

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

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

2007/0297(COD)

17.6.2008

AMENDEMENTS 47 - 194

Projet d'avis
Werner Langen
(PE404.748v01-00)

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil
établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures
particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté
visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

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

AM_Com_LegOpinion

Amendement 47
Dragoș Florin David

Proposition de règlement
Considérant 2

Texte proposé par la Commission

(2) Le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée. La Communauté a mis en place dans le secteur automobile un marché intérieur qui fonctionne bien et constitue une base solide pour la fluidité des échanges intracommunautaires de produits de la filière automobile. Il convient d'harmoniser les objectifs en matière d'émissions de CO₂ afin d'éviter la coexistence d'exigences différentes selon les États membres, de préserver les acquis du marché intérieur et d'assurer la libre circulation des voitures particulières au sein de la Communauté, tout en garantissant un niveau élevé de protection de l'environnement.

Amendement

(2) Le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée. La Communauté a mis en place dans le secteur automobile un marché intérieur qui fonctionne bien et constitue une base solide pour la fluidité des échanges intracommunautaires de produits de la filière automobile. Il convient d'harmoniser les objectifs en matière d'émissions de CO₂ afin d'éviter la coexistence d'exigences différentes selon les États membres, de préserver les acquis du marché intérieur et d'assurer la libre circulation des voitures particulières au sein de la Communauté, tout en garantissant un niveau élevé de protection de l'environnement ***et, implicitement, en contribuant dans une très large mesure à la lutte contre le changement climatique.***

Or. ro

Amendement 48
Pierre Pribetich

Proposition de règlement
Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 bis) L'Union européenne souffre du vieillissement accéléré de son parc automobile. La proportion importante de

véhicules de plus de 10 ans dans le parc automobile européen met en péril toute nouvelle réglementation sur les émissions de CO₂. Une attention particulière doit donc être portée au renouvellement du parc à travers des incitations à l'achat de véhicules neufs.

Or. fr

Justification

Pour assurer l'efficacité du règlement, il est indispensable que l'achat de véhicules neufs soit favorisé. Si les consommateurs continuent à privilégier les véhicules d'occasion, notamment ceux qui ont plus de 10 ans, les émissions de CO₂ ne diminueront pas de façon tangible.

Amendement 49

Rebecca Harms

Proposition de règlement

Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Les communications ont proposé une approche intégrée visant à réaliser l'objectif de la communautaire de 120 g de CO₂/km d'ici 2012 et ont annoncé que la Commission proposerait un cadre législatif dans ce but. Ce cadre sera centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO₂ permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO₂/km en moyenne pour le parc automobile neuf. Conformément à l'approche relative aux engagements volontaires des constructeurs, ce cadre englobe les éléments pris en compte aux fins des mesures des émissions de CO₂ des voitures particulières en application du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des

Amendement

(10) Un cadre législatif permettant d'atteindre l'objectif communautaire centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO₂ permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 120 g de CO₂/km en moyenne pour le parc automobile neuf est nécessaire. Par ailleurs, le comportement des consommateurs a une incidence sur les émissions globales des voitures particulières et il convient donc de fournir à ces derniers les informations relatives à la performance des voitures en matière d'émissions de CO₂, y compris la contribution équivalente des systèmes de climatisation et au respect par les voitures particulières neuves des objectifs en matière d'émissions fixés par le présent règlement.

véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Une réduction supplémentaire de 10 g de CO₂/km, ou équivalent si cela est techniquement nécessaire, sera réalisée grâce à d'autres améliorations technologiques et à l'usage accru des biocarburants. Par ailleurs, le comportement des consommateurs a une incidence sur les émissions globales des voitures particulières et il convient donc de fournir à ces derniers les informations relatives au respect par les voitures particulières neuves des objectifs en matière d'émissions fixés par le présent règlement.

Or. en

Amendement 50
Dorette Corbey

Proposition de règlement
Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Les communications ont proposé une approche intégrée visant à réaliser l'objectif de la communauté de 120 g de CO₂/km d'ici 2012 et ont annoncé que la Commission proposerait un cadre législatif dans ce but. Ce cadre sera centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO₂ permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO₂/km en moyenne pour le parc automobile neuf. Conformément à l'approche relative aux engagements volontaires des constructeurs, ce cadre englobe les éléments pris en compte aux fins des mesures des émissions de CO₂ des voitures particulières en application du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement

Amendement

(10) Si l'engagement indépendant de l'Union européenne de parvenir à une réduction d'au moins 20% de ses émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020 doit être tenu, des réductions importantes des émissions de CO₂ sont à réaliser dans le secteur des transports. À cette fin, il est nécessaire de fixer un objectif de 120 g de CO₂/km en moyenne d'ici à 2012 pour le parc automobile neuf qui passe par des améliorations dans la technologie des moteurs, ainsi que des objectifs contraignants à long terme de 80 g de CO₂/km en 2020 et 60 g de CO₂/km en 2025. Les objectifs à long terme assurent aux constructeurs automobiles la sécurité réglementaire requise à long terme pour

européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. *Une réduction supplémentaire de 10 g de CO₂/km, ou équivalent si cela est techniquement nécessaire, sera réalisée grâce à d'autres améliorations technologiques et à l'usage accru des biocarburants.* Par ailleurs, le comportement des consommateurs a une incidence sur les émissions globales des voitures particulières et il convient donc de fournir à ces derniers les informations relatives au respect par les voitures particulières neuves des objectifs en matière d'émissions fixés par le présent règlement.

leur permettre de programmer leurs investissements en matière de voitures particulières à faible niveau d'émission de CO₂. Conformément à l'approche relative aux engagements volontaires des constructeurs, *ces objectifs englobent* les éléments pris en compte aux fins des mesures des émissions de CO₂ des voitures particulières en application du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Par ailleurs, le comportement des consommateurs a une incidence sur les émissions globales des voitures particulières et il convient donc de fournir à ces derniers les informations relatives au respect par les voitures particulières neuves des objectifs en matière d'émissions fixés par le présent règlement.

Or. en

Amendement 51

Ivo Belet

Proposition de règlement

Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Les communications ont proposé une approche intégrée visant à réaliser l'objectif de la communauté de 120 g de CO₂/km d'ici 2012 et ont annoncé que la Commission proposerait un cadre législatif dans ce but. Ce cadre sera centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO₂ permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO₂/km en moyenne pour le parc automobile neuf.

Amendement

(10) Les communications ont proposé une approche intégrée visant à réaliser l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km d'ici 2012 et ont annoncé que la Commission proposerait un cadre législatif dans ce but. Ce cadre sera centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO₂ permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO₂/km en moyenne pour le parc automobile neuf.

Conformément à l'approche relative aux engagements volontaires des constructeurs, ce cadre englobe les éléments pris en compte aux fins des mesures des émissions de CO₂ des voitures particulières en application du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Une réduction supplémentaire de 10 g de CO₂/km, ou équivalent si cela est techniquement nécessaire, sera réalisée grâce à d'autres améliorations technologiques et à l'usage accru des biocarburants. Par ailleurs, le comportement des consommateurs a une incidence sur les émissions globales des voitures particulières et il convient donc de fournir à ces derniers les informations relatives au respect par les voitures particulières neuves des objectifs en matière d'émissions fixés par le présent règlement.

Conformément à l'approche relative aux engagements volontaires des constructeurs, ce cadre englobe les éléments pris en compte aux fins des mesures des émissions de CO₂ des voitures particulières en application du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Une réduction supplémentaire de 10 g de CO₂/km, ou équivalent si cela est techniquement nécessaire, sera réalisée grâce à d'autres améliorations technologiques et à l'usage accru des biocarburants. Par ailleurs, le comportement des consommateurs a une incidence sur les émissions globales des voitures particulières et il convient donc de fournir à ces derniers les informations relatives au respect par les voitures particulières neuves des objectifs en matière d'émissions fixés par le présent règlement. ***Il est également important, dans le cadre de la révision prochaine de la directive 1999/94/CE concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves, de parvenir à une classification claire des véhicules automobiles en fonction de leur efficacité en matière de consommation de carburant et de leurs émissions de CO₂.***

Or. nl

Justification

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

Amendement 52
Dragoș Florin David

Proposition de règlement
Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Les communications ont proposé une approche intégrée visant à réaliser l'objectif *de la* communautaire de 120 g de CO₂/km d'ici 2012 et ont annoncé que la Commission proposerait un cadre législatif dans ce but. Ce cadre sera centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO₂ permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO₂/km en moyenne pour le parc automobile neuf. Conformément à l'approche relative aux engagements volontaires des constructeurs, ce cadre englobe les éléments pris en *compte* aux fins des mesures des émissions de CO₂ des voitures particulières en application du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Une réduction supplémentaire de 10 g de CO₂/km, ou équivalent si cela est techniquement nécessaire, sera réalisée grâce à d'autres améliorations technologiques et à l'usage accru des biocarburants. Par ailleurs, le comportement des consommateurs a une incidence sur les émissions globales des voitures particulières et il convient donc de fournir à ces derniers les informations relatives au respect par les voitures particulières neuves des objectifs en matière d'émissions fixés par le présent règlement.

Amendement

(10) Les communications ont proposé une approche intégrée visant à réaliser l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km d'ici 2012 et ont annoncé que la Commission proposerait un cadre législatif dans ce but. Ce cadre sera centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO₂ permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO₂/km en moyenne pour le parc automobile neuf. ***L'objectif de réduire les émissions de CO₂ en améliorant la technologie des moteurs doit être étayé par le développement d'écotechnologies intégrées dans les voitures, ainsi que par l'amélioration des infrastructures routières et de la gestion de la circulation, la promotion des biocarburants et la mise en place de mesures fiscales adéquates.*** Conformément à l'approche relative aux engagements volontaires des constructeurs, ce cadre englobe les éléments pris en *considération* aux fins des mesures des émissions de CO₂ des voitures particulières en application du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Une réduction supplémentaire de 10 g de CO₂/km, ou équivalent si cela est techniquement nécessaire, sera réalisée grâce à d'autres améliorations technologiques et à l'usage accru des

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

Or. ro

Amendement 53

Dorette Corbey

Proposition de règlement

Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 bis) Les véhicules à émissions nulles réduisent notre dépendance à l'égard des combustibles fossiles. Même si la production de carburant destiné aux véhicules à émissions nulles entraîne des émissions de CO₂, leur performance en matière d'émission de gaz à effet de serre est meilleure que celle des véhicules équipés d'un moteur à combustion interne. La conception et la production de véhicules de ce type, tels que les voitures électriques ou les voitures à hydrogène, devraient être donc encouragées: à cette fin les véhicules à émissions nulles devraient représenter 8% au moins de l'ensemble des véhicules d'ici à 2020.

Or. en

Amendement 54
Kurt Joachim Lauk

Proposition de règlement
Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 bis) Dans sa résolution¹ sur la communication de la Commission du 7 février 2007, le Parlement européen a fait observer que la mise au point de nouveaux modèles de voitures particulières exige cinq à sept ans et a donc demandé à la Commission de ne pas fixer, pour les émissions de CO₂ d'objectifs obligatoires définitifs pour une date antérieure à 2015.

¹ Résolution du Parlement européen du 15 janvier 2008 sur "CARS 21: Un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile (P6_TA(2008)0007)".

Or. de

Justification

Étant donné que les cycles de conception et de production de l'industrie automobile ont une durée de cinq à sept ans, une valeur limite ne peut être prescrite de façon contraignante qu'à partir de 2015. Une échéance plus rapprochée ne correspondrait pas à la réalité économique.

Amendement 55
Silvia-Adriana Țicău

Proposition de règlement
Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 bis) Le 23 janvier 2008, la Commission a adopté un ensemble de mesures pour lutter contre le changement climatique, appelé "paquet sur le changement climatique". Pour compléter

ce paquet de mesures, le présent règlement devrait fixer un objectif à long terme de 95 g de CO₂/km d'ici à 2020 pour les voitures particulières neuves. Fixer cet objectif à ce stade devrait laisser suffisamment de temps aux constructeurs pour qu'ils adaptent en conséquence leurs cycles de production.

Or. ro

Amendement 56
Ivo Belet

Proposition de règlement
Considérant 11

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

(11) Il importe que le cadre législatif mis en place pour atteindre l'objectif d'émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves fixe des objectifs de réduction des émissions qui soient neutres du point de vue de la concurrence, socialement équitables et durables, qui tiennent compte de la diversité des constructeurs automobiles européens et qui évitent toute distorsion injustifiée de la concurrence entre ces constructeurs. Il importe que le cadre législatif soit compatible avec l'objectif global consistant à réaliser les objectifs assignés à l'Union européenne au titre du protocole de Kyoto et qu'il soit complété par d'autres instruments ciblant davantage l'utilisation, tels que la différenciation des taxes sur les voitures et sur l'énergie. ***Les taxes sur les voitures particulières devraient dépendre de leurs émissions polluantes et être approuvées au niveau européen pour éviter une nouvelle fragmentation du marché intérieur imputable à une disparité fiscale excessive entre les différents États membres.***

Or. en

Justification

Afin d'éviter une nouvelle fragmentation du marché intérieur imputable à une disparité fiscale entre les États membres, il importe de parvenir à un accord au niveau européen sur les taxes appliquées aux voitures particulières en fonction de leurs émissions polluantes.

Amendement 57

Ivo Belet

Proposition de règlement

Considérant 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

Or. nl

Justification

Il est important d'investir davantage de moyens dans la recherche et le développement sur les technologies permettant de supprimer toute émission. 120

Amendement 58

Pierre Pribetich

Proposition de règlement

Considérant 12

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12) Afin de préserver la diversité du marché automobile et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO₂

(12) Afin de préserver la diversité du marché automobile et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO₂

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

selon l'utilité des voitures sur une base linéaire. La masse du véhicule apparaît comme **un** paramètre approprié aux fins de la définition de l'utilité. **Le** paramètre **de la masse** fournit une correspondance avec les émissions actuelles. **Cependant, ce paramètre introduit une incitation à produire des véhicules plus lourds, démarche contre-productive dans la perspective d'une réduction des émissions de CO₂. Par conséquent, il est nécessaire de prendre en compte l'empreinte au sol** (qui correspond à la voie multipliée par l'empattement) **dans le calcul. Cette prise en compte de l'empreinte au sol permettra d'inciter les constructeurs à réduire le poids des véhicules, investissement le moins cher pour réduire les émissions de CO₂. L'empreinte au sol permettra également de fixer des objectifs plus réalistes et neutres du point de vue de la concurrence.** Lors de l'établissement des objectifs, il est nécessaire de prendre en compte les prévisions d'évolution de la masse **et de l'empreinte au sol** des voitures neuves jusqu'en 2012 et d'éviter toute mesure d'incitation susceptible d'encourager les constructeurs à augmenter la masse de leurs véhicules à la seule fin de bénéficier d'un objectif de réduction des émissions de CO₂ calculé en conséquence. C'est pourquoi, lors de la définition des objectifs pour 2012, il convient de considérer l'évolution potentielle de l'augmentation autonome de masse des véhicules fabriqués par les constructeurs et vendus sur le marché de l'Union européenne. Enfin, il y a lieu, par la différenciation des objectifs, d'encourager les réductions d'émissions dans toutes les catégories de voitures, tout en reconnaissant que des réductions plus importantes peuvent être réalisées pour les voitures plus lourdes.

