PARLEMENT EUROPÉEN

2004 *2009*

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

2007/0297(COD)

18.6.2008

AMENDEMENTS
11 – 265

Projet de rapport
Guido Sacconi
(PE406.014v01-00)

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_LegReport

Amendement 11
Riitta Myller

Proposition de règlement
Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(4 bis) L'objectif principal doit être de diminuer la consommation totale d'énergie par les transports. Il convient, dans ce but, de prêter attention tant à la réduction des émissions des voitures particulières par des moyens techniques qu'en général, à la diminution des besoins de déplacement. La réduction de ces besoins doit être prise en compte dans tous les domaines politiques, notamment l'aménagement du territoire et les systèmes de transport collectif. Il convient de transférer la demande en transports de la route au rail en développant le réseau ferré. Il faut également s'efforcer d'influer sur le comportement des consommateurs, par exemple sur leur façon de conduire.

Or. fi

Amendement 12
Johannes Blokland

Proposition de règlement
Considérant 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(9 bis) Le 24 octobre 2007, le Parlement européen a adopté une résolution sur la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO_2 des voitures et véhicules commerciaux légers.

Or. en

Justification

Il est nécessaire de prendre également en considération la résolution qui a été adoptée par le Parlement européen sur la réduction des émissions de CO_2.

Amendement 13
Dorette Corbey

Proposition de règlement
Considérant 10

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(10) Les communications ont proposé une approche intégrée visant à réaliser l'objectif de la communautaire de 120 g de CO_2/km d'ici 2012 et ont annoncé que la Commission proposerait un cadre législatif dans ce but. Ce cadre sera centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO_2 permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO_2/km en moyenne pour le parc automobile neuf. Conformément à l'approche relative aux engagements volontaires des constructeurs, ***ce cadre englobe*** les éléments pris en compte aux fins des mesures des émissions de CO_2 des voitures particulières en application du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. ***Une réduction supplémentaire de 10 g de CO_2/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	***(10) Afin de respecter l'engagement indépendant de l'Union européenne de réduire d'au moins 20% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, d'ambitieuses réductions s'imposent dans les émissions de CO_2 émanant du secteur du transport. Compte tenu de cet impératif, un objectif de 120 g de CO_2/km en moyenne pour le parc de véhicules neufs d'ici 2012 par le biais d'une amélioration de la technologie des moteurs, de même que des objectifs contraignants à long terme de 80 g CO_2/km en 2020 et de 60 g CO_2/km en 2025 apparaissent comme une nécessité. Les objectifs à long terme assurent aux constructeurs automobiles la sécurité réglementaire requise pour leur permettre de programmer leurs investissements en matière de voitures particulières à faible niveau d'émissions de CO_2.*** 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 CO_2 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

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.

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

Justification

L'objectif de 120 grammes sans mesures complémentaires d'ici 2012 figure dans la proposition initiale de la Commission, et la technologie actuelle permet d'atteindre cet objectif. De plus, la fixation d'objectifs contraignants à long terme apparaît comme une nécessité si l'on veut offrir aux constructeurs automobiles les perspectives à long terme dont ils ont besoin.

Amendement 14
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 communautaire de 120 g de CO_2/km d'ici 2012 et ont annoncé que la Commission proposerait un*** cadre législatif ***dans ce but. Ce cadre sera*** centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO_2 permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO_2/km en moyenne pour le parc automobile neuf. ***Conformément à l'approche relative aux engagements volontaires des constructeurs, ce cadre englobe les éléments pris en compte aux fins des mesures des émissions de CO_2 des voitures particulières en application du***

Amendement

(10) ***Un*** cadre législatif ***permettant d'atteindre l'objectif communautaire*** centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO_2 permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de ***120*** g de CO_2/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 CO_2, y compris la contribution équivalente des systèmes de climatisation, et*** au respect par les voitures particulières neuves des objectifs en

règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Une réduction supplémentaire de 10 g de CO_2/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.

matière d'émissions fixés par le présent règlement.

