispositif ne fonctionne pas au-delà de ce qui est nécessaire pour le démarrage du moteur; ou*
- c) les conditions sont incluses de manière substantielle dans les procédures d'essai visées à l'article premier.*

Amendement 35

Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 3 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 quater. *Pour que les autorités compétentes en matière de réception soient en mesure d'évaluer le respect des paragraphes 3 bis et 3 ter du présent article, le constructeur fournit un ensemble de documents élargi. La Commission est habilitée à adopter un acte délégué conformément à l'article 16 afin de compléter le présent règlement par des exigences destinées à assurer le respect de l'interdiction des dispositifs d'invalidation, ainsi que la conformité au contenu prescrit pour l'ensemble de documents élargi.*

Amendement 36

Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Pour chaque année civile, les États membres recueillent des informations relatives à chaque voiture particulière neuve et à chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé(e) sur leur territoire, conformément aux prescriptions des parties A des annexes II et III. Ces informations sont mises à la disposition des constructeurs ainsi que de leurs importateurs ou mandataires désignés dans chaque État membre. Les États membres **mettent tout en œuvre pour garantir** que les organismes auxquels incombe l'obligation d'information s'acquittent de celle-ci de manière transparente. Chaque État membre veille à ce que les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières non réceptionnées par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007 soient mesurées et enregistrées

1. Pour chaque année civile, les États membres recueillent des informations relatives à chaque voiture particulière neuve et à chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé(e) sur leur territoire, conformément aux prescriptions des parties A des annexes II et III. Ces informations sont mises à la disposition des constructeurs ainsi que de leurs importateurs ou mandataires désignés dans chaque État membre. Les États membres **garantissent** que les organismes auxquels incombe l'obligation d'information s'acquittent de celle-ci de manière transparente. Chaque État membre veille à ce que les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières non réceptionnées par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007 soient mesurées et enregistrées dans le certificat

dans le certificat de conformité.

de conformité.

Amendement 37

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 4 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

Le registre est mis à la disposition du public.

Amendement

Le registre est mis à la disposition du public, **notamment au format numérique.**

Amendement 38

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 5 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

Amendement 39

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 8 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

La Commission **peut adopter** des règles détaillées concernant les procédures pour la communication de ces écarts et pour leur prise en compte dans le calcul des émissions spécifiques moyennes. Ces procédures sont adoptées par voie d'actes d'exécution conformément à la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2.

Amendement

La Commission **adopte** des règles détaillées concernant les procédures pour la communication de ces écarts et pour leur prise en compte dans le calcul des émissions spécifiques moyennes. Ces procédures sont adoptées par voie d'actes d'exécution conformément à la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2.

Amendement 40

Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

8 bis. *À compter du 1^{er} janvier 2025, les constructeurs rendent compte à la Commission, conformément à une méthode harmonisée à l'échelle de l'Union, des émissions de CO₂ générées sur l'ensemble du cycle de vie de toutes les voitures particulières neuves et de tous les véhicules utilitaires légers neufs qu'ils commercialisent à partir de cette date. À cette fin, la Commission adopte, au plus tard le 31 décembre 2022, des actes délégués conformément à l'article 16 afin de compléter le présent règlement en précisant les modalités des procédures de déclaration des émissions de CO₂ générées tout au long du cycle de vie de tous les types de carburants et systèmes de propulsion de véhicules enregistrés sur le marché de l'Union.*

Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission fournit un rapport au Parlement européen et au Conseil assorti d'une analyse des émissions globales du cycle de vie des véhicules légers neufs dans l'Union, comprenant une analyse des options pour les mesures réglementaires envisageables, afin de mieux orienter les efforts politiques futurs en matière de réduction des émissions dans le secteur. Cette analyse est rendue publique.

Amendement 41

Proposition de règlement Article 8 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

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

sont utilisés pour compléter les mesures de l'Union et les mesures nationales, en coopération étroite avec les partenaires sociaux, afin de promouvoir l'acquisition de compétences et la réaffectation des travailleurs dans le secteur automobile de tous les États membres concernés, en particulier dans les régions et les communautés les plus pénalisées par la transition, afin de contribuer à une transition juste vers une mobilité à émission nulle.