Or. fr

Justification

L'étude d'impact de la Commission ne démontre pas clairement que la masse constitue le paramètre le plus approprié. Ce paramètre introduit une incitation à produire des véhicules plus lourds, inconvénient majeur pour les objectifs de réduction des émissions de CO₂. Une prise en compte équilibrée des paramètres de masse et d'empreinte au sol s'avère plus conforme aux objectifs du règlement.

Amendement 59 Umberto Guidoni

Proposition de règlement Considérant 12

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

(12) Afin de préserver la diversité du marché automobile et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO₂ selon l'utilité des voitures sur une base linéaire. ***L'empreinte au sol (qui correspond à la voie multipliée par l'empattement)*** du véhicule apparaît comme le paramètre le plus approprié aux fins de la définition de l'utilité ***parce que ce paramètre incite davantage à réduire la taille des véhicules que l'autre paramètre relatif à la masse.*** Il convient ***à tout le moins*** de collecter les données concernant l'empreinte au sol (qui correspond à la voie multipliée par l'empattement), afin de faciliter les évaluations à plus long terme de l'approche fondée sur l'utilité. Lors de l'établissement des objectifs, il est nécessaire de prendre en compte les prévisions d'évolution de la masse ***et de l'empreinte au sol*** des voitures neuves jusqu'en 2012 et d'éviter toute mesure d'incitation susceptible d'encourager les constructeurs à augmenter la masse ***ou l'empreinte au sol*** de leurs véhicules à la seule fin de bénéficier d'un objectif de réduction des émissions de CO₂ calculé en conséquence. C'est pourquoi, lors de la

réduction des émissions de CO₂ calculé en conséquence. C'est pourquoi, lors de la définition des objectifs pour 2012, il convient de considérer l'évolution potentielle de l'augmentation autonome de masse des véhicules fabriqués par les constructeurs et vendus sur le marché de l'Union européenne. Enfin, il y a lieu, par la différenciation des objectifs, d'encourager les réductions d'émissions dans toutes les catégories de voitures, tout en reconnaissant que des réductions plus importantes peuvent être réalisées pour les voitures plus lourdes.

définition des objectifs pour 2012, il convient de considérer l'évolution potentielle de l'augmentation autonome de masse, *de même que l'évolution potentielle de l'augmentation autonome de l'empreinte au sol* des véhicules fabriqués par les constructeurs et vendus sur le marché de l'Union européenne. Enfin, il y a lieu, par la différenciation des objectifs, d'encourager les réductions d'émissions dans toutes les catégories de voitures, tout en reconnaissant que des réductions plus importantes peuvent être réalisées pour les voitures plus lourdes.

Or. en

Justification

Le paramètre relatif à la masse devrait être remplacé par celui relatif à l'empreinte au sol de manière à éviter que le règlement ne favorise certaines technologies de réduction des émissions de CO₂ (diésélisation, hybridation) plutôt que d'autres. Le paramètre relatif à l'empreinte au sol assurera également une plus grande sécurité réglementaire dans la mesure où l'on prévoit que les changements ultérieurs le concernant seront moins marqués que ceux liés à la masse.

Amendement 60

Rebecca Harms

Proposition de règlement

Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) Afin de préserver la diversité du marché automobile et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO₂ selon l'utilité des voitures sur une base linéaire. **La masse** du véhicule apparaît comme le paramètre le plus approprié aux fins de la définition de l'utilité. **Ce paramètre fournit en effet une correspondance satisfaisante avec les**

Amendement

(12) Afin de préserver la diversité du marché automobile et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO₂ selon l'utilité des voitures sur une base linéaire. **Après 2012, l'empreinte au sol** du véhicule apparaît comme le paramètre le plus approprié aux fins de la définition de l'utilité. Il convient de collecter des données concernant l'empreinte au sol (qui

émissions actuelles et permettrait donc de fixer des objectifs plus réalistes et neutres du point de vue de la concurrence. En outre, les données relatives à la masse des véhicules sont facilement accessibles. Il convient cependant de collecter également les données concernant l'autre paramètre relatif à l'utilité, à savoir l'empreinte au sol (qui correspond à la voie multipliée par l'empattement), afin de faciliter les évaluations à plus long terme de l'approche fondée sur l'utilité. Lors de l'établissement des objectifs, il est nécessaire de prendre en compte les prévisions d'évolution de la masse des voitures neuves jusqu'en 2012 et d'éviter toute mesure d'incitation susceptible d'encourager les constructeurs à augmenter la masse de leurs véhicules à la seule fin de bénéficier d'un objectif de réduction des émissions de CO₂ calculé en conséquence. C'est pourquoi, lors de la définition des objectifs pour 2012, il convient de considérer l'évolution potentielle de l'augmentation autonome de masse des véhicules fabriqués par les constructeurs et vendus sur le marché de l'Union européenne. Enfin, il y a lieu, par la différenciation des objectifs, d'encourager les réductions d'émissions dans toutes les catégories de voitures, tout en reconnaissant que des réductions plus importantes peuvent être réalisées pour les voitures plus lourdes.

correspond à la voie multipliée par l'empattement), afin de **différencier les objectifs moyens à partir de 2013**. Lors de l'établissement des objectifs, il est nécessaire de prendre en compte les prévisions d'évolution de la masse des voitures neuves jusqu'en 2012 et d'éviter toute mesure d'incitation susceptible d'encourager les constructeurs à augmenter la masse de leurs véhicules à la seule fin de bénéficier d'un objectif de réduction des émissions de CO₂ calculé en conséquence. C'est pourquoi, lors de la définition des objectifs pour 2012, il convient de considérer l'évolution potentielle de l'augmentation autonome de masse des véhicules fabriqués par les constructeurs et vendus sur le marché de l'Union européenne. Enfin, il y a lieu, par la différenciation des objectifs, d'encourager les réductions d'émissions dans toutes les catégories de voitures, tout en reconnaissant que des réductions plus importantes peuvent être réalisées pour les voitures plus lourdes.

Or. en

Justification

Les données relatives à l'empreinte au sol seront disponibles à partir de 2010 et elles devraient être utilisées pour différencier les objectifs moyens.

Amendement 61
Kurt Joachim Lauk

Proposition de règlement
Considérant 12

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

(12) Afin de préserver la diversité du marché automobile et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO₂ selon l'utilité des voitures sur une base linéaire. La masse du véhicule apparaît comme le paramètre le plus approprié aux fins de la définition de l'utilité. Ce paramètre fournit en effet une correspondance satisfaisante avec les émissions actuelles et permettrait donc de fixer des objectifs plus réalistes et neutres du point de vue de la concurrence. En outre, les données relatives à la masse des véhicules sont facilement accessibles. Il convient cependant de collecter également les données concernant l'autre paramètre relatif à l'utilité, à savoir l'empreinte au sol (qui correspond à la voie multipliée par l'empattement), afin de faciliter les évaluations à plus long terme de l'approche fondée sur l'utilité. Lors de l'établissement des objectifs, il est nécessaire de prendre en compte les prévisions d'évolution de la masse des voitures neuves jusqu'en **2015** et d'éviter toute mesure d'incitation susceptible d'encourager les constructeurs à augmenter la masse de leurs véhicules à la seule fin de bénéficier d'un objectif de réduction des émissions de CO₂ calculé en conséquence. C'est pourquoi, lors de la définition des objectifs pour **2015**, il convient de considérer l'évolution potentielle de l'augmentation autonome de masse des véhicules fabriqués par les constructeurs et vendus sur le marché de l'Union européenne. Enfin, il y a lieu, par la différenciation des objectifs, d'encourager les réductions d'émissions

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

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

Or. de

Justification

Étant donné que les cycles de conception et de production de l'industrie automobile ont une durée de cinq à sept ans, une valeur limite ne peut être prescrite de façon contraignante qu'à partir de 2015. Une échéance plus rapprochée ne correspondrait pas à la réalité économique.

Amendement 62

Silvia-Adriana Țicău

Proposition de règlement

Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 bis) Dans le cadre de l'approche intégrée visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers, les éco-innovations doivent être définies et garanties par des normes quantifiables. La procédure de réception européenne ne couvre pas toutes les possibilités techniques disponibles pour réduire les émissions de CO₂. Il est donc nécessaire de définir un processus d'évaluation établissant des dispositions pour évaluer le potentiel de réduction de CO₂ attribué à la mise en place de mesures technologiques. Il importe de viser les technologies qui ne sont pas reflétées, ou pas suffisamment, dans les mesures prises en vertu du règlement (CE) n° 715/2007 et de ses dispositions d'application. Les réceptions sont accordées aux innovations comme un moyen de fournir des incitations supplémentaires aux constructeurs en leur permettant de comptabiliser les effets positifs obtenus grâce à ces technologies pour la

réalisation de leurs objectifs spécifiques de réduction des émissions. De plus, comme ces nouvelles technologies peuvent être coûteuses pour l'industrie automobile, elles devraient être encouragées par la Commission par un système de crédits spécifiques.

Or. ro

Amendement 63
Gunnar Hökmark, Karl-Heinz Florenz

Proposition de règlement
Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 bis) Pour tenir compte du fait que les biocarburants peuvent contribuer à réduire de manière significative les émissions de CO₂ sur une base "du puits à la roue" ("well-to-wheels") et que les constructeurs d'automobiles peuvent proposer des véhicules capables de fonctionner aussi bien avec des carburants traditionnels qu'avec des carburants de substitution pour permettre la transition vers ces carburants faiblement émetteurs de CO₂, le présent règlement comporte des dispositions spécifiques visant à favoriser l'utilisation sur le marché européen de véhicules fonctionnant avec des carburants de substitution.

Or. en

Justification

Il est peu vraisemblable que les fournisseurs de carburants mettront à disposition un réseau d'approvisionnement complet tant que la demande en combustible restera suffisante. Pour surmonter ce problème, les constructeurs d'automobiles conçoivent des véhicules utilisant d'autres carburants qui reconnaissent automatiquement et utilisent également des associations d'essence et de biocarburants. Cette capacité technologique supplémentaire permettrait à ces véhicules de fonctionner pendant toute leur durée de vie (douze ans en

moyenne) avec des biocarburants. Dès que les biocarburants seront plus largement accessibles, ils pourront contribuer à une réduction significative des émissions de CO₂ produites par le parc automobile sur une base "du puits à la roue".

Amendement 64

Ivo Belet

Proposition de règlement

Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 bis) Les voitures particulières atteignant des vitesses élevées exigeant un poids plus élevé pour assurer ce surplus de puissance, il convient d'amener les constructeurs automobiles, éventuellement par le biais d'un accord, à adapter davantage la conception et la puissance des véhicules aux vitesses maximales autorisées, au nom notamment de la sécurité.

Or. nl

Justification

Si les constructeurs produisent des voitures plus lourdes, c'est pour qu'elles puissent atteindre des vitesses plus élevées, bien au-dessus des vitesses maximales autorisées. Lorsqu'ils conçoivent les voitures, et notamment leur puissance, les constructeurs automobiles devraient tenir compte davantage des vitesses maximales autorisées.

Amendement 65

Göran Färm, Åsa Westlund

Proposition de règlement

Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 bis) Pour tenir compte du fait que les biocarburants peuvent contribuer à réduire de manière significative les émissions de CO₂ sur une base "du puits

à la roue" ("well-to-wheels") et que les constructeurs d'automobiles peuvent proposer des véhicules capables de fonctionner aussi bien avec des carburants traditionnels qu'avec des carburants de substitution pour permettre la transition vers ces carburants faiblement émetteurs de CO₂, le présent règlement comporte des dispositions spécifiques visant à favoriser l'utilisation sur le marché européen de véhicules à carburants multiples fonctionnant à l'éthanol (Flex-fuel éthanol).

Or. en

Justification

Les fournisseurs de carburant ont tendance à ne pas mettre les infrastructures requises pour les biocarburants à disposition tant que la demande de carburants traditionnels reste suffisante. En offrant la possibilité de fonctionner automatiquement avec une association d'essence et de biocarburants, la technologie "Flex-Fuel" est une manière d'ouvrir le marché des biocarburants. Associé aux futurs critères de durabilité pour les biocarburants et à une technologie automobile plus performante, le Flex-fuel est une des manières permettant de réduire les émissions de CO₂.

Amendement 66 **Dragoș Florin David**

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

nuire à sa compétitivité.

Or. ro

Amendement 67
Jorgo Chatzimarkakis

Proposition de règlement
Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 bis) Pour atteindre ses objectifs en matière de changement climatique, l'Union européenne devrait se donner pour objectif de parvenir à une mobilité n'émettant pas de CO₂ dans un avenir proche. Les constructeurs d'automobiles devraient viser à mettre sur le marché des voitures particulières à émissions nulles à l'horizon 2050.

Or. en

Amendement 68
Matthias Groote

Proposition de règlement
Considérant 16

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

supprimé

Or. de

Justification

Le règlement prescrit une valeur moyenne qui doit être respectée par les constructeurs et non une norme contraignante qui doit être respectée par les nouveaux véhicules comme c'est le cas pour les normes Euro. Une exception pour les véhicules à usage spécifique telle qu'elle existe pour les normes Euro est superflue dans ce règlement étant donné que les véhicules à fort dégagement de CO₂ peuvent être comptés pour des véhicules à faible dégagement de CO₂.

Amendement 69

Matthias Groote

Proposition de règlement

Considérant 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(18 bis) Afin de promouvoir la percée sur le marché de véhicules à émissions nulles et à émissions faibles, chacun de ces nouveaux véhicules autorisés d'ici à 2015 inclus compte respectivement pour trois et un et demi pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂.

Or. de

Justification

Pour les véhicules particulièrement innovants qui génèrent des émissions de CO₂ très faibles ou nulles, il doit y avoir une prime à l'innovation afin d'accélérer leur mise sur le marché.

Amendement 70

Jerzy Buzek

Proposition de règlement

Considérant 21

Texte proposé par la Commission

Amendement

(21) En vertu de la directive 2007/46/CE, les constructeurs délivrent un certificat de conformité qui accompagne chaque voiture particulière neuve et les États membres ne

(21) En vertu de la directive 2007/46/CE, les constructeurs délivrent un certificat de conformité qui accompagne chaque voiture particulière neuve et les États membres ne

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

permettent l'immatriculation et la mise en service d'une voiture particulière neuve qu'à la condition expresse qu'elle soit accompagnée d'un certificat de conformité en cours de validité. Il convient que les données collectées par les États membres soient cohérentes avec le certificat de conformité délivré par le constructeur pour la voiture particulière *et reposent sur cette seule et unique référence. Au cas où, dans le cadre de la procédure d'immatriculation et lors de la mise en service d'une voiture particulière neuve, des États membres de l'Union européenne n'utilisaient pas le certificat de conformité, pour des raisons fondées, ils devraient mettre en oeuvre toutes les dispositions en vigueur pour garantir la fiabilité requise de la procédure de contrôle. Une base de données européenne commune normalisée pour les données prises en compte dans le certificat de conformité devrait être mise à disposition. Elle devrait servir d'unique référence permettant aux États membres de gérer plus aisément leurs données d'immatriculation lors de nouvelles immatriculations. La Commission devrait garantir l'usage d'un réseau électronique par les États membres qui, comme le projet REGNET l'a démontré, apporte une nouvelle simplification en matière d'échange des données d'immatriculation, notamment celles relatives aux émissions de CO₂, afin de permettre un contrôle approprié. En outre, pour permettre aux constructeurs de répondre aux évolutions du marché, la Commission devrait mettre à la disposition de chaque constructeur, avant le 30 août de chaque année de surveillance, un rapport de surveillance intermédiaire portant sur cette même année.*

Or. en

Justification

Tous les États membres devraient avoir l'obligation de prendre comme référence principale (en ce qui concerne, par exemple, les données relatives au CO₂) le certificat de conformité et s'en servir de base pour la surveillance (à l'heure actuelle 12 États membres de l'Union n'utilisent pas ce document). Par conséquent, une base de données européenne centralisée réunissant ces données devrait être mise en place. Celle-ci permettrait également aux constructeurs de fournir en temps utile des mises à jour lorsque des modifications techniques sont apportées à leurs véhicules. Il est essentiel que les constructeurs sachent suffisamment tôt quel sera le niveau de CO₂ officiellement fixé, et donc, que les calculs provisoires de la Commission et le rapport intermédiaire soient remis sur une base semestrielle.