Or. en

Amendement 15
Jens Holm

Proposition de règlement
Considérant 10

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(10) ***Les communications ont proposé une approche intégrée visant à réaliser l'objectif communautaire de 120 g de CO_2/km d'ici 2012 et ont annoncé que la Commission proposerait un*** cadre législatif ***dans ce but. Ce cadre sera*** centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO_2 ***permettant de parvenir***, par des améliorations de la technologie des moteurs, ***à*** l'objectif de ***130 g*** de CO_2/km en moyenne pour le parc automobile neuf. ***Conformément à l'approche relative aux engagements volontaires des constructeurs, ce cadre***	(10) ***Un*** cadre législatif centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO_2 ***s'impose si l'on veut atteindre*** l'objectif ***communautaire*** de ***120 g*** de CO_2/km en moyenne pour le parc automobile neuf ***d'ici 2012,*** par des améliorations de la technologie des moteurs. 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

englobe les éléments pris en compte aux fins des mesures des émissions de CO_2 des voitures particulières en application du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Une réduction supplémentaire de 10 g de CO_2/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.

par le présent règlement.

Or. en

Justification

Les propositions de la Commission fixent à 130 g de CO_2/km le taux moyen des émissions de CO_2, pour le parc automobile neuf, grâce à des améliorations dans la technologie des moteurs, et prévoient des mesures complémentaires correspondant à 10 g/km. Le présent amendement propose la valeur de 120 g par kilomètre grâce aux seules mesures relatives à la technologie des moteurs. Non seulement la technologie requise existe, mais l'objectif de 120 g de CO_2/km a déjà été repoussée deux fois. Il n'y a donc aucune raison de le reporter une nouvelle fois.

Amendement 16
Johannes Blokland

Proposition de règlement
Considérant 10

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(10) Les communications ont proposé une approche intégrée visant à réaliser	(10) Les communications ont proposé une approche intégrée visant à réaliser

l'objectif de la communautaire de 120 g de CO_2/km d'ici 2012 et ont annoncé que la Commission proposerait un cadre législatif dans ce but. Ce cadre sera centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO_2 permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO_2/km en moyenne pour le parc automobile neuf. Conformément à l'approche relative aux engagements volontaires des constructeurs, ce cadre englobe les éléments pris en compte aux fins des mesures des émissions de CO_2 des voitures particulières en application du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Une réduction supplémentaire de 10 g de CO_2/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.

l'objectif de la communautaire de 120 g de CO_2/km d'ici 2012 et ont annoncé que la Commission proposerait un cadre législatif dans ce but. Ce cadre sera centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO_2 permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO_2/km en moyenne pour le parc automobile neuf. Conformément à l'approche relative aux engagements volontaires des constructeurs, ce cadre englobe les éléments pris en compte aux fins des mesures des émissions de CO_2 des voitures particulières en application du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Une réduction supplémentaire de 10 g de CO_2/km, ou équivalent si cela est techniquement nécessaire, sera réalisée grâce à d'autres améliorations technologiques et à l'usage accru des biocarburants ***durables***. Par ailleurs, le comportement des consommateurs a une incidence sur les émissions globales des voitures particulières et il convient donc de fournir à ces derniers les informations relatives au respect par les voitures particulières neuves des objectifs en matière d'émissions fixés par le présent règlement.

Or. en

Amendement 17
Kurt Joachim Lauk

Proposition de règlement
Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(10 bis) Dans ses avis sur les communications de la Commission du 7 février 2007, le Parlement européen a fait observer que la mise au point de nouveaux modèles de voitures particulières exigeait de cinq à sept ans et a donc demandé à la Commission de ne pas fixer, pour les émissions de CO_2, d'objectifs obligatoires définitifs pour une date antérieure à 2015.