Amendement 42

Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. La Commission accorde au constructeur une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 lorsqu'elle estime que celui-ci réunit les conditions pour en bénéficier et que l'objectif d'émissions spécifiques qu'il propose est compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO₂ et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de véhicule utilitaire léger construit. La demande est soumise au plus tard le 31 octobre de la première année pour laquelle la dérogation s'applique.

Amendement

3. La Commission accorde au constructeur une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 lorsqu'elle estime que celui-ci réunit les conditions pour en bénéficier et que l'objectif d'émissions spécifiques qu'il propose est compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO₂ et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de **voiture particulière ou de** véhicule utilitaire léger construit. La demande est soumise au plus tard le 31 octobre de la première année pour laquelle la dérogation s'applique.

Amendement 43

Proposition de règlement Article 11 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Ces technologies sont prises en considération uniquement si leur méthode d'évaluation est en mesure de fournir des résultats vérifiables, reproductibles et comparables.

Amendement

Ces technologies sont prises en considération uniquement si leur méthode d'évaluation est en mesure de fournir des résultats vérifiables, reproductibles et comparables **et seulement jusqu'à ce que la valeur mesurée au moyen de la**

procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers soit complétée ou remplacée par d'autres données plus représentatives des émissions mondiales réelles.

Amendement 44

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 1 – alinéa 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Dans les douze mois suivant l'approbation d'une technologie innovante ou d'un ensemble technologique innovant, le fournisseur ou le constructeur d'une telle technologie innovante ou d'un tel ensemble technologique innovant approuvé fournit des preuves fondées sur les résultats des essais de mesure des émissions en conditions d'utilisation réelles sur les véhicules produits qui confirment la contribution de cette technologie ou de cet ensemble technologique.

Amendement 45

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 1 – alinéa 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

La Commission peut ajuster le plafond avec effet à partir de 2025. Ces ajustements sont effectués au moyen d'actes délégués conformément à l'article 16.

La Commission peut ajuster le plafond **à la baisse** avec effet à partir de 2025. Ces ajustements sont effectués au moyen d'actes délégués conformément à l'article 16.

Amendement 46

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 2 – point d

Texte proposé par la Commission

Amendement

d) les technologies innovantes ne

d) les technologies innovantes ne

doivent pas être couvertes par des dispositions contraignantes liées à des mesures additionnelles conformes à la réduction de 10 g de CO₂/km visée à l'article 1er ou revêtir un caractère obligatoire au titre d'autres dispositions de la législation de l'Union. Avec effet au 1er janvier 2025, ce critère ne s'applique pas en ce qui concerne les améliorations de l'efficacité pour les systèmes de climatisation.

doivent pas être couvertes par des dispositions contraignantes liées à des mesures additionnelles conformes à la réduction de 10 g de CO₂/km visée à l'article 1er ou revêtir un caractère obligatoire au titre d'autres dispositions de la législation de l'Union. Avec effet au 1^{er} janvier 2025, ce critère ne s'applique pas en ce qui concerne les améliorations de l'efficacité pour les systèmes de climatisation *et de chauffage*.

Amendement 47

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. La Commission surveille et évalue la représentativité en conditions d'utilisation réelles des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation d'énergie déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151. ***Elle veille à ce que le public soit informé de la manière dont cette représentativité évolue dans le temps.***

Amendement

1. La Commission surveille et évalue la représentativité en conditions d'utilisation réelles des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation d'énergie déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151.

Amendement 48

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Pour assurer la représentativité visée au paragraphe 1, la conformité au présent règlement est mesurée, à compter du 1^{er} janvier 2023, au moyen d'une procédure de mesure des émissions de CO₂ en conditions d'utilisation réelles. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 16, au plus tard deux ans après la date d'application du présent règlement, afin de compléter le présent règlement en élaborant la procédure de mesure des émissions de CO₂ en conditions d'utilisation réelles, au moyen de systèmes de mesure portables

des émissions.