Amendement 71

Angelika Niebler, Anja Weisgerber

Proposition de règlement

Considérant 22

Texte proposé par la Commission

(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières, ***il convient qu'elle reflète les coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.***

Amendement

(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières, ***tout en garantissant toutefois que la sanction est proportionnée par rapport à d'autres secteurs provoquant des émissions de CO₂ et cohérente avec d'autres instruments visant à réduire les émissions de CO₂, le montant de la prime sur les émissions excédentaires est axé sur la valeur qui doit être acquittée dans le***

Justification

La prime proposée par la Commission (entre 100 et 475 euros par tonne de CO₂) est nettement supérieure au prix des certificats CO₂ comparable, prévu par le système de négociation des émissions de l'UE. Cette pénalisation unilatérale des constructeurs de voitures particulières et de leurs clients ne se justifie pas étant donné que, le système d'échanges de quotas étant orienté vers la lutte contre le changement climatique, chaque tonne de CO₂ émise devrait être évaluée de la même manière.

Amendement 72

Gabriele Albertini, Gianni De Michelis, Romano Maria La Russa, Vincenzo Lavarra, Pia Elda Locatelli, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Patrizia Toia

**Proposition de règlement
Considérant 22**

Texte proposé par la Commission

(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, *et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières, il convient qu'elle reflète les coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de*

Amendement

(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif. *La prime devrait être semblable à celle qui est versée dans d'autres secteurs dans le cadre du système communautaire d'échange de quotas d'émission.*

Justification

Les primes envisagées pour les émissions excédentaires sont excessives par rapport à celles qui sont prévues pour d'autres secteurs: la prime de 95 euros/g (soit 475 euros/t) qui, selon la proposition à l'examen, serait perçue en 2015 représente en fait près du quintuple de la prime de 100 euro/t prévue dans le cadre du système communautaire d'échange de quotas d'émission.

Amendement 73

Pierre Pribetich

Proposition de règlement

Considérant 22

Texte proposé par la Commission

(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières, il convient qu'elle reflète les coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.

Amendement

(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières, il convient qu'elle reflète les coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne *et servent pour moitié à alimenter le fonds destiné au bonus écologique européen, et pour l'autre*

moitié à renforcer le soutien à des activités de recherche et d'innovation en vue de la réduction du CO₂ dans le secteur automobile.

Or. fr

Justification

Le règlement vise un niveau moyen d'émissions à ne pas dépasser par les constructeurs. En cas de dépassement, des incitations financières joueront un rôle de rappel afin de réduire les niveaux d'émission. Il est proposé de réinjecter le montant des primes dans la recherche et l'innovation ainsi que dans des mesures favorisant le renouvellement du parc automobile européen. L'objectif est double: soutenir l'innovation industrielle au niveau européen et favoriser le renouvellement du parc ancien à l'aide d'un bonus écologique européen.

Amendement 74

Alejo Vidal-Quadras, Pilar del Castillo Vera

Proposition de règlement

Considérant 22

Texte proposé par la Commission

(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, *et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières, il convient qu'elle reflète les coûts technologiques.* Il convient que les primes sur les émissions excédentaires

Amendement

(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif. *Cette prime doit être semblable aux primes versées dans d'autres secteurs dans le cadre du système communautaire d'échange de droits d'émission.* Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.

entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.

Or. es

Justification

Les pénalités ou paiements compensatoires envisagés sont absolument disproportionnés et en aucune manière comparables à ceux qui sont appliqués dans d'autres secteurs. Les pénalités prévues se monteraient à 475 euros/t pour l'année 2015, alors que les mêmes pénalités dans d'autres secteurs relevant du système communautaire d'échange de droits d'émission seraient comprises entre 20 et 40 euros/t, avec des pénalités supplémentaires de 100 euros/t (en cas de manquement) et de 20 euros/t au titre de l'encouragement à l'utilisation de véhicules de transport économes en énergie.

Amendement 75

Matthias Groote

Proposition de règlement

Considérant 22

Texte proposé par la Commission

(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, ***et augmenter au fil du temps***. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières, il convient qu'elle reflète les coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de

Amendement

(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières, il convient qu'elle reflète les coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.

Justification

Il ne peut y avoir qu'une introduction progressive. La mise en place progressive dans l'ensemble du parc donne au fabricant la souplesse nécessaire pour s'adapter à la valeur moyenne en émissions de CO₂. Dans le cas où les constructeurs ne pourraient respecter cette valeur moyenne, ils devraient acquitter une prime pour dépassement d'émissions de 95 euros par gramme à partir de 2012.

Amendement 76
Umberto Guidoni

Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission

(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières, il convient qu'elle **reflète les** coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.

Amendement

(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières, il convient qu'elle **soit significativement supérieure aux** coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.

Justification

Pour garantir que les investissements nécessaires seront effectués, les sanctions doivent être nettement supérieures aux coûts technologiques permettant de provoquer la chute des émissions.

Amendement 77**Rebecca Harms****Proposition de règlement****Considérant 22***Texte proposé par la Commission*

(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières, il convient qu'elle *reflète* les coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.

Amendement

(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières, il convient qu'elle ***soit supérieure aux*** coûts technologiques ***pour tous les constructeurs***. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.

Amendement 78
Kurt Joachim Lauk

Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission

(22) (22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de **2012**. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières, il convient qu'elle reflète les coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.

Amendement

(22) (22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de **2015**. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières, il convient qu'elle reflète les coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.

Or. de

Justification

Étant donné que les cycles de conception et de production de l'industrie automobile ont une durée de cinq à sept ans, une valeur limite ne peut être prescrite de façon contraignante qu'à partir de 2015. Une échéance plus rapprochée ne correspondrait pas à la réalité économique.

Amendement 79
Pierre Pribetich

Proposition de règlement
Considérant 22 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(22bis) Il convient que la Commission propose la création d'un bonus écologique européen alimenté par la moitié des montants des primes perçus pour dépassement des émissions. Le bonus écologique européen, défini en tant que prime versée aux consommateurs en lien avec les Etats membres lorsqu'ils remplacent leur véhicule de plus de 10 ans par un véhicule neuf, permettra de renouveler le parc automobile vieillissant, constituant ainsi un atout majeur dans la diminution des émissions de CO₂.

Or. fr

Justification

L'Union européenne souffre du vieillissement accéléré de son parc automobile. Aussi serait-il nécessaire de lier la lutte contre les émissions de CO₂ au renouvellement de ce parc. Un bonus écologique européen participera à cette démarche. Ces incitations à l'achat de véhicules neufs rejetant moins de CO₂ bénéficieront en premier lieu aux consommateurs, générant une demande et une croissance supplémentaires pour l'industrie automobile européenne. L'image de l'Europe en matière d'environnement en sera renforcée.

Amendement 80
Alejo Vidal-Quadras, Pilar del Castillo Vera

Proposition de règlement
Considérant 22 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

22 bis. La procédure de réception européenne en vigueur ne couvre pas toutes les possibilités techniques disponibles pour réduire les émissions de CO₂. Il est donc nécessaire de définir un

processus d'évaluation établissant des dispositions pour mesurer les potentiels de réduction de CO₂ attribués à la mise en place de mesures technologiques ("éco-innovations"). Ces technologies ne sont pas reflétées, ou pas suffisamment, lors de mesures effectuées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et à ses dispositions d'application. Les réceptions accordées aux éco-innovations sont un moyen de fournir des incitations supplémentaires aux constructeurs en leur permettant de comptabiliser les effets positifs obtenus grâce à ces technologies pour la réalisation de leurs objectifs spécifiques de réduction des émissions.

Or. en

Justification

En raison de l'importance des éco-innovations, il faut inclure un considérant sur les innovations permettant de réduire les émissions de CO₂ qui contribuent à améliorer la performance en termes de CO₂ au delà des mesures supplémentaires mentionnées à l'article 1 et qui n'apparaissent pas dans le cycle d'essai. Ces éco-innovations peuvent apporter une contribution notable à l'environnement, aux automobilistes et à la société européenne dans son ensemble.

Amendement 81
Jorgo Chatzimarkakis

Proposition de règlement
Considérant 24 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(24 bis) Étant donné que la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières va nécessiter d'adapter les infrastructures pour faciliter l'utilisation de véhicules fonctionnant avec une variété de sources d'énergie (électricité, hydrogène, biocarburants, etc.), des moyens financiers devraient être affectés à cette fin au titre des fonds structurels et des fonds agricoles.

Justification

Pour être économiquement viables, les nouvelles technologies propres (hydrogène, véhicules électriques, etc.) nécessitent un marché de masse. Les constructeurs d'automobiles investissent massivement dans ces technologies. Toutefois les consommateurs n'achèteront ces véhicules que si les infrastructures requises sont en place. Les actions de l'Union européenne dans ce domaine devraient, par conséquent, être cohérentes et englober le soutien aux infrastructures nécessaires pour atteindre l'ensemble des objectifs.

Amendement 82 Werner Langen

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

Amendement

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

2. L'objectif doit être atteint en 2012 pour au moins un quart, en 2013 pour au moins la moitié, en 2014 pour au moins trois quarts et en 2015 pour l'ensemble de la flotte. Afin de pouvoir atteindre l'objectif de 120 g de CO₂/km en 2015 pour l'ensemble de la flotte neuve, des

améliorations de la technique automobile s'imposent, qui débouchent sur une valeur moyenne d'émission de CO₂ de 130 g/km pour les véhicules neufs.

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

4. Les émissions de CO₂ sont déterminées conformément au règlement 2007/715/CE et à ses dispositions d'exécution. Les mesures supplémentaires prises par les constructeurs et par leurs sous-traitants et qui permettent des réductions supplémentaires des émissions de gaz à effet de serre sont prises en compte au titre de l'article 6 et de l'annexe II bis pour ce qui est des exigences techniques. Afin d'illustrer les possibilités de diminution des émissions de CO₂ que présentent les mesures complémentaires et les éco-innovations, il convient d'élaborer dans le cadre de la révision de 2004 un cycle d'essais séparé pour les éco-innovations.

Or. de

Justification

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

Amendement 83
Matthias Groote

Proposition de règlement
Article 1

Texte proposé par la Commission

Objet et objectif

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

Amendement

*Objet, **finalités** et objectif*

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

La moyenne d'émissions de CO₂ de 130 g/km devant être atteinte grâce aux améliorations apportées à la technique des moteurs doit être respectée en 2012 pour au moins 70 %, en 2013 pour au moins 80 %, en 2014 pour au moins 90 % du parc et en 2015 pour l'ensemble du parc.

Or. de

Justification

Il ne peut y avoir qu'une introduction progressive. La mise en place progressive dans

l'ensemble du parc donne au fabricant la souplesse nécessaire pour s'adapter à la valeur moyenne en émissions de CO₂. Dans le cas où les constructeurs ne pourraient respecter cette valeur moyenne, ils devraient acquitter une prime pour dépassement d'émissions 95 euros par gramme à partir de 2012.

Amendement 84
Kurt Joachim Lauk

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

Amendement

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

2. La valeur de 120 g/km doit être atteinte en 2012 pour 25 %, en 2013 pour 50 %, en 2014 pour 75 % et en 2015 pour 100 % du parc de voitures neuves.

3. Le règlement fixe à 130 g de CO₂/km le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des moteurs, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application.

4. Le présent règlement sera complété par ***toutes les mesures supplémentaires qui***

contribuent à la réduction des émissions de CO₂. Ces mesures correspondent à au moins 10 g/km.

Or. de

Justification

Les cycles de production ayant une durée de cinq à sept ans, une phase d'introduction dans la perspective du cadre de planification des constructeurs est judicieuse. Le règlement devrait avoir pour objectif la réduction des émissions de CO₂. Afin de tenir compte des innovations techniques et des approches individuelles, le choix des mesures qui contribuent à la réalisation de l'objectif devrait incomber au fabricant sans toucher aux normes existantes. L'évaluation de ces mesures devrait être ouverte vers le haut à partir d'une valeur minimale de 10 g/km afin de ne pas étouffer les possibilités par des évaluations rigides et de créer des incitations.

Amendement 85 **Dorette Corbey**

Proposition de règlement **Article 1**

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de **60 g** de CO₂/km. Le règlement fixe à **120 g** de CO₂/km ***à partir de 2012, à 80 g de CO₂/km à partir de 2020 et à 60 g de CO₂/km à partir de 2025*** le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des moteurs, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application.

Amendement 86
Umberto Guidoni

Proposition de règlement
Article 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de **60 g** de CO₂/km. Le règlement fixe à **120 g** de CO₂/km ***à partir de 2012, à 80 g de CO₂/km à partir de 2020 et à 60 g de CO₂/km à partir de 2025*** le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des moteurs, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application.

Or. en

Justification

La proposition de la Commission comporte de sérieuses lacunes puisqu'elle ne fixe pas d'objectifs à long terme plus stricts pour 2020 et au-delà. Des réductions plus importantes sont nécessaires pour que le secteur des transports joue son rôle en se conformant aux objectifs climatiques internationaux de l'Union européenne et pour que la croissance continue des émissions liées au transport, qui compromet jusqu'à présent la réalisation des objectifs climatiques de l'Union soit enrayée. Des véhicules nettement plus performants sont également nécessaires pour que l'utilisation d'une automobile reste financièrement accessible dans le contexte de la flambée des prix du pétrole.

Amendement 87
Britta Thomsen

Proposition de règlement
Article 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO₂/km. Le règlement fixe à **120 g** de CO₂/km **en 2012** le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des moteurs, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application, **et fixe d'autres réductions visant à atteindre un niveau moyen de 80 g de CO₂/km en 2020.**

Or. en

Justification

Il est nécessaire que les 120 g/km soient atteints grâce à des mesures dont l'impact soit mesurable dans le cadre du cycle d'essai de l'Union européenne. Des mesures supplémentaires sont les bienvenues, mais des économies de CO₂ qui ne sont pas reflétées dans le cycle d'essai actuel ne peuvent pas remplacer des réductions qui sont mesurables dans le cadre du cycle d'essai. Le règlement de l'Union européenne doit aussi, comme c'est le cas pour toute la législation de l'UE relative au climat, fixer un cadre pour une amélioration continue jusqu'en 2020.