Or. de

Justification

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

Amendement 18
Dorette Corbey

Proposition de règlement
Considérant 10 ter (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 CO_2, leur performance en matière d'émission de gaz à effet de serre est meilleure que celle des véhicules équipés d'un moteur à combusion 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

Justification

Plusieurs types de véhicules à emissions nulles, comme les véhicules électriques ou hybrides, existent depuis plusieurs années et plusieurs fabricants les développent, mais, jusqu'à présent, les véhicules à émissions nulles n'ont pas été commercialisés sur une échelle significative. Il est indispensable de stimuler la production de ces véhicules.

Amendement 19
Chris Davies

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 CO_2 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	(12) Afin de préserver la diversité du marché automobile et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO_2 selon l'utilité des voitures sur une base linéaire. ***L'empreinte au sol (à savoir la voie mutlipliée 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 le poids des véhicules que l'autre paramètre relatif à la masse***.Il convient, ***en tout état de cause***, de collecter les données concernant l'empreinte au sol 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

fondée sur l'utilité. Lors de l'établissement des objectifs, il est nécessaire de prendre en compte les prévisions d'évolution de la masse des voitures neuves jusqu'en 2012 et d'éviter toute mesure d'incitation susceptible d'encourager les constructeurs à augmenter la masse de leurs véhicules à la seule fin de bénéficier d'un objectif de réduction des émissions de CO_2 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.

d'incitation susceptible d'encourager les constructeurs à augmenter la masse ***et l'empreinte au sol*** de leurs véhicules à la seule fin de bénéficier d'un objectif de réduction des émissions de CO_2 calculé en conséquence. C'est pourquoi, lors de la définition des objectifs pour 2012, il ***conviendra*** de ***prendre en considération*** 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

La proposition de la Commission de recourir à un paramètre fondé sur la masse pénalisera les fabricants qui allègent leurs véhicules. Cela est contraire à l'objectif poursuivi. La réduction du poids est l'un des moyens les plus importants de réduire le CO_2. Le paramètre doit reposer sur l'empreinte au sol.

Amendement 20
Jens Holm

Proposition de règlement
Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) Afin de préserver la diversité du marché automobile et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO_2 selon l'utilité des voitures sur une base

Amendement

(12) Afin de préserver la diversité du marché automobile et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO_2 selon l'utilité des voitures sur une base

linéaire. ***La masse*** du véhicule apparaît comme le paramètre le plus approprié aux fins de la définition de l'utilité***. Ce*** paramètre ***fournit en effet une correspondance satisfaisante avec les émissions actuelles et permettrait donc de fixer des objectifs plus réalistes et neutres du point de vue de la concurrence. En outre, les données relatives à la masse des véhicules sont facilement accessibles.*** Il convient ***cependant*** de collecter ***également*** les données concernant ***l'autre paramètre relatif à l'utilité, à savoir*** l'empreinte au sol ***(qui correspond à la voie multipliée par l'empattement),*** afin de faciliter les évaluations à plus long terme de l'approche fondée sur l'utilité. Lors de l'établissement des objectifs, il est nécessaire de prendre en compte les prévisions d'évolution de la masse des voitures neuves jusqu'en 2012 et d'éviter toute mesure d'incitation susceptible d'encourager les constructeurs à augmenter la masse de leurs véhicules à la seule fin de bénéficier d'un objectif de réduction des émissions de CO_2 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.

linéaire. ***L'empreinte au sol (à savoir la voie mutlipliée 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, ***en tout état de cause***, de collecter les données concernant l'empreinte au sol 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 ***et l'empreinte au sol*** de leurs véhicules à la seule fin de bénéficier d'un objectif de réduction des émissions de CO_2 calculé en conséquence. C'est pourquoi, lors de la définition des objectifs pour 2012, il ***conviendra*** de ***prendre en considération*** 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

Il convient de remplacer le paramètre de la masse par celui de l'empreinte au sol afin d'éviter que le règlement ne privilégie certaines technologies de réduction de CO_2 (diéselisation, hybridisation, etc.) au détriment d'autres. L'empreinte au sol permet également d'assurer une plus grande sécurité réglementaire dans la mesure où ce paramètre devrait, dans les années à

venir, être moins sujet à modification que la masse.