Amendement 49

**Proposition de règlement
Article 12 – paragraphe 1 ter (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 ter. Jusqu'à ce que la procédure de mesure des émissions de CO₂ en conditions d'utilisation réelles devienne applicable, la conformité au présent règlement est mesurée sur la base des données des compteurs de consommation de carburant assorties d'une limite fixée pour chaque constructeur en 2021 sous la forme d'un pourcentage d'écart, à ne pas dépasser, entre ces données et les émissions spécifiques de CO₂ du constructeur qui sont mesurées aux fins des procédures de réception par type entamées à partir de 2021 conformément au règlement (CE) n° 715/2007.

Amendement 50

**Proposition de règlement
Article 12 – paragraphe 1 quater (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 quater. Lorsque les émissions spécifiques de CO₂ d'un constructeur dépassent la limite fixée au paragraphe 1 ter, l'objectif d'émissions spécifiques de CO₂ fixé pour ce constructeur, qui est utilisé aux fins de la conformité au présent règlement, est adapté en fonction du dépassement identifié.

Amendement 51

**Proposition de règlement
Article 12 – paragraphe 2 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. La Commission veille à ce que le

public soit informé de la manière dont la représentativité en conditions d'utilisation réelles visée au paragraphe 1 évolue dans le temps.

Amendement 52

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 ter. *Lorsqu'il n'existe aucune norme appropriée concernant la précision du matériel de mesure de la consommation de carburant embarqué, la Commission lance une procédure pour fixer des normes techniques et les introduire dans le droit de l'Union au plus tard le 1^{er} janvier 2020.*

Amendement 53

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. La Commission *peut adopter les mesures prévues par le présent article au moyen d'actes* d'exécution *conformément* à la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2.

3. La Commission, *au moyen d'actes d'exécution, adopte les modalités des procédures de notification des données des compteurs de consommation de carburant. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec* la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2.

Amendement 82

Proposition de règlement Article 14 –paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. La Commission soumet, en **2024**, un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'efficacité du présent

1. La Commission soumet, en **2023**, un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'efficacité du présent

règlement, accompagné, le cas échéant, d'une proposition visant à modifier **le** règlement. Ce rapport examine, entre autres, la représentativité en conditions d'utilisation réelles des valeurs d'émission de CO₂ et de consommation d'énergie déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151, le déploiement sur le marché de l'Union de véhicules à émission nulle et à faibles émissions **et** la mise en place d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant telle que prévue par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil²⁹.

règlement, accompagné, le cas échéant, d'une proposition visant à modifier **ce** règlement. Ce rapport examine, entre autres, la représentativité en conditions d'utilisation réelles des valeurs d'émission de CO₂ et de consommation d'énergie déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151, le déploiement sur le marché de l'Union de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, **en particulier les véhicules utilitaires légers**, la mise en place d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant telle que prévue par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil²⁹, **ainsi que les retombées du présent règlement sur les consommateurs, en particulier ceux à bas et moyens revenus. Le rapport examine également les possibilités de promouvoir l'adoption de carburants avancés à faibles émissions de CO₂, y compris le biogaz et les carburants synthétiques fabriqués au moyen d'énergies renouvelables.**

²⁹ 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).

²⁹ 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 54

Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La Commission prend en compte les évaluations effectuées conformément à l'article 12 et peut, le cas échéant réexaminer les procédures de mesure des émissions de CO₂ décrites dans le règlement (CE) n° 715/2007. La Commission présente notamment des propositions appropriées visant à adapter ces procédures pour qu'elles reflètent convenablement les émissions de CO₂ en

Amendement

2. La Commission prend en compte les évaluations effectuées conformément à l'article 12 et peut, le cas échéant réexaminer les procédures de mesure des émissions de CO₂ décrites dans le règlement (CE) n° 715/2007. La Commission présente notamment des propositions appropriées visant à adapter ces procédures pour qu'elles reflètent convenablement les émissions de CO₂ en

conditions d'utilisation réelles des voitures et des véhicules utilitaires légers .

conditions d'utilisation réelles des voitures et des véhicules utilitaires légers, *y compris l'utilisation de PEMS et de télédétection.*

Amendement 55

Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. D'ici au 31 décembre 2019, la Commission réexamine la directive 1999/94/CE et, le cas échéant, présente une proposition législative pour fournir aux consommateurs des données précises, solides et comparables concernant la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et les émissions de polluants atmosphériques des voitures particulières neuves mises sur le marché.