Amendement 88
Pierre Pribetich

Proposition de règlement
Article 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global **de réduction des émissions de CO₂ au sein** de l'Union européenne, **notamment dans le secteur des transports**. Le règlement fixe à **120 g de CO₂/km** le niveau moyen d'émissions **du nouveau parc automobile, qu'il conviendra d'atteindre à compter du 1^{er} janvier 2012**. **Le règlement fixe à 130 g de CO₂/km le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves** qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des moteurs, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application. Le présent règlement sera complété par des mesures visant à réaliser, dans le cadre de l'approche communautaire intégrée, une réduction supplémentaire de 10 g/km. **En outre, le présent règlement fixe à un maximum de 95 g de CO₂/km le niveau moyen d'émissions du nouveau parc automobile, qu'il conviendra d'atteindre au plus tard le 1^{er} janvier 2020.**

Or. fr

Justification

Le secteur automobile doit lui aussi participer à la mise en œuvre des objectifs de réduction des émissions de CO₂ à l'échelle planétaire. Nous proposons de fixer à un maximum de 95 g le niveau moyen des émissions qui devrait être atteint d'ici à 2020, en accord avec les exigences formulées par le Parlement européen dans la résolution sur la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ qu'il a adoptée le 24 octobre 2007.

Amendement 89
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Article 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO₂/km. Le règlement fixe à **120** g de CO₂/km **en 2012** le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des moteurs, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application, **et fixe d'autres réductions visant à atteindre un niveau moyen de 80 g de CO₂/km en 2020 et de 60 g de CO₂/km en 2025**. Le présent règlement sera complété par des mesures **supplémentaires** visant à réaliser **une nouvelle** réduction **de 10 g/km qui doit être réalisée grâce à des mesures extérieures aux procédures du cycle de réception d'ici à 2012**.

Or. en

Justification

Afin de se conformer aux objectifs de la politique de l'Union européenne en matière de climat et de contribuer significativement à la sécurité de l'approvisionnement, il faut que, d'ici à 2012, un niveau moyen de 120 g/km pour l'ensemble du parc soit atteint, assorti d'améliorations mesurables dans le cadre des procédures du cycle de réception. D'autres mesures devraient venir en complément. Selon l'analyse d'impact de la Commission, l'objectif de 130 g/km permettrait aux consommateurs d'économiser plus de deux fois le montant estimé de l'augmentation du prix d'achat durant la période de vie du véhicule. Pour garantir la sécurité des investissements, il est nécessaire d'indiquer le sens des prochaines réductions

d'émissions.

Amendement 90
Fiona Hall

Proposition de règlement
Article 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO₂/km. Le règlement fixe à **130 g** de CO₂/km **en 2012** le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des moteurs, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application, **et fixe d'autres réductions visant à atteindre un niveau moyen de 80 g de CO₂/km en 2020**. Le présent règlement sera complété par des mesures visant à réaliser, dans le cadre de l'approche communautaire intégrée, une réduction supplémentaire de 10 g/km.

Or. en

Justification

L'objectif de réduction des émissions des véhicules devrait être fixé à 120 g de CO₂/km. Le délai pour atteindre l'objectif de 120 g a été proposé pour la première fois en 1994, avec 2005 comme année cible, et il a été reporté par la suite à deux reprises. De nombreux véhicules présents actuellement sur le marché sont d'ores et déjà conformes à cet objectif. En outre, des objectifs à long terme pour 2020 et 2025 sont nécessaires pour donner à l'industrie une perspective à long terme pour la conception de nouveaux véhicules économes en carburant et pour stimuler l'innovation. À défaut d'objectifs à long terme ambitieux, le secteur des transports continuera de compromettre l'action de l'Union européenne en matière

climatique.

Amendement 91

Silvia-Adriana Țicău

Proposition de règlement

Article 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves, ***dans le cadre de l'approche intégrée de l'UE visant à lutter contre le changement climatique***, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO₂/km ***en 2012 et de 95 g de CO₂/km en 2020***. Le règlement fixe à 130 g de CO₂/km ***en 2012 et à 95 g de CO₂/km en 2020*** le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des moteurs, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application. Le présent règlement sera complété par des mesures visant à réaliser, dans le cadre de l'approche communautaire intégrée, une réduction supplémentaire de 10 g/km. ***En 2014, la Commission présentera une proposition du Parlement européen et du Conseil concernant les objectifs à moyen et à long terme fixés sur la base d'études d'incidences.***

Or. ro

Amendement 92
Werner Langen

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

La Commission présente une proposition concernant une procédure globale de communication de toutes les mesures visant à réduire les émissions de CO₂ avec pour objectif de supprimer la distinction entre les mesures concernant la propulsion et les véhicules et les mesures complémentaires ainsi que les éco-innovations.

Or. de

Justification

Pour promouvoir le progrès technique dans le secteur automobile et donner aux constructeurs et aux sous-traitants la certitude pour la planification et l'investissement, il y a lieu de fixer des objectifs à long terme à la lumière d'un bilan approfondi et d'une évaluation précise des incidences juridiques. Cela aussi pour promouvoir et imposer des techniques de remplacement. Ces objectifs devraient être arrêtés en temps opportun dans le cadre de la codécision. La proposition doit contenir une procédure globale afin d'inclure toutes les mesures visant à la réduction des émissions de CO₂.

Amendement 93
Rebecca Harms

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le règlement établit des niveaux annuels moyens d'émissions de CO₂ ayant valeur contraignante pour les voitures particulières neuves, qui reposent sur un enchaînement linéaire contraignant entre les objectifs annuels fixés dans le présent règlement.

La différenciation des niveaux d'émissions moyens du parc automobile à partir de 2013 se fonde sur l'empreinte au sol du véhicule et sur un profil maximum de 40%. Les mesures prises pour différencier l'objectif jusqu'à 2020, conçues pour modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont adoptées d'ici au 1^{er} janvier 2012 en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

Or. en

Justification

Un enchaînement de niveaux annuels moyens contraignants devrait être établi entre les objectifs fixés dans le règlement. La différenciation de l'objectif après 2013 devrait reposer sur l'empreinte au sol qui, par rapport à la masse du véhicule, reflète mieux la relation entre la taille et l'utilité d'un véhicule pour un consommateur.

Amendement 94

Angelika Niebler, Anja Weisgerber

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

D'autres éco-innovations peuvent être incluses dans l'objectif conformément à l'article 6 paragraphe 8 bis.

Or. de

Justification

Il convient de tenir compte des efforts des constructeurs y compris en ce qui concerne les éco-innovations.

Amendement 95
Werner Langen

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

En 2014 doit être défini un objectif pour 2020 qui garantit dans la somme de toutes les mesures concernées une diminution des émissions moyennes de CO₂ de 20 % supplémentaires au moins par rapport à la valeur cible individuelle pour la période 2012-2015. Il convient en la matière de tenir compte des développements dans le domaine de la protection climatique au niveau international.

Or. de

Justification

Une diminution d'au moins 20 % représente pour les objectifs futurs le facteur de diminution minimum. L'industrie automobile est ainsi traitée comme les autres secteurs. Si l'UE affichait des engagements ambitieux dans le contexte international, ceux-ci devraient correspondre.

Amendement 96
Angelika Niebler, Anja Weisgerber

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

Après une évaluation des conséquences approfondie et orientée vers la pratique et sur la base des progrès technologiques que l'on peut attendre, une valeur limite moyenne de CO₂ exigeante devrait être fixée en 2014 dans la perspective de 2020 pour le parc de nouveaux véhicules européen. Il convient d'inclure un nouveau cycle d'essais éventuel lors de la fixation des valeurs limites de CO₂.

Justification

L'industrie automobile devrait pouvoir s'adapter à d'autres valeurs limites d'ici à 2020 dans un souci de sécurité. Il est toutefois important d'adapter les valeurs de CO₂ à un cycle d'essais éventuellement révisé.

Amendement 97

Silvia-Adriana Țicău

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de catégorie M1, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg et aux véhicules dont la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 ("voitures particulières"), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois ***sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté*** ("voitures particulières neuves").

Amendement

Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de catégorie M1, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg et aux véhicules dont la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 ("voitures particulières"), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois ("voitures particulières neuves").

Or. ro

Justification

Afin d'encourager les constructeurs européens de voitures particulières à investir dans des technologies destinées à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire les émissions de CO₂, il n'est pas opportun d'introduire des avantages spécifiques pour les voitures neuves importées de pays tiers.

Amendement 98
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de catégorie M1, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, **dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg** et aux véhicules dont la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («voitures particulières»), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté («voitures particulières neuves»).

Amendement

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de catégorie M1 **et N1** tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, et aux véhicules dont la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («voitures particulières» **et "véhicules légers"**), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté («voitures particulières neuves»).

Or. en

Amendement 99
Silvia-Adriana Țicău

Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

supprimé

Or. ro

Justification

Afin d'encourager les constructeurs européens de voitures particulières à investir dans des technologies destinées à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire les émissions de CO₂, il n'est pas opportun d'introduire des avantages spécifiques pour les voitures neuves importées de pays tiers.

Amendement 100
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

Or. en

Amendement 101
Matthias Groote

Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

supprimé

Or. de

Justification

Le règlement prescrit une valeur moyenne qui doit être respectée par les constructeurs et non une norme contraignante qui doit être respectée par les nouveaux véhicules comme c'est le cas pour les normes Euro. Une exception pour les véhicules à usage spécifique telle qu'elle existe pour les normes Euro est superflue dans ce règlement étant donné que les véhicules à fort dégagement de CO₂ peuvent être comptés pour des véhicules à faible dégagement de CO₂.

Amendement 102
Rebecca Harms

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

(d bis) "empreinte au sol": produit de la voie d'un véhicule multipliée par l'empattement, indiqués dans le certificat de conformité;

Or. en

Amendement 103
Umberto Guidoni

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

(e bis) "empreinte au sol": produit de la voie multipliée par l'empattement, indiqués dans le certificat de conformité et définis aux points 2.1 et 2.3 de l'annexe I de la directive 2007/46/CE;

Or. en

Justification

Le paramètre relatif à la masse devrait être remplacé par celui relatif à l'empreinte au sol de manière à éviter que le règlement ne favorise certaines technologies de réduction des émissions de CO₂ (diésélisation, hybridation) plutôt que d'autres. Le paramètre relatif à l'empreinte au sol assurera également une plus grande sécurité réglementaire dans la mesure où les changements attendus à l'avenir sont moins importants que ceux liés à la masse.

Amendement 104
Fiona Hall

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

(d bis) "empreinte au sol": produit de la voie multipliée par l'empattement, indiqués dans le certificat de conformité et définis aux points 2.1 et 2.3 de l'annexe I de la directive 2007/46/CE;

Or. en

Justification

Le paramètre relatif à la masse devrait être remplacé par celui relatif à l'empreinte de manière à faciliter l'innovation en ce qui concerne les véhicules légers. Un paramètre lié à la masse pénalise un véhicule plus léger en imposant une valeur limite plus stricte. Le paramètre relatif à l'empreinte au sol est également préférable en termes de sécurité réglementaire dans la mesure où les changements attendus à l'avenir sont moins importants que ceux liés à la masse.

Amendement 105
Dominique Vlasto, Nicole Fontaine, Ján Hudacký

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

(f bis) 'éco-innovation' signifie les mesures ou innovations technologiques dont il est prouvé que leur contribution quantifiable à la réduction des émissions de CO₂ n'est ni considérée ou insuffisamment considérée dans la définition de la réglementation (EC) No 715/2007 ni considéré dans les mesures complémentaires mentionnées à l'Article 1. Une liste limitée de mesure doit être établie.

Or. fr

Justification

Une définition des mesures innovantes permettant d'aller au-delà des mesures complémentaires mentionnées à l'article 1 et dont l'effet n'est pas visible lors du cycle d'homologation est nécessaire.

Ces éco-innovations peuvent délivrer une contribution substantielle à l'environnement, au conducteur et la société européenne dans son ensemble. Cependant, elles doivent être limitées à une liste définie.

Amendement 106

Silvia-Adriana Țicău

Proposition de règlement

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

(f bis) "éco-innovation": toute mesure ou innovation technologique dont il est prouvé qu'elle apporte une contribution quantifiable à la réduction des émissions de CO₂ et qui n'est ni comprise, ni suffisamment prise en considération dans les définitions du règlement (CE) n° 715/2007, ni dans les mesures supplémentaires visées à l'article premier du présent règlement. Une liste restreinte doit être établie.

Or. en

Justification

Il convient d'introduire une définition portant sur les innovations en matière de réduction des émissions de CO₂ qui contribuent à améliorer la performance en termes de CO₂ au-delà des mesures supplémentaires mentionnées à l'article 1^{er} et qui n'apparaissent pas dans le cycle d'essai. Ces éco-innovations peuvent apporter une contribution notable à l'environnement, aux automobilistes et à la société européenne dans son ensemble. Toutefois, elles doivent être limitées à une liste restreinte.

Amendement 107

Alejo Vidal-Quadras, Pilar del Castillo Vera

Proposition de règlement

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

(f bis) "éco-innovation": toute mesure ou innovation technologique dont il est prouvé qu'elle apporte une contribution quantifiable à la réduction des émissions de CO₂, et qui n'est ni comprise, ni suffisamment prise en compte dans les définitions du règlement (CE) n° 715/2007, ni dans les mesures supplémentaires visées à l'article premier du présent règlement.

Or. en

Justification

Il convient d'introduire une définition des innovations en matière de réduction des émissions de CO₂ qui contribuent à améliorer la performance en termes de CO₂ au-delà des mesures supplémentaires mentionnées à l'article 1, et qui n'apparaissent pas dans le cycle d'essai. Ces éco-innovations peuvent apporter une contribution notable à l'environnement, aux automobilistes et à la société européenne dans son ensemble.

Amendement 108

Gunnar Hökmark, Karl-Heinz Florenz

Proposition de règlement

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

(f bis) "véhicule à carburant alternatif": véhicule tel que défini dans le règlement (CE) n°715/2007 et dans ses dispositions d'application.

Or. en

Justification

Le règlement Euro V décrit d'ores et déjà les véhicules à carburant alternatif, comme des véhicules disposant d'un système de stockage du carburant pouvant recevoir différents mélanges composés de deux ou de plusieurs types de carburants (biocarburants).

Amendement 109

Göran Färm, Åsa Westlund

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – point fbis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(f bis) "véhicule à carburants multiples fonctionnant à l'éthanol": véhicule tel que défini dans le règlement (CE) n°715/2007 et dans ses dispositions d'application.

Or. en

Justification

Le règlement Euro V décrit d'ores et déjà les véhicules à carburants multiples fonctionnant à l'éthanol comme des véhicules disposant d'un système de stockage du carburant pouvant fonctionner avec différents mélanges composés de deux ou de plusieurs types de carburants (biocarburants).

Amendement 110

Matthias Groote

Proposition de règlement

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

(fa) "véhicule à émission nulle": une voiture particulière qui ne produit aucune émission de CO₂ à l'arrêt ou en circulation.

Or. xm

Justification

Pour les véhicules particulièrement innovants qui génèrent des émissions de CO₂ très faibles ou nulles, il doit y avoir une prime à l'innovation afin d'accélérer leur mise sur le marché.

Amendement 111

Dorette Corbey

Proposition de règlement

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

(f bis) "véhicule à émissions nulles" ou "VEN": véhicule qui n'émet pas de CO₂, à l'arrêt ou en marche.

IT

Or. en

Amendement 112

Matthias Groote

Proposition de règlement

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

(f ter) "Véhicules à faibles émissions": un véhicule qui permet d'obtenir des émissions de CO₂ inférieures à 50 g/km.

Or. de

Justification

Pour les véhicules particulièrement innovants qui génèrent des émissions de CO₂ très faibles ou nulles, il doit y avoir une prime à l'innovation afin d'accélérer leur mise sur le marché.