Amendement 21
Anders Wijkman

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 CO_2 selon l'utilité des voitures sur une base linéaire. ***La masse*** du véhicule apparaît comme le paramètre le plus approprié aux fins de la définition de l'utilité***. Ce*** paramètre ***fournit en effet une correspondance satisfaisante avec les émissions actuelles et permettrait donc de fixer des objectifs plus réalistes et neutres du point de vue de la concurrence. En outre, les données relatives à la masse des véhicules sont facilement accessibles.*** Il convient ***cependant*** de collecter ***également*** les données concernant ***l'autre paramètre relatif à l'utilité, à savoir*** l'empreinte au sol ***(qui correspond à la voie multipliée par l'empattement),*** afin de faciliter les évaluations à plus long terme de l'approche fondée sur l'utilité. Lors de l'établissement des objectifs, il est nécessaire de prendre en compte les prévisions d'évolution de la masse des voitures neuves jusqu'en 2012 et d'éviter toute mesure d'incitation susceptible d'encourager les constructeurs à augmenter la masse de leurs véhicules à la seule fin de bénéficier d'un objectif de réduction des émissions de CO_2 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	(12) Afin de préserver la diversité du marché automobile et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO_2 selon l'utilité des voitures sur une base linéaire. ***L'empreinte au sol (à savoir la voie mutlipliée 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, ***en tout état de cause***, de collecter les données concernant l'empreinte au sol 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 ***et l'empreinte au sol*** de leurs véhicules à la seule fin de bénéficier d'un objectif de réduction des émissions de CO_2 calculé en conséquence. C'est pourquoi, lors de la définition des objectifs pour 2012, il ***conviendra*** de ***prendre en considération*** 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

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.	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 normes fondées sur l'empreinte au sol offrent aux constructeurs automobiles un plus grand nombre d'options en matière de réduction de CO_2, sans pénaliser l'option relative à une réduction du poids.

Amendement 22
Rebecca Harms

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 CO_2 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***	(12) Afin de préserver la diversité du marché automobile et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO_2 selon l'utilité des voitures sur une base linéaire. ***Après 2012, l'empreinte au sol (à savoir la voie multipliée par l'empattement)*** 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 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

l'approche fondée sur l'utilité. Lors de l'établissement des objectifs, il est nécessaire de prendre en compte les prévisions d'évolution de la masse des voitures neuves jusqu'en 2012 et d'éviter toute mesure d'incitation susceptible d'encourager les constructeurs à augmenter la masse de leurs véhicules à la seule fin de bénéficier d'un objectif de réduction des émissions de CO_2 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.

émissions de CO_2 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 23
Kurt Joachim Lauk

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 CO_2 selon l'utilité des voitures sur une base	(12) Afin de préserver la diversité du marché automobile et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO_2 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. La masse du véhicule apparaît comme le paramètre le plus approprié aux fins de la définition de l'utilité. Ce paramètre fournit en effet une correspondance satisfaisante avec les émissions actuelles et permettrait donc de fixer des objectifs plus réalistes et neutres du point de vue de la concurrence. En outre, les données relatives à la masse des véhicules sont facilement accessibles. Il convient cependant de collecter également les données concernant l'autre paramètre relatif à l'utilité, à savoir l'empreinte au sol (qui correspond à la voie multipliée par l'empattement), afin de faciliter les évaluations à plus long terme de l'approche fondée sur l'utilité. Lors de l'établissement des objectifs, il est nécessaire de prendre en compte les prévisions d'évolution de la masse des voitures neuves jusqu'en ***2012*** et d'éviter toute mesure d'incitation susceptible d'encourager les constructeurs à augmenter la masse de leurs véhicules à la seule fin de bénéficier d'un objectif de réduction des émissions de CO_2 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.

linéaire. La masse du véhicule apparaît comme le paramètre le plus approprié aux fins de la définition de l'utilité. 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 CO_2 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.

Or. de

Justification

Étant donné que, dans l'industrie automobile, les cycles de conception et de production sont de cinq à sept ans, la réalisation d'un objectif obligatoire ne saurait être imposée avant 2015.