Dans le contexte du réexamen visé au premier alinéa, la Commission évalue également les options envisageables pour l'introduction d'une étiquette de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers neufs et, le cas échéant, présente une proposition législative à cette fin.

Amendement 56

Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 ter. Le cas échéant, la Commission présente une proposition législative au Parlement européen et au Conseil afin de fixer des objectifs de réduction des émissions supplémentaires pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs à compter du 1^{er} janvier 2031 en vue de maintenir au minimum la trajectoire de réduction des émissions obtenue pendant

la période allant jusqu'en 2030.

Amendement 57

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 7, paragraphe 7, deuxième alinéa, à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, à l'article 13, paragraphe 2, et à l'article 14, paragraphe 3, deuxième alinéa, est conféré à la Commission pour une période de temps indéterminée à partir du [la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Amendement

1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés **à l'article 4, paragraphe 3 quater**, à l'article 7, paragraphe 7, deuxième alinéa, **à l'article 7, paragraphe 8 bis**, à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, **à l'article 12, paragraphe 1 bis**, à l'article 13, paragraphe 2, et à l'article 14, paragraphe 3, deuxième alinéa, est conféré à la Commission pour une période de temps indéterminée à partir du [la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Amendement 58

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La délégation de pouvoir visée à l'article 7, paragraphe 7, deuxième alinéa, à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, à l'article 13, paragraphe 2, et à l'article 14, paragraphe 3, deuxième alinéa, 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. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

Amendement

2. La délégation de pouvoir visée **à l'article 4, paragraphe 3 quater**, à l'article 7, paragraphe 7, deuxième alinéa, **à l'article 7, paragraphe 8 bis**, à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, **à l'article 12, paragraphe 1 bis**, à l'article 13, paragraphe 2, et à l'article 14, paragraphe 3, deuxième alinéa, 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. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la

validité des actes délégués déjà en vigueur.

Amendement 59

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 7, paragraphe 7, deuxième alinéa, de l'article 10, paragraphe 8, de l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, de l'article 13, paragraphe 2, et de l'article 14, paragraphe 3, deuxième alinéa, 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.

Amendement

4. Un acte délégué adopté en vertu **de l'article 4, paragraphe 3 quater**, de l'article 7, paragraphe 7, deuxième alinéa, **de l'article 7, paragraphe 8 bis**, de l'article 10, paragraphe 8, de l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, **de l'article 12, paragraphe 1 bis**, de l'article 13, paragraphe 2, et de l'article 14, paragraphe 3, deuxième alinéa, 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.

Amendement 60

Proposition de règlement Article 17 – alinéa 1 Règlement (CE) n° 715/2007 Article 11 bis – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La Commission adopte des actes **d'exécution** conformément à l'article 15 afin de déterminer les procédures permettant de vérifier la conformité en service des véhicules légers en ce qui concerne les valeurs certifiées des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant.»

Amendement

2. La Commission adopte des actes **délégués** conformément à l'article 14 bis afin de déterminer les procédures permettant de vérifier la conformité en service des véhicules légers en ce qui concerne les valeurs certifiées des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant.

Amendement 61

Proposition de règlement

Article 17 – alinéa 1 bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 715/2007

Article 14 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

L'article suivant est inséré:

«Article 14 bis

Exercice de la délégation

- 1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.*
- 2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 11 bis, paragraphe 2, est conféré à la Commission pour une durée de cinq ans à compter du ...[date d'entrée en vigueur du présent règlement modificatif]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.*
- 3. La délégation de pouvoir visée à l'article 11 bis, paragraphe 2, 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. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. 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 du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».*

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 11 bis, paragraphe 2, 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.

** JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.»*

Amendement 62

Proposition de règlement

Annexe I – partie A – point 6.3 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Pour calculer cette formule, l'objectif d'émissions spécifiques de 2021, tel qu'il est défini au point 4, est corrigé en tenant compte de la différence entre les émissions de CO₂ WLTP mesurées et les émissions de CO₂ WLTP déclarées.

Pour les nouveaux entrants, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 16 afin de modifier le présent règlement en élaborant une formule de calcul de l'objectif d'émissions spécifiques pertinent pour 2021 concernant chaque constructeur.