Amendement 113
Ivo Belet

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

(f ter) "superprime": prime prévue pour les véhicules dont les émissions de CO₂ sont particulièrement faibles, qui atteignent une valeur inférieure à 50g/km.

Or. en

Justification

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

Amendement 114
Dorette Corbey

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

(f ter) "limites relatives aux émissions maximum spécifiques": pour toutes les voitures particulières immatriculées dans la Communauté, les émissions spécifiques maximales de CO₂ autorisées.

Or. en

Amendement 115
Werner Langen

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Lorsque la Commission décide sur demande que l'entreprise qui remplit les conditions visées à l'article 3, paragraphe 2, alinéas a) à e) n'exerce pas le contrôle effectif sur l'autre société, il ne s'agit pas d'une entreprise liée.

Or. de

Justification

En raison des réglementations nationales dans le domaine du droit des sociétés ou du droit de participation des travailleurs, on peut envisager des cas de figure dans lesquels, bien que les critères visés à l'article 3, paragraphes 2 a-e, soient remplis, il n'existe pas de contrôle effectif sur l'autre société. Cela vaut en particulier pour l'orientation selon le règlement de l'éventail de modèles de voitures individuelles des entreprises.

Amendement 116
Herbert Reul

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Lorsque la Commission décide sur demande que l'entreprise qui remplit les conditions visées au paragraphe 2 n'exerce pas le contrôle effectif sur l'autre société, il ne s'agit pas d'une entreprise liée.

Or. de

Justification

En raison des réglementations nationales dans le domaine du droit des sociétés ou du droit de

participation des travailleurs, on peut envisager des cas de figure dans lesquels, bien que les critères visés au paragraphe 2, soient remplis, il n'existe pas de contrôle effectif sur l'autre société. Cela vaut en particulier pour l'orientation, concernant le règlement, de l'éventail de modèles de voitures individuelles des entreprises.

Amendement 117
Umberto Guidoni

Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission

Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation.

Amendement

À compter du 1^{er} janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I.

Or. en

Justification

Les dérogations spéciales pour les voitures à niveau élevé d'émissions devraient être supprimées dans la mesure où elles sont inéquitables et qu'elles auraient pour effet d'encourager les constructeurs à placer ce type de voitures à part dans leur gamme.

Amendement 118
Jerzy Buzek

Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission

Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de

Amendement

Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de

voitures particulières veille à ce que **ses** émissions spécifiques moyennes de CO₂ ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques **qui lui est** assigné conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation.

voitures particulières veille à ce que **25 % en 2012, 50 % en 2013, 75 % en 2014, et en 2015 et pour chaque année civile suivante, 100 % des** émissions spécifiques moyennes de CO₂ **du parc de véhicules** ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques assigné **au parc de véhicules d'un constructeur** conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation. **À cette fin, les émissions de CO₂, ajustées en fonction des réductions d'émissions de CO₂ réalisées grâce aux éco-innovations, sont équilibrées sur trois années consécutives, comme prévu à l'article 7.**

Or. en

Justification

Pour s'assurer que l'industrie puisse respecter dès le début les objectifs fixés en matière d'émissions de CO₂, un délai approprié et une sécurité dans la planification sont nécessaires. Un constructeur automobile donné peut ne pas atteindre exactement les niveaux moyens d'émissions de CO₂ fixés pour chaque année, si l'on prend en compte les incertitudes en termes de calendrier et de logistique, les différences en termes de contrôle et les changements inattendus de la demande des clients, les retards techniques dans les lancements prévus de nouveaux modèles de véhicules et la situation économique globale dans les différents pays. Les éco-innovations contribuent à améliorer la performance en termes de CO₂ et qui n'apparaissent pas dans le cycle d'essai.

Amendement 119

Alejo Vidal-Quadras, Pilar del Castillo Vera

Proposition de règlement

Article 4

Texte proposé par la Commission

Pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que **ses** émissions spécifiques moyennes de CO₂ ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui

Amendement

Pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que **les** émissions spécifiques moyennes de CO₂ **pour 25 % de sa flotte en 2012, 50 % en 2013, 75 %**

lui est assigné conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation.

en 2014 et 100 % en 2015 et chaque année suivante, ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné pour sa flotte conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation. À cet effet, les émissions de CO₂ adaptées en fonction de la réduction des émissions de CO₂ que permettent les éco-innovations, devront s'équilibrer sur deux années consécutives, conformément à l'article 7.

Or. es

Justification

Pour que l'industrie automobile puisse respecter dès le départ l'objectif de la réduction des émissions de CO₂ un calendrier adéquat pour l'entrée en vigueur des dispositions et une sécurité durable dans la planification sont indispensables, comme cela a été établi dans le cadre de CARS 21. Les éco-innovations amélioreront encore les performances en ce qui concerne la réduction des émissions de CO₂, et ce davantage que les mesures complémentaires visées à l'article 1, qui ne sont pas prévues par les essais de réception.

Amendement 120

Jorgo Chatzimarkakis

Proposition de règlement

Article 4

Texte proposé par la Commission

Pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ***ses émissions spécifiques moyennes de CO₂*** ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation.

Amendement

Pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce ***qu'en 2012, 40%, en 2013, 60%, en 2014, 80% et, à partir de 2015, 100% de son parc*** ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation.

Or. en

Justification

En 2012, 60% des voitures auront atteint leur fin de vie. La plupart des voitures vendues sous forme de pièces détachées devraient satisfaire aux objectifs fixés en matière d'émissions et, dès lors, 40% du parc au moins devraient respecter ces objectifs.

Amendement 121 **Kurt Joachim Lauk**

Proposition de règlement **Article 4**

Texte proposé par la Commission

Pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier **2012** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation.

Amendement

Pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier **2015** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation.

Or. de

Justification

Étant donné que les cycles de conception et de production de l'industrie automobile ont une durée de cinq à sept ans, une valeur limite ne peut être prescrite de façon contraignante qu'à partir de 2015. Une échéance plus rapprochée ne correspondrait pas à la réalité économique.

Amendement 122 **Matthias Groote**

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

Pour les constructeurs qui produisent des véhicules à émissions nulles, chacun des véhicules neufs mis en circulation jusqu'en 2015 inclus compte pour trois

***pour le calcul des émissions spécifiques
moyennes de CO₂***

Or. de

Justification

Le règlement prescrit une valeur moyenne qui doit être respectée par les constructeurs et non une norme contraignante qui doit être respectée par les nouveaux véhicules comme c'est le cas pour les euro-normes. Une exception pour les véhicules à usage spécifique telle qu'elle existe pour les euro-normes est superflue dans ce règlement étant donné que les véhicules à fort dégagement de CO₂ peuvent être comptés pour des véhicules à faible dégagement de CO₂.

Amendement 123
Ivo Belet

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

Pour les constructeurs qui produisent des voitures particulières dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à 50g/km, chacun des véhicules neufs mis en circulation jusqu'en 2015 inclus compte pour cinq dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂.

Or. en

Justification

Fixer la limite à 50g/km est efficace pour encourager les constructeurs automobiles à investir dans de nouvelles technologies qui garantissent de plus faibles émissions de CO₂.

Amendement 124

Dorette Corbey

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier 2013 et pour chaque année civile suivante jusqu'à l'année commençant le 1^{er} janvier 2020 incluse, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I, paragraphe 1, de manière à atteindre l'objectif de 80g de CO₂/km au 1^{er} janvier 2020.

Or. en

Amendement 125

Umberto Guidoni

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier 2013 et pour chaque année civile suivante jusqu'à l'année commençant le 1^{er} janvier 2020 incluse, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I, paragraphe 1, de manière à atteindre l'objectif de 80g de CO₂/km au 1^{er} janvier 2020.

Or. en

Justification

La proposition de la Commission comporte de sérieuses lacunes étant donné qu'elle ne comporte pas d'objectifs à long terme plus stricts pour 2020 et au delà. Des réductions plus importantes sont nécessaires pour que le secteur des transports joue son rôle en se conformant aux objectifs climatiques internationaux de l'Union européenne et pour que la croissance continue des émissions liées au transport, qui compromet jusqu'à présent la réalisation des objectifs climatiques de l'Union, soit enrayée. Des véhicules nettement plus performants sont également nécessaires pour que l'utilisation d'une automobile reste financièrement accessible dans le contexte de la flambée des prix du pétrole.

Amendement 126

Matthias Groote

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Pour les constructeurs qui produisent des véhicules à émissions faibles, chacun des véhicules neufs mis en circulation jusqu'en 2015 inclus compte pour un et demi pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂.

Or. de

Justification

Pour les véhicules particulièrement innovants qui génèrent des émissions de CO₂ très faibles ou nulles, il doit y avoir une prime à l'innovation afin d'accélérer leur mise sur le marché.

Amendement 127

Dorette Corbey

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier 2021 et pour chaque année civile suivante jusqu'à

l'année commençant le 1^{er} janvier 2025 incluse, de même que pour chaque année suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I, paragraphe 1, de manière à atteindre l'objectif de 60 g de CO₂/km au 1^{er} janvier 2025.

Or. en

Amendement 128
Umberto Guidoni

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

Pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier 2021 et pour chaque année civile suivante jusqu'à l'année commençant le 1^{er} janvier 2025 incluse, de même que pour chaque année suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I, paragraphe 1, de manière à atteindre l'objectif de 60 g de CO₂/km au 1^{er} janvier 2025.

Or. en

Justification

La proposition de la Commission comporte de sérieuses lacunes étant donné qu'elle ne comporte pas d'objectifs à long terme plus stricts pour 2020 et au delà. Des réductions plus importantes sont nécessaires pour que le secteur des transports joue son rôle en se conformant aux objectifs climatiques internationaux de l'Union européenne et pour que la croissance continue des émissions liées au transport, qui compromet jusqu'à présent la réalisation des objectifs climatiques de l'Union, soit enrayerée. Des véhicules nettement plus

performants sont également nécessaires pour que l'utilisation d'une automobile reste financièrement accessible dans le contexte de la flambée des prix du pétrole.

Amendement 129

Dorette Corbey

Proposition de règlement

Article 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 4 bis

**Limites maximales d'émissions
spécifiques**

*Avec effet au 1^{er} janvier 2016, les
autorités nationales refusent d'accorder,
pour des motifs liés aux émissions ou à la
consommation de carburant, la
réception CE ou la réception nationale
des nouveaux types de véhicules qui
dépassent de 50 pour cent l'objectif
d'émissions spécifiques fixé aux
paragrophes 1 et 2.*

Or. en

Amendement 130

Göran Färm, Åsa Westlund

Proposition de règlement

Article 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 4 bis

**Véhicules à carburants multiples
(Flex-fuel)**

*En vue de s'assurer du respect par chacun
des constructeurs de voitures particulières
des objectifs d'émissions spécifiques visés
à l'article 4, le niveau d'émissions de CO₂
indiqué sur le certificat de conformité de
tout véhicule à carburants multiples
fonctionnant à l'éthanol (Flex-fuel*

ethanol) immatriculé dans l'Union européenne se voit appliquer un facteur de réduction 5%, avec un maximum de 8 g/km, sachant que l'utilisation de deux carburants différents offre une meilleure capacité sur le plan technologique et de la réduction des émissions. Cette réduction ne s'applique pas aux véhicules d'une masse supérieure à 2 000 kg. Ce facteur est porté à 20%, avec un maximum de 30 g/km, si au moins 10% des stations-services de l'État membre où le véhicule est immatriculé fournissent de l'E85 répondant aux critères de durabilité fixés par l'UE. À nouveau, cette réduction ne s'applique pas aux véhicules d'une masse supérieure à 2 000 kg.

Or. en

Justification

Les fournisseurs de carburant ont tendance à ne pas ne pas mettre les infrastructures requises pour les biocarburants à disposition tant que la demande pour les carburants traditionnels reste suffisante. En offrant la possibilité de pouvoir fonctionner automatiquement avec une association d'essence et de biocarburants, la technologie Flex-fuel est une manière d'ouvrir le marché des biocarburants. Associé aux futurs critères de durabilité pour les biocarburants et à une technologie automobile plus performante, le Flex-fuel est une des manières permettant de réduire les émissions de CO₂.

Amendement 131

Gunnar Hökmark, Karl-Heinz Florenz

Proposition de règlement

Article 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 4 bis

En vue de s'assurer du respect par chacun des constructeurs de voitures particulières des objectifs d'émissions spécifiques visés à l'article 4, le niveau d'émissions de CO₂ indiqué sur le certificat de conformité de tout "véhicule à carburant alternatif", tel que défini dans le

règlement (CE) n°715/2007, immatriculé dans l'Union européenne se voit appliquer un facteur de réduction 5 %, sachant que l'utilisation de deux carburants différents offre une meilleure capacité sur le plan technologique et de la réduction des émissions. Ce facteur est porté à 20% si au moins 10% des stations-services de l'État membre où le véhicule est immatriculé fournissent des biocarburants répondant aux critères de durabilité fixés par l'UE.

Or. en

Justification

Il est peu vraisemblable que les fournisseurs de carburants mettront à disposition un réseau d'approvisionnement complet tant que la demande en combustible restera suffisante. Pour surmonter ce problème, les constructeurs d'automobiles conçoivent des véhicules utilisant d'autres carburants qui reconnaissent automatiquement et qui fonctionnent avec des associations d'essence et de biocarburants. Cette capacité technologique supplémentaire permettrait à ces véhicules de fonctionner pendant toute leur durée de vie (douze ans en moyenne) avec des biocarburants. Dès que les biocarburants seront plus largement accessibles, ils pourront contribuer à une réduction significative des émissions de CO₂ produites par le parc automobile sur une base "du puits à la roue".

Amendement 132 **Dorette Corbey**

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

Or. en

Amendement 133
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

Or. en

Amendement 134
Zdzisław Kazimierz Chmielewski

Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

1. Pour l'année commençant le 1^{er} janvier 2010 et pour chaque année suivante, les États membres recueillent les données relatives à chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire, conformément aux prescriptions de l'annexe II, partie A. ***Les États membres doivent déployer tous les efforts nécessaires pour obtenir une simplification et une débureaucratization de la structure des organes chargés de faire rapport.***

Or. pl

Justification

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

Amendement 135

Jerzy Buzek

Proposition de règlement

Article 6 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

2. Pour le **31 juillet 2012**, et **ensuite, sur une base semestrielle**, les États membres déterminent et transmettent à la Commission, **après vérification par un auditeur agréé**, les informations énumérées à l'annexe II, partie B, pour l'année civile précédente. Les données sont transmises selon le format indiqué à l'annexe II, partie C.

Or. en

Justification

Les activités de surveillance et de communication devraient débiter au moment de la mise en œuvre du règlement, en 2012, afin d'éviter toute perturbation du marché et une éventuelle discrimination entre les constructeurs. Il est essentiel que les fabricants sachent suffisamment tôt quel sera le niveau officiel de CO₂, raison pour laquelle les calculs provisoires de la Commission devraient être effectués sur une base semestrielle. La vérification par un auditeur agréé des données fournies par les États membres devrait permettre de garantir que ceux-ci collectent et contrôlent les données relatives au CO₂ figurant sur le certificat de conformité et que les modèles de voiture sont attribués aux constructeurs adéquats.

Amendement 136
Dorette Corbey

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Pour l'année commençant le 1er janvier 2016 et pour chaque année suivante, les États membres déterminent et transmettent à la Commission les informations énumérées à l'annexe II, partie B, en ce qui concerne les véhicules à émissions nulles, pour l'année civile précédente, en s'appuyant sur la méthode de calcul employée pour les émissions de gaz à effet de serre dues à l'énergie utilisée pour la production de carburant destiné aux véhicules à émissions nulles, telle que visée au paragraphe 4 bis. Les données sont transmises selon le format indiqué à l'annexe II, partie C.