Une date plus proche ne s'accorderait pas avec la réalité économique.

Amendement 24
Riitta Myller

Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(13) Le présent règlement a pour but d'inciter le secteur automobile à investir dans de nouvelles technologies. Il encourage activement l'éco-innovation et prend en compte les évolutions technologiques à venir, ce qui renforce la compétitivité de l'industrie européenne et stimule la création d'emplois de qualité.	(13) Le présent règlement a pour but d'inciter le secteur automobile à investir dans de nouvelles technologies. Il encourage activement l'éco-innovation***, notamment le développement des voitures hybrides et électriques, dont les émissions sont significativement plus faibles que celles des voitures ordinaires,*** et prend en compte les évolutions technologiques à venir, ce qui renforce la compétitivité de l'industrie européenne et stimule la création d'emplois de qualité.

Or. fi

Amendement 25
Inés Ayala Sender, María Sornosa Martínez

Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(13) Le présent règlement a pour but d'inciter le secteur automobile à investir dans de nouvelles technologies. Il encourage activement l'éco-innovation et prend en compte les évolutions technologiques à venir, ce qui renforce la compétitivité de l'industrie européenne et stimule la création d'emplois de qualité.	(13) Le présent règlement a pour but d'inciter le secteur automobile à investir dans de nouvelles technologies. Il encourage activement l'éco-innovation et prend en compte les évolutions technologiques à venir, ce qui renforce la compétitivité de l'industrie européenne et stimule la création d'emplois de qualité. ***La Commission peut envisager la possibilité d'inclure des mesures d'éco-innovation lors de la révision des procédures d'essai visées à l'article 14, paragraphe 3, du***

règlement (CE) n° 715/2007, en prenant en considération les incidences techniques et économiques.

Or. en

Amendement 26
Martin Callanan, Chris Davies

Proposition de règlement
Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(13 bis) Compte tenu des coûts en matière de recherche et de développement et des coûts unitaires de production très élevés des premières générations de technologies de véhicules à très faibles émissions à mettre sur le marché après l'entrée en vigueur du présent règlement ce dernier comprend également, à titre provisoire, des dispositions spécifiques visant à accélérer la mise sur le marché européen de véhicules à émissions ultra faibles lors de leur phase initiale de commercialisation;

Or. en

Amendement 27
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 CO_2 dans un avenir proche. Les constructeurs automobiles

devraient viser l'objectif de voitures particulières à émissions nulles d'ici 2050.

Or. en

Justification

C'est uniquement en se fixant des objectifs clairs et ambitieux à long terme que l'UE pourra acquérir et/ou conserver le leadership mondial en matière de technologie automobile non-polluante.

Amendement 28
Anders Wijkman

Proposition de règlement
Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(13 bis) L'utilisation de carburants de substitution peut contribuer à réduire de façon significative les émissions de CO_2 sur une base "du puits à la roue". Le présent règlement comprend donc des dispositions spécifiques visant à promouvoir une utilisation accrue sur le marché européen de véhicules fonctionnant avec des carburants de substitution.

Or. en

Justification

Il convient de promouvoir le développement de véhicules pouvant fonctionner avec des carburants de substitution. Dans la mesure où les carburants de substitution permettraient de réduire significativement les émissions de CO_2 sur une base du puits à la roue, le parc automobile doit être adapté pour permettre l'utilisation de ces carburants.

Amendement 29
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 CO_2 sur une base "du puits à la roue" et que les constructeurs d'automobiles peuvent proposer des véhicules capables de fonctionner aussi bien avec des carburants traditionnels qu'avec des carburants de substitution pour permettre la transition vers ces carburants faiblement émetteurs de CO_2, 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 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 CO_2.

Amendement 30
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 CO_2 sur une base "du puits à la roue" et que les constructeurs d'automobiles peuvent proposer des véhicules capables de fonctionner aussi bien avec des carburants traditionnels qu'avec des carburants de substitution pour permettre la transition vers ces carburants faiblement émetteurs de CO_2, 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 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 CO_2 produites par le parc automobile sur une base "du puits à la roue". L'UE s'emploie actuellement à mettre en service des critères visant à garantir la durabilité des biocarburants.