Amendement 63

Proposition de règlement

Annexe I – partie A – point 6.3 – alinéa 3 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

facteur ZLEV est égal à $(1+y-x)$, à moins que cette somme ne soit supérieure à 1,05 ou inférieure à 1,0, auquel cas le facteur ZLEV est fixé à 1,05 **ou 1,0 selon le cas**

Amendement

Pour la période allant de 2025 à 2029, le facteur ZLEV est égal à $(1+y-x)$, à moins que cette somme ne soit supérieure à 1,05, auquel cas le facteur ZLEV est fixé à 1,05; si la somme est comprise entre 1,0 et 0,98, le facteur ZLEV est fixé à 1,0; si elle est inférieure à 0,95, le facteur ZLEV est fixé à 0,95.

À compter de 2030, le facteur ZLEV est égal à $(1+y-x)$, à moins que cette somme ne soit supérieure à 1,05 ou inférieure à 0,95, auquel cas le facteur ZLEV est fixé à 1,05 ou 0,95 selon le cas.

Amendement 98

Proposition de règlement

Annexe I – partie A – point 6.3 – alinéa 4 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

x est égal à **15** % pour les années 2025 à 2029 et à **30** % pour les années 2030 et au-delà.

Amendement

x est égal à **20** % pour les années 2025 à 2029 et à **35** % pour les années 2030 et au-delà.

Amendement 65

Proposition de règlement

Annexe I – partie B – point 6.3.1 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Pour calculer cette formule, l'objectif d'émissions spécifiques de 2021, tel qu'il est défini au point 4, est corrigé pour tenir compte de l'écart entre les émissions de CO₂ WLTP mesurées et les émissions de CO₂ WLTP déclarées.

Pour les nouveaux entrants, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 16 afin de modifier le présent

règlement en élaborant une formule de calcul de l'objectif d'émissions spécifiques pertinent pour 2021 concernant chaque constructeur.

Amendement 66

Proposition de règlement

Annexe I – partie B –point 6.3.1 – alinéa 3 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

facteur ZLEV est égal à $(1+y-x)$, à moins que cette somme ne soit supérieure à 1,05 ou inférieure à 1,0, auquel cas le facteur ZLEV est fixé à 1,05 *ou 1,0 selon le cas*

Amendement

facteur ZLEV est égal à $(1+y-x)$, à moins que cette somme ne soit supérieure à 1,05, auquel cas le facteur ZLEV est fixé à 1,05; *si la somme est comprise entre 1,0 et 0,98, le facteur ZLEV est fixé à 1,0; si elle est inférieure à 0,95, le facteur ZLEV est fixé à 0,95.*

Amendement 67

Proposition de règlement

Annexe I – partie B –point 6.3.1 – alinéa 4 - alinéa 3

Texte proposé par la Commission

x est égal à **15** %.

Amendement

x est égal à **20** %.

Amendement 68

Proposition de règlement

Annexe I – partie B –point 6.3.2 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Pour calculer cette formule, l'objectif d'émissions spécifiques de 2021, tel qu'il est défini au point 4, est corrigé pour tenir compte de l'écart entre les émissions de CO₂ WLTP mesurées et les émissions de CO₂ WLTP déclarées.

Pour les nouveaux entrants, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 16 afin de modifier le présent règlement en élaborant une formule de calcul de l'objectif d'émissions spécifiques pertinent pour 2021

concernant chaque constructeur.

Amendement 69

Proposition de règlement

Annexe I – partie B – point 6.3.2 – alinéa 3 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

facteur ZLEV est égal à $(1+y-x)$, à moins que cette somme ne soit supérieure à 1,05 ou inférieure à **1,0**, auquel cas le facteur ZLEV est fixé à 1,05 ou **1,0** selon le cas

Amendement

facteur ZLEV est égal à $(1+y-x)$, à moins que cette somme ne soit supérieure à 1,05 ou inférieure à **0,95**, auquel cas le facteur ZLEV est fixé à 1,05 ou **0,95** selon le cas

Amendement 99

Proposition de règlement

Annexe I – partie B – point 6.3.2 – alinéa 4 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

x est égal à **30** %.

Amendement

x est égal à **35** %.