Or. en

Amendement 137
Dorette Corbey

Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Avant le 1^{er} janvier 2010, la Commission établit une méthode de calcul pour les émissions de gaz à effet de serre dues à l'énergie utilisée pour la production de carburant destiné aux véhicules à émissions nulles, ce en se basant sur la quantité moyenne d'énergie utilisée, par État membre, pour la production de carburant destiné aux véhicules à émissions nulles, à moins qu'un constructeur ne soit en mesure de prouver que la quantité d'énergie qu'il

utilise pour la production de ses véhicules à émissions nulles est inférieure à la moyenne.

Or. en

Amendement 138
Dragoş Florin David

Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

Or. ro

Amendement 139
Alejo Vidal-Quadras, Pilar del Castillo Vera

Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

1. Pour chaque année civile, à compter de 2012, au titre de laquelle un constructeur dépasse son objectif d'émissions spécifiques, ***ajusté en fonction des réductions d'émissions de CO₂ réalisées grâce aux éco-innovations et équilibré sur deux années consécutives***, la Commission impose le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires au constructeur ou, dans le cas d'un groupement, à l'administrateur du

groupement.

Or. en

Justification

Il n'est pas réaliste qu'un constructeur automobile parvienne à atteindre des niveaux précis d'émissions moyennes de CO₂ par an, étant donné les complexités imprévisibles de l'UE27, telles que les incertitudes en termes de calendrier et de logistique, les différences en termes de contrôle et les changements inattendus dans la demande des clients, les retards techniques dans les lancements prévus de nouveaux modèles de véhicules et la situation économique générale dans les différents États membres. Les éco-innovations contribuent à améliorer la performance en termes de CO₂ au delà des mesures supplémentaires mentionnées à l'article 1 et qui n'apparaissent pas dans le cycle d'essai.

Amendement 140

Jerzy Buzek

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

1. Pour chaque année civile, à compter de 2012, au titre de laquelle un constructeur dépasse son objectif d'émissions spécifiques, ***ajusté en fonction des réductions d'émissions de CO₂ réalisées grâce aux éco-innovations et équilibré sur trois années consécutives***, la Commission impose le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires au constructeur ou, dans le cas d'un groupement, à l'administrateur du groupement.

Or. en

Justification

Il n'est pas réaliste qu'un constructeur automobile parvienne à atteindre des niveaux précis d'émissions moyennes de CO₂ par an, étant donné les complexités imprévisibles de l'UE27, telles que les incertitudes en termes de calendrier et de logistique, les différences en termes de contrôle et les changements inattendus dans la demande des clients, les retards techniques dans les lancements prévus de nouveaux modèles de véhicules et la situation économique

générale dans les différents États membres.

Les éco-innovations contribuent à améliorer la performance en termes de CO₂ au delà des mesures supplémentaires mentionnées à l'article 1 et qui n'apparaissent pas dans le cycle d'essai.

Amendement 141

Kurt Joachim Lauk

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

Pour chaque année civile, à compter de **2015**, au titre de laquelle un constructeur dépasse son objectif d'émissions spécifiques, la Commission impose le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires au constructeur ou, dans le cas d'un groupement, à l'administrateur du groupement.

Or. de

Justification

Étant donné que les cycles de conception et de production de l'industrie automobile ont une durée de cinq à sept ans, une valeur limite ne peut être prescrite de façon contraignante qu'à partir de 2015. Une échéance plus rapprochée ne correspondrait pas à la réalité économique.

Amendement 142

Gabriele Albertini, Gianni De Michelis, Umberto Guidoni, Romano Maria La Russa, Vincenzo Lavarra, Pia Elda Locatelli, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Patrizia Toia

Proposition de règlement

Article 7, paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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

Émissions excédentaires x nombre de voitures particulières neuves x prime sur

Amendement

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

Émissions excédentaires x nombre de voitures particulières neuves **non**

les émissions excédentaires prévue au paragraphe 3,

dans laquelle:

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

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

conformes en moyenne à l'objectif d'émissions spécifiques du constructeur x prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 3,

dans laquelle:

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

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

le "nombre de voitures particulières neuves non conformes en moyenne à l'objectif d'émissions spécifiques du constructeur" est le nombre de voitures particulières neuves produites par le constructeur et immatriculées pendant l'année en question, dont les émissions sont supérieures à un seuil tel que les émissions moyennes de toutes les voitures immatriculées par le constructeur dont les émissions sont inférieures à ce seuil correspondent à l'objectif spécifique du constructeur.

Or. it

Justification

Les primes prévues ne respectent pas le principe fondamental du pollueur-payeur: il n'est pas acceptable qu'elles soient appliquées de la même manière à toutes les voitures, indépendamment de leur niveau d'émissions. L'application de ce principe exige que les véhicules qui respectent en moyenne le niveau des émissions spécifiques du constructeur considéré soient "récompensés". Il sera ainsi incité à mettre sur le marché un nombre de plus en plus grand de véhicules propres.

Amendement 143

Dominique Vlasto, Nicole Fontaine, Ján Hudacký

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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

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

dans laquelle:

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

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

Amendement

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

Émissions excédentaires x nombre de voitures particulières neuves ***émettant plus de 130 gr CO₂/km plus 50% du nombre de voitures particulières neuves émettant 130gr CO₂/km ou moins*** x prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 3,

dans laquelle:

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

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

Or. fr

Justification

Le niveau de pente élevé à 60% introduit une inéquité sociale dans le partage du fardeau réglementaire, certains constructeurs se voyant fixer des cibles individuelles < 130g CO₂/km. Une modulation des pénalités permettrait de respecter le principe de « pollueur payeur » et corrigerait cette inéquité en réduisant le niveau des pénalités imposé aux véhicules déjà conformes à l'objectif général de 130g.

Amendement 144

Dominique Vlasto, Nicole Fontaine, Ján Hudacký

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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

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

dans laquelle:

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

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

Amendement

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

Émissions excédentaires x nombre de voitures particulières neuves **émettant plus de 130 gr CO₂/km** x prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 3,

dans laquelle:

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

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

Or. fr

Justification

Le niveau de pente élevé à 60% introduit une inéquité sociale dans le partage du fardeau réglementaire, certains constructeurs se voyant fixer des cibles individuelles < 130g CO₂/km. Une modulation des pénalités permettrait de respecter le principe de « pollueur payeur » et corrigerait cette inéquité en réduisant le niveau des pénalités imposé aux véhicules déjà conformes à l'objectif général de 130g.

Amendement 145
Silvia-Adriana Țicău

Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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

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

dans laquelle:

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

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

Amendement

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

Émissions excédentaires x nombre de voitures particulières neuves ***qui produisent plus de 130 g de CO₂/km*** x prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 3,

dans laquelle:

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

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

Or. ro

Justification

Ces équations devraient uniquement s'appliquer aux voitures qui émettent plus de 130 g de CO₂/km.

Amendement 146

Alejo Vidal-Quadras, Pilar del Castillo Vera

Proposition de règlement

Article 7, paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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

(a) 20 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2012;

(b) 35 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2013;

(c) 60 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2014;

(d) 95 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2015 et des années civiles suivantes.

Amendement

3. La prime sur les émissions excédentaires ***doit être similaire aux pénalités imposées dans d'autres secteurs dans le cadre du système communautaire d'échange de quotas d'émission.***

Or. es

Justification

Les pénalités ou paiements compensatoires envisagés sont absolument disproportionnés et en aucune manière comparables à ceux qui sont appliqués dans d'autres secteurs. Les pénalités prévues se monteraient à 475 euros/t pour l'année 2015, alors que les mêmes pénalités dans d'autres secteurs relevant du système communautaire d'échange de droits d'émission, seraient comprises entre 20 et 40 euros/t, avec des pénalités supplémentaires de 100 euros/t (en cas de manquement) et de 20 euros/t au titre de l'encouragement à l'utilisation de véhicules de transport économes en énergie.

Amendement 147

Rebecca Harms

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. La prime sur les émissions

Amendement

3. La prime sur les émissions excédentaires

excédentaires s'élève à:

qui se rapporte aux émissions
excédentaires de l'année civile 2012 et des
années civiles suivantes s'élève à **150 EUR**.

(a) 20 EUR pour les émissions
excédentaires de l'année civile 2012;

(b) 35 EUR pour les émissions
excédentaires de l'année civile 2013;

(c) 60 EUR pour les émissions
excédentaires de l'année civile 2014; et

(d) 95 EUR pour les émissions
excédentaires de l'année civile 2015 et des
années civiles suivantes.

Or. en

Justification

La prime sur les émissions excédentaires devrait être relativement élevée afin de garantir que tous les constructeurs respectent leurs objectifs. L'analyse d'impact de la Commission précise que pour obtenir un effet dissuasif général, il serait nécessaire de baser les niveaux des primes à verser sur les valeurs supérieures de la fourchette des coûts marginaux de la réduction (150 €/gramme) pour certains constructeurs.

Amendement 148 **Umberto Guidoni**

Proposition de règlement **Article 7 – paragraphe 3**

Texte proposé par la Commission

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

(a) 20 EUR pour les émissions
excédentaires de l'année civile 2012;

(b) 35 EUR pour les émissions
excédentaires de l'année civile 2013;

Amendement

3. La prime sur les émissions excédentaires
qui se rapporte aux émissions
excédentaires de l'année civile 2012 et des
années civiles suivantes s'élève à **150 EUR**.

(c) 60 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2014; et

(d) 95 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2015 et des années civiles suivantes.

Or. en

Justification

Le renforcement progressif des sanctions tel que proposé par la Commission implique que l'objectif pour 2012 ne pourra être réalisé en 2012. C'est pourquoi les sanctions devraient entrer en vigueur en 2012. Par ailleurs, les montants doivent également être augmentés de manière à être suffisamment élevés pour que les constructeurs investissent dans les innovations permettant de réduire les émissions de CO₂.

Amendement 149 **Matthias Groote**

Proposition de règlement **Article 7 – paragraphe 3**

Texte proposé par la Commission

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

(a) **20 EUR** pour les émissions excédentaires de ***l'année civile 2012***;

(b) 35 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2013;

(c) 60 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2014;

(d) 95 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2015 et des années civiles suivantes.

Amendement

3. La prime sur les émissions excédentaires ***de l'année civile 2012*** s'élève à 95 EUR:

Or. de

Justification

Il ne peut y avoir qu'une introduction progressive. La mise en place progressive dans l'ensemble du parc donne au fabricant la souplesse nécessaire pour s'adapter à la valeur moyenne en émissions de CO₂. Dans le cas où les constructeurs ne pourraient respecter cette valeur moyenne, ils devraient acquitter une prime pour dépassement d'émissions de 2012 95 euros par gramme.

Amendement 150

Gabriele Albertini, Gianni De Michelis, Romano Maria La Russa, Vincenzo Lavarra, Pia Elda Locatelli, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Patrizia Toia

Proposition de règlement

Article 7, paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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

(a) 20 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2012;

(b) 35 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2013;

(c) 60 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2014;

(d) 95 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2015 et des années civiles suivantes.

Amendement

3. La prime sur les émissions excédentaires, ***fixée à un niveau comparable à celui des primes établies dans d'autres secteurs dans le cadre du système communautaire d'échange de quotas d'émission***, s'élève à 20 EUR.

Or. it

Justification

Les primes prévues pour les émissions excédentaires sont excessives par rapport à celles qui devront être payées à compter de 2012 (100 EUR/t) dans le cadre du système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE): 95 EUR par g/km équivalent en effet à 475 EUR par tonne de CO₂. Le montant de la prime due dans le secteur automobile devrait correspondre à celui des primes payées dans les secteurs qui relèvent du SCEQE, c'est-à-dire être fixée à 20 EUR par g/km de CO₂ (soit 100 EUR/t).

Amendement 151
Werner Langen

Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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

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

Amendement

3. La prime sur les émissions excédentaires s'élève à, **conformément à l'article 1:**

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

En cas de dépassement faible des valeurs d'émissions de CO₂, la Commission peut sur demande renoncer à la prime.

Or. de

Justification

La prime proposée par la Commission (entre 100 et 475 euros par tonne de CO₂) est nettement supérieure au prix des certificats CO₂ comparable, prévu par le système de négociation des émissions de l'UE. Cette pénalisation unilatérale des constructeurs de voitures particulières et de leurs clients ne se justifie pas et elle est inefficace du point de vue économique. Les sanctions proposées affaibliraient la capacité d'innovation du secteur. Le renvoi aux années civiles après 2015 est nécessaire étant donné que la version linguistique allemande de la proposition de règlement ne renvoie pas aux années civiles suivantes.

Amendement 152
Kurt Joachim Lauk

Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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

(a) **20 EUR** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2012;

(b) **35 EUR** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2013;

(c) **60 EUR** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2014;

(d) **95 EUR** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2015 et des années civiles suivantes.

Amendement

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

(a) pour les émissions excédentaires de l'année civile 2012, ***le prix du CO₂ négocié en bourse, ne dépassant toutefois pas 10 EUR;***

(b) pour les émissions excédentaires de l'année civile 2013, ***le prix du CO₂ négocié en bourse, ne dépassant toutefois pas 20 EUR;***

(c) pour les émissions excédentaires de l'année civile 2014, ***le prix du CO₂ négocié en bourse, ne dépassant toutefois pas 30 EUR;***

(d) pour les émissions excédentaires de l'année civile 2015 et des années civiles suivantes, ***le prix du CO₂ négocié en bourse, ne dépassant toutefois pas 40 EUR;***

Or. de

Justification

Les primes devraient s'aligner sur le prix des certificats CO₂ comparable fixé selon le système d'échange de quotas d'émissions de l'UE, sous peine d'entraîner une discrimination à l'égard des constructeurs automobiles. Afin de tenir compte de la réalité économique, les primes devraient en outre reposer sur le prix négocié en bourse.

Amendement 153
Zdzisław Kazimierz Chmielewski

Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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

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

Amendement

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

- (a) **15 euros** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2012;
- (b) **30 euros** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2013;
- (c) **45 euros** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2014; **et**
- (d) **60 euros** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2015 et des années civiles suivantes.

Or. pl

Justification

Le règlement a pour but d'éliminer les augmentations des primes trop drastiques. Les actions adoptées doivent être réalisées de manière équilibrée pour ne pas rendre financièrement inabordable l'acquisition de nouvelles voitures particulières et préserver la compétitivité de l'industrie automobile sur les marchés de l'exportation qui ne sont pas soumis à pareilles exigences.

Amendement 154
Zdzisław Kazimierz Chmielewski

Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

5. Les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne **en vue d'une redistribution éventuelle aux organes œuvrant à l'innovation dans l'industrie automobile au sein de l'Union**

européenne.

Or. pl

Justification

Le règlement a pour objectif de soutenir la recherche scientifique menée au sein de l'Union visant à mettre au point des solutions novatrices non seulement pour limiter le niveau des émissions de CO₂, mais également l'augmentation des coûts de production des véhicules.