Amendement 31
Christofer Fjellner

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 CO_2 sur une base "du puits à la roue" et que les constructeurs d'automobiles peuvent proposer des véhicules capables de fonctionner aussi bien avec des carburants traditionnels qu'avec des carburants de substitution pour permettre la transition vers ces carburants faiblement émetteurs de CO_2, 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

L'objectif relatif aux emissions n'établit aucune difference entre le CO_2 fossile et le CO_2 biologique. Si la législation se propose de réduire la part des émissions de CO_2 d'origine humaine dans l'atmosphère, l'objectif doit être de définir des alternatives aux combustibles fossiles. La façon la plus commode, pour les constructeurs, de se conformer à la législation proposée consisterait à opter pour des moteurs diesel. Or, la législation doit également laisser la porte ouverte à des solutions reposant sur des carburants de substitution, dont la conformité avec la législation pourrait s'avérer problématique, bien qu'elle se traduise par une réduction des émissions de CO_2 sur une base "du puits à la roue".

Amendement 32
Karl-Heinz Florenz

Proposition de règlement
Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(13 bis) Étant donné que les biocarburants permettent de réduire sensiblement les émissions de CO_2 dans le cycle complet du carburant ("Well-to-Wheel") et que les constructeurs d'automobiles sont capables d'assurer le passage à ces carburants à faibles émissions de CO_2 en fournissant des véhicules qui fonctionnent aussi bien avec des carburants classiques qu'avec des carburants de substitution, le présent règlement contient des dispositions en faveur de la vente de véhicules à carburants substituables ("flex-fuel") sur le marché européen.

Or. de

Justification

L'industrie pétrolière ne mettra en place une infrastructure complète de fourniture des nouveaux carburants que s'il existe une demande suffisante. Pour surmonter ce problème, les constructeurs équipent leurs véhicules d'une technologie fonctionnant avec n'importe quelle proportion d'essence et de biocarburants, étant donné que la teneur du mélange est décelée automatiquement par un capteur. Grâce à cet équipement technique supplémentaire, le véhicule peut fonctionner durant tout son cycle de vie (12 ans environ) avec un biocarburant, de sorte que l'on peut obtenir de sensibles réductions des émissions de CO_2.

Amendement 33
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	***supprimé***

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.

Or. de

Justification

Le règlement fixe un niveau moyen que les constructeurs doivent respecter et non une norme obligatoire à laquelle les véhicules neufs devraient être conformes, comme les normes Euro. Inscrire dans ce règlement une dérogation pour les véhicules à usages spéciaux est inutile, puisque les véhicules émettant plus de CO_2 que la moyenne sont compensés par les véhicules qui en produisent moins.

Amendement 34
Martin Callanan, Chris Davies

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

Or. en

Justification

Cet amendement vise à exclure du présent règlement les véhicules spécifiquement construits pour assurer le chargement et le transport de fauteuils roulants, non homologués comme des véhicules accessibles en fauteuil roulant mais parfaitement conformes à la procédure

européenne de réception de l'ensemble du véhicule (EWVTA). Ces amendements garantiront la parité pour tous les véhicules accessibles en fauteuil roulant aux termes du présent règlement, ce qui serait dans la lignée de la politique communautaire d'aide aux personnes handicapées.

Amendement 35
Matthias Groote, Åsa Westlund

Proposition de règlement
Considérant 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(18 bis) Afin d'encourager la pénétration sur le marché des automobiles à émission nulle ou à faibles émissions, chacun de ces véhicules nouvellement immatriculés compte pour trois et un et demi dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO_2.

Or. de

Justification

Les véhicules particulièrement innovants qui émettent très peu de CO_2 ou n'en émettent pas du tout doivent valoir un bonus, de sorte qu'ils pénètrent plus rapidement sur le marché.