Amendement 155

Silvia-Adriana Țicău

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

5. Les primes sur les émissions excédentaires ***sont consacrées au financement de modes de transport durables et n'émettant pas de CO₂, en particulier de projets au titre du réseau transeuropéen de transport, et de la recherche sur l'efficacité énergétique et sur les énergies renouvelables dans le domaine des transports.***

Or. ro

Amendement 156

Kurt Joachim Lauk

Proposition de règlement

Article 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 7 bis

Systèmes de bonification

1. Si la valeur fixée comme objectif est atteinte en 2012 par plus d'un quart, en 2013 par plus de la moitié, en 2014 par

plus des trois quarts de l'ensemble du parc, le constructeur obtient des points de bonification.

2. Les points de bonification sont calculés sur le mode des primes sur les émissions excédentaires, conformément à l'article 7, un point de bonification correspondant à un euro.

3. À partir de 2012, les points de bonification acquis sont comptés avec d'éventuelles primes sur les émissions excédentaires encourues ultérieurement, conformément à l'article 7.

4. La Commission définit la méthode d'attribution et de calcul des points de bonification.

Or. de

Justification

Étant donné que les délais d'élaboration des nouveaux modèles et technologies sont d'au moins 5 à 7 ans, une introduction progressive de la valeur fixée comme objectif est pertinente. Les constructeurs dont la partie du parc se trouvant en-deçà de la valeur fixée comme objectif est plus importante que ce qui est exigé devraient se voir décerner des points de bonification en tant qu'incitations positives et récompenses de l'efficacité des mesures visant à réduire le CO₂. Ces points de bonification sont comptés avec d'éventuelles primes sur les émissions excédentaires encourues ultérieurement.

Amendement 157

Silvia-Adriana Țicău

Proposition de règlement

Article 8 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

1. 1. Pour le 31 octobre 2011 et chaque année suivante, **à la même date**, la Commission publie, **entre autres sur son site Web**, une liste indiquant pour chaque constructeur:

Or. ro

Amendement 158
Kurt Joachim Lauk

Proposition de règlement
Article 8 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

2. À compter du 31 octobre **2016**, la liste publiée conformément au paragraphe 1 indique également si le constructeur a ou non respecté les exigences de l'article 4 pour l'année civile précédente.

Or. de

Justification

Étant donné que les cycles de conception et de production de l'industrie automobile ont une durée de 5 à 7 ans, une valeur limite ne peut être prescrite de façon contraignante qu'à partir de 2015. Une échéance plus rapprochée ne correspondrait pas à la réalité économique. Étant donné le report nécessaire de la date d'introduction, la publication des dates doit être adaptée.

Amendement 159
Umberto Guidoni

Proposition de règlement
Article 9

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 9

Dérogation spéciale applicable aux constructeurs indépendants produisant en petites séries

1. Tout constructeur peut introduire une demande de dérogation aux objectifs d'émissions spécifiques calculés conformément à l'annexe I dès lors:
(a) qu'il produit moins de 10 000 voitures particulières neuves immatriculées dans

supprimé.

*la Communauté par année civile;
(b) qu'il n'est pas lié à un autre constructeur.*

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

(a) le nom du constructeur et la personne qui le représente;

(b) la preuve que le constructeur est admissible au bénéfice d'une dérogation au titre du paragraphe 1;

(c) les informations relatives aux voitures particulières qu'il produit, y compris leur masse et leurs émissions spécifiques de CO₂;

(d) l'indication d'un objectif d'émissions spécifiques compatible avec son potentiel, notamment technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO₂.

3. La Commission accorde au constructeur une dérogation spéciale au titre du paragraphe 1 lorsqu'elle estime que celui-ci réunit les conditions pour en bénéficier et que l'objectif de réduction des émissions spécifiques qu'il propose est compatible avec son potentiel, notamment technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO₂. La dérogation s'applique à compter du 1^{er} janvier de l'année suivant la demande.

4. Tout constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre du présent article notifie sans délai à la Commission tout élément nouveau affectant ou susceptible d'affecter son admissibilité au bénéfice de la dérogation.

5. Si la Commission considère, sur la base d'une notification au titre du paragraphe 4 ou d'un autre élément, qu'un constructeur n'est plus admissible au bénéfice de la dérogation, elle retire ladite dérogation avec effet au 1^{er} janvier de l'année civile suivante et le notifie au constructeur.

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

7. La Commission peut adopter des modalités d'application des paragraphes 1 à 6, notamment en ce qui concerne l'interprétation des critères d'admissibilité au bénéfice d'une dérogation, le contenu des demandes, ainsi que le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO₂. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont adoptées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

Or. en

Justification

Les dérogations spéciales pour les voitures à niveau élevé d'émissions devraient être supprimées dans la mesure où elles sont inévitables et qu'elles auraient pour effet d'encourager les constructeurs à placer ce type de voitures à part dans leur gamme.

Amendement 160

Monica Frassoni, Gabriele Albertini, Gianni De Michelis, Romano Maria La Russa, Vincenzo Lavarra, Pia Elda Locatelli, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Patrizia Toia

Proposition de règlement

Article 9 – Titre et paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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

1. Tout constructeur peut introduire une demande de dérogation aux objectifs d'émissions spécifiques calculés conformément à l'annexe I dès lors:

(a) qu'il produit moins de 10 000 voitures particulières neuves immatriculées dans la

Amendement

Dérogation applicable aux constructeurs ***spécialisés*** produisant en petites séries

1. Tout constructeur peut introduire une demande de dérogation aux objectifs d'émissions spécifiques calculés conformément à l'annexe I dès lors:

(a) qu'il produit moins de 10 000 voitures particulières neuves immatriculées dans la

Communauté par année civile;
(b) *qu'il n'est pas lié à un autre constructeur.*

Communauté par année civile;
(b) *les voitures particulières qu'il produit appartiennent à une catégorie dont les caractéristiques sont telles qu'elles ne permettent pas d'atteindre cet objectif.*

Or. it

Justification

La dérogation est nécessaire pour tous les constructeurs spécialisés (0,2 % du total, moins de 30 000 voitures, faibles distances parcourues, émissions de CO₂ totales marginales), qui ne sont pas en mesure d'obtenir une réduction d'au moins 60 % conformément à l'annexe I. Pour éviter des distorsions de concurrence injustifiées, la dérogation doit être accordée à tous les constructeurs (qu'ils soient "liés" ou non à un autre constructeur) qui sont en concurrence sur les mêmes segments, faute de quoi les constructeurs "liés" représenteraient une lourde charge pour l'administrateur du groupement.

Amendement 161

Herbert Reul

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

(a) qu'il produit moins de **0,1 % des** voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile;

Or. de

Justification

Une réglementation dynamique est plus pertinente qu'une réglementation statique étant donné qu'elle s'adapte à l'évolution du marché.

Amendement 162
Werner Langen

Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

(a) qu'il produit moins de **0,1 % des nouvelles licences pour les** voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile;

Or. {DE} de

Amendement 163
Werner Langen

Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Sur demande, la Commission peut prévoir, pour les constructeurs de modèles spécifiques dont les immatriculations neuves ne représentent pas plus de 1 % du total des immatriculations annuelles de véhicules particuliers neufs dans l'ensemble de l'UE, un objectif alternatif qui prévoit une réduction de 25 % de ces émissions spécifiques moyennes de 2008, en lieu et place des valeurs spécifiques fixées comme objectif calculées conformément à l'annexe I.

Or. de

Justification

La proposition ne tient pas compte de la situation particulière des constructeurs qui proposent des modèles spécifiques, mais dont la taille est trop grande pour qu'ils puissent bénéficier de la dérogation prévue à l'article 9, paragraphe 1 (a) et (b). Un objectif alternatif contraint les constructeurs à déployer des efforts au moins aussi grands que les fabricants de flotte tout en les faisant bénéficier de conditions équitables sur la base de l'année de référence

2008.

Amendement 164
Pierre Pribetich

Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1bis. Tout constructeur impliqué dans la compétition automobile à haut niveau peut introduire une demande de dérogation aux objectifs d'émissions spécifiques calculés conformément à l'annexe I, étant donné que ce type de constructeur investit dans la recherche et développement, dans l'amélioration des conditions de sécurité et participe à sa manière à la réduction des émissions de CO2 par les innovations technologiques.

Or. fr

Justification

Les constructeurs impliqués dans la compétition automobile constituent un atout pour la baisse des émissions de CO2. Leurs investissements importants permettent à tout le secteur automobile d'accéder à des innovations technologiques permettant de diminuer les émissions de CO2. C'est pourquoi il est légitime qu'ils bénéficient de dérogation.

Amendement 165
Rebecca Harms

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

7 bis. Toute demande de dérogation, y compris les informations fournies à l'appui de celle-ci, toute notification effectuée en vertu du paragraphe 4 et toute révocation décidée en vertu des

paragraphe 5 ou 6, de même que les mesures visées au paragraphe 7, sont rendues accessibles au public.

Or. en

Amendement 166
Herbert Reul

Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 7 bis et 7 ter (nouveaux)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

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

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

7 ter. L'entreprise liée peut solliciter auprès de la Commission l'autorisation de souscrire à un objectif alternatif qui prévoit une réduction de 25 % de ses émissions spécifiques moyennes de 2006 en lieu et place de la valeur calculée conformément à l'annexe I si ses immatriculations de voitures neuves annuelles dans l'Union européenne, l'entreprise liée incluse, se situent entre la valeur fixée à l'annexe I et 1 % du

marché européen.

Or. de

Justification

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

Amendement 167

Silvia-Adriana Țicău

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. En 2010, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

Amendement

1. En 2010, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers. ***Dans ce même rapport, elle présente des propositions sur un système de crédits et de certification pour la mise en place d'éco-innovations.***

Or. ro

Amendement 168

Gunnar Hökmark

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. En **2010**, la Commission évalue, sur la base des données collectées conformément à la décision 1753/2000/CE s'il y a eu,

Amendement

2. En **2016**, la Commission évalue, sur la base des données collectées conformément à la décision 1753/2000/CE s'il y a eu,

entre 2006 et 2009, une évolution supérieure ou inférieure à zéro dans la masse des voitures particulières neuves. En cas de changement dans la masse des voitures particulières neuves, la valeur de la masse autonome portée à l'annexe I est remplacée par la moyenne des valeurs de masse constatées entre les années civiles 2006 et **2009**. Cette modification, qui porte sur les éléments non essentiels du présent règlement, est adoptée conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

entre 2006 et 2015, une évolution supérieure ou inférieure à zéro dans la masse des voitures particulières neuves. En cas de changement dans la masse des voitures particulières neuves, la valeur de la masse autonome portée à l'annexe I est remplacée par la moyenne des valeurs de masse constatées entre les années civiles 2006 et **2015**. Cette modification, qui porte sur les éléments non essentiels du présent règlement, est adoptée conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

Or. en

Justification

La courbe linéaire qui permet de définir les objectifs pour 2012 se fonde sur le poids moyen total des voitures. Si ce poids moyen venait à changer, les constructeurs auraient moins de deux ans pour satisfaire à de nouveaux objectifs, un tel délai étant insuffisant étant donné que la plupart des modèles seraient alors dans la phase de conception ou de production.

Amendement 169 **Gunnar Hökmark**

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

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

3. La Commission examinera les évolutions technologiques en vue de modifier, en tant que de besoin, les dispositions du règlement (CE) n° 715/2007 relatif à la réception des véhicules à moteur. ***La Commission examinera notamment les procédures de mesure des émissions de CO₂ et les options permettant d'inclure les essais relatifs aux émissions de CO₂ dans la procédure de vérification en service sans entraver l'introduction rapide de technologies nouvelles et moins éprouvées (telles que les batteries et piles à combustible) visant à réduire les***

Justification

La mise à jour ou le remplacement des procédures d'essai pourrait être nécessaire afin de tenir compte des modifications des caractéristiques des véhicules et du comportement du conducteur, ce afin de garantir que les émissions mondiales effectives correspondent à celles qui sont mesurées lors de la réception. L'inclusion d'essais relatifs aux émissions de CO₂ dans la procédure de vérification en service permet de vérifier que les émissions de CO₂ provenant du parc automobile sont comparables à celles qui sont mesurées lors de la réception. Dans le cas des véhicules équipés de technologies nouvelles et moins éprouvées (p. ex. batteries, piles à combustible), certaines dégradations devraient être autorisées afin de ne pas entraver l'introduction rapide de nouvelles technologies offrant un potentiel élevé pour la réduction à long terme.

Amendement 170

Rebecca Harms

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. En particulier, la Commission présente, le cas échéant, d'ici 2010, des propositions visant à garantir que les procédures de mesure des émissions de CO₂ conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et à ses mesures d'exécution sont adaptées, conformément à l'article 14, paragraphe 3, dudit règlement, afin de mieux refléter les conditions réelles de conduite et d'intégrer l'ensemble des éco-innovations pertinentes liées à ces procédures.

Or. en

Amendement 171
Umberto Guidoni

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. En 2010, la Commission évaluera si, entre 2006 et 2009, l'empreinte au sol des voitures particulières neuves a subi une modification supérieure à 0.

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

Or. en

Justification

Le paramètre relatif à la masse devrait être remplacé par celui relatif à l'empreinte au sol de manière à éviter que le règlement ne favorise certaines technologies de réduction des émissions de CO₂ (diésélisation, hybridation) plutôt que d'autres. Le paramètre relatif à l'empreinte au sol assurera également une plus grande sécurité réglementaire dans la mesure où les changements attendus à l'avenir sont moins importants que ceux liés à la masse.

Amendement 172
Britta Thomsen

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. La Commission veillera à ce que, d'ici le 31 décembre 2012, les procédures de mesure des émissions de CO₂ telles qu'établies par le règlement (CE) n° 715/2007 et ses mesures d'exécution soient adaptées conformément à l'article 14,

paragraphe 3, dudit règlement, afin de mieux refléter les conditions réelles de conduite. La Commission s'assurera que toutes les éco-innovations appropriées soient développées dans le cadre de ces procédures.

Or. en

Justification

Les procédures d'essai devraient être révisées afin de tenir compte de l'impact de toutes les mesures techniques visant à réduire les émissions de CO₂, y compris celles baptisées "éco-innovations". Une telle révision est également nécessaire afin de fournir aux consommateurs de meilleures informations concernant leur consommation de carburant et les coûts y afférents et de mieux refléter les émissions mondiales effectives.

Amendement 173

Jerzy Buzek

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Chaque fois que la Commission propose un nouvel acte législatif ayant une incidence telle sur les véhicules légers et leurs émissions qu'il en résulte, directement ou indirectement, une augmentation des émissions de CO₂, la Commission en fera clairement mention dans ses propositions au Parlement européen et au Conseil et précisera les éventuelles incidences négatives en termes de respect par les constructeurs des objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ établis dans le présent règlement.

Or. en

Justification

L'industrie automobile devrait recevoir réparation lorsque des propositions législatives contribuent à faire augmenter les émissions de CO₂. Cette mesure est cohérente avec les

principes adoptés dans le cadre de CARS21: stabilité, prévisibilité et rentabilité concernant la réalisation des objectifs. C'est pourquoi il conviendrait de mentionner clairement si d'éventuelles dispositions proposées auront une incidence négative sur la réalisation de l'objectif de réduction des émissions de CO₂.

Amendement 174
Rebecca Harms

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. La Commission réexaminera les évolutions technologiques en vue d'introduire, le cas échéant, des seuils d'équivalent CO₂ pour d'autres formes d'énergie utilisées pour les voitures particulières. Ces mesures, ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont adoptées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

Or. en

Amendement 175
Jerzy Buzek

Proposition de règlement
Article 11

Texte proposé par la Commission

Amendement

Information des consommateurs
À compter du 1er janvier 2010, les constructeurs veillent à ce que les étiquettes, les affiches ainsi que la documentation et le matériel promotionnels visés aux articles 3, 5 et 6 de la directive 1999/94/CE indiquent l'écart entre les émissions spécifiques de CO₂ de la voiture particulière proposée à la vente et l'objectif d'émissions

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

***spécifiques défini pour cette voiture
particulière en vertu de l'annexe I.***

Or. en

Justification

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

Amendement 176
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Article 11

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

À compter du 1er janvier 2010, les constructeurs veillent à ce que les étiquettes, les affiches ainsi que la documentation et le matériel promotionnels visés aux articles 3, 5 et 6 de la directive 1999/94/CE indiquent l'écart entre les émissions spécifiques de CO₂ de la voiture particulière proposée à la vente et l'objectif d'émissions spécifiques défini pour cette voiture particulière en vertu de l'annexe I. ***Une part significative du total de l'espace réservé à la publicité et de la documentation promotionnelle est consacrée à des informations visibles, précises et aisément compréhensibles sur les performances des voitures en matière d'émissions de CO₂.***

Un label de performance absolue des véhicules en matière d'émissions de CO₂, normalisé et réexaminé régulièrement, est adopté en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3, dans un délai de six mois à compter de l'adoption du

présent règlement.

Or. en

Amendement 177

Zdzisław Kazimierz Chmielewski

Proposition de règlement

Article 11

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

Or. pl

Justification

Le texte de l'article dans la version proposée n'a pas de force de contrainte. Si l'on veut accroître l'intérêt pour des voitures à faible émission de CO₂ parmi les usagers de l'Union européenne et soutenir les actions de sensibilisation aux questions écologiques dans l'Union européenne, il faut que les informations sur le non-respect par les producteurs des normes d'émissions de CO₂ soit plus objective et accessible publiquement.

Amendement 178

Alejo Vidal-Quadras, Pilar del Castillo Vera

Proposition de règlement

Article 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 11 bis

Mesures d'exécution

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

Or. en

Justification

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

Amendement 179

Dominique Vlasto

Proposition de règlement

Article 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 11 bis

Les mesures nécessaires à l'application de l'Article 3.1 (fa), visant à amender les éléments non essentiels de ce règlement, sont adoptées en accord avec la procédure réglementaire avec contrôle selon l'Article 12(3).

Or. fr

Justification

La mise en oeuvre de la procédure de comitologie doit être préconisée afin de garantir une approche harmonisée des écotechnologies.

Amendement 180
Silvia-Adriana Țicău

Proposition de règlement
Article 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 11 bis

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

Or. en

Justification

L'approbation des éco-innovations au niveau européen dans le cadre de la procédure de comitologie permet de garantir une approche harmonisée. La comitologie est une procédure qui relève du droit communautaire et que la Commission utilise régulièrement pour parvenir à des décisions communes pour modifier une législation existante ou pour introduire une nouvelle législation qui ressortit à sa compétence dans le domaine de la construction de véhicules à moteur. Cet amendement clarifie le recours à la procédure de comitologie.

Amendement 181
Pierre Pribetich

Proposition de règlement
Annexe I – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

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

dans laquelle:

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

Émissions spécifiques de CO₂ autorisées = $130 + \frac{1}{2}[a \times (M - M_0) + b \times (F - F_0)]$

dans laquelle:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

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

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

Augmentation autonome de la masse (AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

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

F = empreinte (voie x empattement) du véhicule en mètres carrés (m²)

$$F_0 = 3,89 \text{ m}^2$$

$$a = 0,03048$$

$$b = 28,9$$

Or. fr

Justification

L'étude d'impact de la Commission ne démontre pas clairement que la masse est le paramètre le plus approprié. Le plus grand inconvénient avec la masse est que ce paramètre introduit une incitation à produire des véhicules plus lourds, ce qui est contre-productif pour les émissions de CO₂. Par conséquent, il faut prendre en compte l'empreinte au sol dans le calcul. De plus, la pente à 60% est une prime aux véhicules lourds: une pente à 40% permettra à tous les constructeurs d'être dans une position équitable.

Amendement 182

Fiona Hall

Proposition de règlement

Annexe I – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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

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

dans laquelle:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

Amendement

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

$$\text{Émissions spécifiques de CO}_2 \text{ autorisées} = 130 + a \times (F - F_0) \text{ dans laquelle:}$$

dans laquelle:

F = empreinte au sol du véhicule en mètres carrés (m²)

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

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

Augmentation autonome de *la masse*
(AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

$$F_0 = 3,91 \times f$$

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

Augmentation autonome de *l'empreinte au sol* (AFI) = 0 %

$$a = 25,30$$

Or. en

Justification

Le paramètre relatif à la masse devrait être remplacé par celui relatif à l'empreinte de manière à faciliter l'innovation en ce qui concerne les véhicules légers. Un paramètre lié à la masse pénalise un véhicule plus léger en imposant une valeur limite plus stricte. Le paramètre relatif à l'empreinte au sol est également préférable en termes de sécurité réglementaire dans la mesure où les changements attendus à l'avenir sont moins importants que ceux liés à la masse.

Amendement 183 **Umberto Guidoni**

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

Texte proposé par la Commission

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

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

dans laquelle:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

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

Amendement

1. Pour chaque voiture particulière neuve ***immatriculée dans la Communauté au cours de l'année commençant le 1^{er} janvier 2012***, les émissions spécifiques de CO₂ autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:

$$\text{Émissions spécifiques de CO}_2 \text{ autorisées} = 120 + a \times (F - F_0) \text{ dans laquelle:}$$

dans laquelle:

F = empreinte au sol du véhicule en mètres carrés (m²)

$$F_0 = 3,91 \times f$$

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

Augmentation autonome de *la masse*
(AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

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

Augmentation autonome de *l'empreinte au sol* (AMI) = 0 %

$$a = 15,56$$

Or. en

Justification

Le paramètre relatif à la masse devrait être remplacé par celui relatif à l'empreinte au sol de manière à éviter que le règlement ne favorise certaines technologies de réduction des émissions de CO₂ (diésélisation, hybridation) plutôt que d'autres. Le paramètre relatif à l'empreinte au sol assurera également une plus grande sécurité réglementaire dans la mesure où les changements attendus à l'avenir sont moins importants que ceux liés à la masse.

Amendement 184

Gabriele Albertini, Gianni De Michelis, Romano Maria La Russa, Vincenzo Lavarra, Pia Elda Locatelli, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Patrizia Toia

Proposition de règlement Annexe I – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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

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

dans laquelle:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

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

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

Augmentation autonome de la masse
(AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

Amendement

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

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

dans laquelle:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

$$M_0 = 1289,0$$

$$a = 0,0230$$

Justification

Pour des raisons d'ordre environnemental et social, les petites voitures, qui émettent le moins de CO₂, doivent être abordables. Par conséquent, les objectifs spécifiques assignés aux constructeurs doivent garantir que les constructeurs de petites voitures ne seront pas contraints de consentir, d'un point de vue technique, des efforts iniques qui rendraient prohibitifs les coûts et, pour le client, les prix. Une modification de "a" (inclinaison à 30 %) est donc nécessaire. Il est également demandé que l'augmentation de la masse (AMI) soit supprimée afin que l'objectif assigné soit sûr.

Amendement 185

Rebecca Harms

Proposition de règlement

Annexe I – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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

Émissions spécifiques de CO₂ autorisées = **130** + a × (M – M₀)

dans laquelle:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

M₀ = 1289,0 × f

f = (1 + **AMI**)⁶

Augmentation autonome de la masse (AMI) = 0 %

a = **0,0457**

Amendement

1. **En 2012, pour** chaque voiture particulière neuve **immatriculée dans la Communauté**, les émissions spécifiques de CO₂ autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:

Émissions spécifiques de CO₂ autorisées = **120** + a × (M – M₀)

dans laquelle:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

M₀ = 1289,0 × f

f = (1 + **AMI**)⁶

Augmentation autonome de la masse (AMI) = 0 %

a = **(0,0305/130) x 120**

Justification

Le présent amendement vise à faire passer l'objectif à 120 g/km et le profil à 40% (chiffres qui résultent de l'analyse d'impact de la Commission (COM_SEC(2007)1723, p. 28)).

Amendement 186 **Adina-Ioana Vălean**

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

Texte proposé par la Commission

1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO₂ autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:
Émissions spécifiques de CO₂ autorisées = $130 + a \times (M - M_0)$
dans laquelle:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

$M_0 = 1289,0 \times f$

$f = (1 + AMI)^6$

Augmentation autonome de la masse (AMI) = 0 %

a = **0,0457**

Amendement

1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO₂ autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:
Émissions spécifiques de CO₂ autorisées = $130 + a \times (M - M_0)$
dans laquelle:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

$M_0 = 1289,0$

Augmentation autonome de la masse (AMI) = 0 %

a = **0,0230**

Or. en

Justification

Selon l'analyse d'impact accompagnant la proposition de la Commission, un profil égal ou supérieur à 60% donnerait lieu à une nette inégalité en imposant pour les petites voitures des augmentations de prix supérieures à celles appliquées pour les grosses voitures. Ceci risquerait de rendre les petits véhicules à faible niveau d'émissions de CO₂ difficilement abordable pour les consommateurs. Un profil de 30% est dès lors à la fois plus équitable et plus efficace tout en étant davantage conforme au principe du pollueur-payeur.

Amendement 187

Kurt Joachim Lauk, Angelika Niebler, Anja Weisgerber

Proposition de règlement

Annexe I – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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

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

dans laquelle:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

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

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

Augmentation autonome de la masse (AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

Amendement

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

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

dans laquelle:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

$$M_0 = 1289,0$$

Augmentation autonome de la masse (AMI) = 0 %

$$a = 0,0230$$

Or. en

Justification

Selon l'analyse d'impact contenue dans le document de travail des services de la Commission, SEC(2007)1723 du 19.12.2007, les critères de neutralité concurrentielle, de compatibilité avec le développement durable et d'équité sociale, sont le mieux atteints lorsque l'angle d'inclinaison des courbes des valeurs limites s'élève à 80 %.

Amendement 188

Silvia-Adriana Țicău

Proposition de règlement

Annexe I – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO₂

Amendement

1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO₂

autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:
Émissions spécifiques de CO₂ autorisées = $130 + a \times (M - M_0)$
dans laquelle:
M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)
 $M_0 = 1289,0 \times f$
 $f = (1 + AMI)^6$
Augmentation autonome de la masse
(AMI) = 0 %
a = 0,0457

autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:
Émissions spécifiques de CO₂ autorisées = $130 + a \times (M - M_0)$
dans laquelle:
M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)
 $M_0 = 1289,0$
a = 0,0457

Or. ro

Justification

Puisque l'AMI est égale à zéro, la formule de calcul du coefficient f ne se justifie pas.

Amendement 189
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Annexe I – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Pour chaque voiture particulière neuve immatriculée dans la Communauté entre 2013 et 2020, les émissions spécifiques de CO₂ autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées sur la base de la moyenne linéaire annuelle des objectifs d'émissions du parc entre 2012 et 2020. La différenciation de la moyenne annuelle se fonde sur l'empreinte au sol du véhicule et sur un profil de 40%.

Les mesures pour différencier l'objectif, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont adoptées d'ici au 1^{er} janvier 2012 en conformité avec la procédure de réglementation avec

contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

Or. en

Amendement 190

Rebecca Harms

Proposition de règlement

Annexe I – paragraphe 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 ter. Pour chaque voiture particulière neuve immatriculée au sein de la Communauté entre 2021 et 2025, les émissions spécifiques de CO₂ autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées sur la base de la moyenne linéaire annuelle des objectifs d'émissions du parc entre 2020 et 2025. La différenciation des niveaux d'émissions moyens, si différenciation il y a, se fonde sur l'empreinte au sol du véhicule et sur un profil maximum de 40%.

Les mesures pour différencier l'objectif, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont adoptées d'ici au 1^{er} janvier 2020 en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

Or. en

Amendement 191

Dorette Corbey

Proposition de règlement

Annexe I – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Chaque constructeur veille à ce que, pour l'année commençant le

1^{er} janvier 2020 et pour chaque année suivante, au moins huit pour cent de l'ensemble des voitures particulières qu'il produit soient des véhicules à émissions nulles. Pour réaliser cet objectif, les constructeurs peuvent recourir aux dispositions en matière de regroupement établies à l'article 5, paragraphe 1 bis.

Or. en

Amendement 192

Dorette Corbey

Proposition de règlement

Annexe II – partie A – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Pour l'année commençant le 1^{er} janvier 2016 et pour chaque année suivante, les États membres recueillent, outre les informations énumérées au paragraphe 1, les informations ci-après pour chaque véhicule neuf à émissions nulles immatriculé sur leur territoire:

(a) émissions spécifiques de CO₂ (en g/km) liées à la production de carburant destiné aux véhicules à émissions nulles.

Or. en

Amendement 193

Werner Langen

Proposition de règlement

Annexe II - partie A – paragraphe 3 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. Pour *l'année* commençant le 1^{er} janvier **2010** et pour chaque *année suivante*, les États membres déterminent

3. Pour **le mois** commençant le 1^{er} janvier **2012** et pour chaque **mois suivant**, les États membres déterminent

pour chaque constructeur, suivant les méthodes décrites dans la partie B:

pour chaque constructeur, suivant les méthodes décrites dans la partie B:

Or. de

Amendement 194
Werner Langen

Proposition de règlement
Annexe II bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

ANNEXE II bis

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

1. La Commission nomme un comité d'experts (comité d'évaluation des éco-innovations) composé de représentants des services compétents de la Commission et appelé à se prononcer sur les demandes de prise en compte du potentiel de réduction des émissions dans le calcul des émissions spécifiques des constructeurs. Le comité peut faire appel à des experts extérieurs. Il rend compte tous les trimestres au comité visé à l'article 9 de la décision 280/2004/CE¹.

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

3. Les mesures pouvant être prises en compte dans la détermination des émissions spécifiques d'un constructeur
a) doivent apporter une contribution mesurable à la réduction des émissions de gaz à effet de serre,

b) doivent se rapporter sans conteste aux émissions de CO₂ d'un type de véhicule déterminé ou d'un nombre déterminé de véhicules de ce type,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

doit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. Le comité institué conformément à l'article 12 du présent règlement doit vérifier que la demande concernant les éco-innovations est complète et, trois mois après le dépôt des dossiers de candidature,

se prononcer sur la prise en compte des éco-innovations. La Commission soumet au comité une proposition dans ce sens.

Le candidat peut, contre la décision du comité, saisir la Commission dans un délai d'un mois après communication de la décision. La Commission établit le recours et le comité l'examine dans un délai de trois mois et prend une décision.

Toutes les décisions concernant la prise en compte des éco-innovations sont publiées par la Commission au Journal officiel de l'Union européenne.

9. Lorsqu'une demande d'ajout pour une année civile est agréée, et si la mesure n'a pas été rendue obligatoire entre-temps au titre de la procédure d'homologation du modèle ou d'autres dispositions, l'autorisation de prise en compte pour les années suivantes ne doit être accompagnée de preuves que pour ce qui est des types de véhicules équipés de la mesure, dont le volume autorisé et, partant, les effets qui en résultent sur les émissions moyennes du constructeur.

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

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

¹ *Décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 relative à un mécanisme pour surveiller*

les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto (JO L 49 du 19.2.2004, p. 1.).

Or. de

Justification

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