Amendement 36
Bogusław Sonik

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 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	(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.

en cours de validité. Il convient que les données collectées par les États membres soient cohérentes avec le certificat de conformité délivré par le constructeur pour la voiture particulière ***et reposent sur cette seule et unique référence**. **Au cas où, dans le cadre de la procédure d'immatriculation et lors de la mise en service d'une voiture particulière neuve, des États membres de l'Union européenne n'utilisent pas le certificat de conformité, pour des raisons fondées, ils doivent mettre en 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 CO_2, 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 CO_2) le certificat de conformité et s'en servir de base pour la surveillance (à l'heure actuelle 12 États membres de l'Union

n'utilisent pas ce document). Par conséquent, une base de données européenne centralisée réunissant ces données devrait être mise en place. Celle-ci permettrait également aux constructeurs de fournir en temps utile des mises à jour lorsque des modifications techniques sont apportées à leurs véhicules. Il est essentiel que les constructeurs sachent suffisamment tôt quel sera le niveau de CO_2 officiellement fixé, et donc, que les calculs provisoires de la Commission et le rapport intermédiaire soient remis sur une base semestrielle.

Amendement 37
Thomas Ulmer

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 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.	(21) En vertu de la directive 2007/46/CE, les constructeurs délivrent un certificat de conformité qui accompagne chaque voiture particulière neuve et les États membres ne permettent l'immatriculation et la mise en service d'une voiture particulière neuve qu'à la condition expresse qu'elle soit accompagnée d'un certificat de conformité en cours de validité. Il convient que les données collectées par les États membres soient cohérentes avec le certificat de conformité délivré par le constructeur pour la voiture particulière ***et reposent sur cette seule et unique référence***. ***Au cas où, dans le cadre de la procédure d'immatriculation et lors de la mise en service d'une voiture particulière neuve, des États membres de l'Union européenne n'utilisent pas le certificat de conformité, pour des raisons fondées, ils doivent 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 CO_2, 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 CO_2) le certificat de conformité et s'en servir de base pour la surveillance (à l'heure actuelle 12 États membres de l'Union n'utilisent pas ce document). Par conséquent, une base de données européenne centralisée réunissant ces données devrait être mise en place. Celle-ci permettrait également aux constructeurs de fournir en temps utile des mises à jour lorsque des modifications techniques sont apportées à leurs véhicules. Il est essentiel que les constructeurs sachent suffisamment tôt quel sera le niveau de CO_2 officiellement fixé, et donc, que les calculs provisoires de la Commission et le rapport intermédiaire soient remis sur une base semestrielle.

Amendement 38
Adam Gierek

Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO_2 dépassent les	(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO_2 dépassent les

valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif***, et augmenter au fil du temps***. ***Pour que la*** prime ***soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO_2 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.

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 équivalente aux primes applicables aux secteurs industriels couverts par le système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE).*** Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.

Or. pl

Justification

La prime sur les émissions excédentaires est injustement disproportionnée par rapport aux primes existantes dans d'autres secteurs. La prime de 95 euros par gramme en 2015 (équivalent à 475 euros par tonne) prévue dans la proposition est en fait presque cinq fois supérieure à la prime de 100 euros par tonne prévue par le SCEQE.

Amendement 39
Anja Weisgerber, Lambert van Nistelrooij, Renate Sommer, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Horst Schnellhardt, Miroslav Mikolášik, Thomas Ulmer, Christa Klaß

Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission

(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO_2 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

Amendement

(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO_2 dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La

prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO_2 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.***

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 CO_2 des voitures particulières, ***mais aussi garantir que la sanction est proportionnée par comparaison avec d'autres secteurs d'activité émettant du CO_2 et accordée à d'autres instruments de réduction du CO_2, le montant de la prime de dépassement est fixé compte tenu du montant qui doit être versé dans le cadre du système européen d'échanges de quotas d'émissions***.

Or. de

Amendement 40
Pilar Ayuso

Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission

(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO_2 dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif***, et augmenter au fil du temps. Pour que la*** prime ***soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO_2 des voitures particulières, il convient qu'elle reflète les***

Amendement

(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO_2 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 équivalente aux primes versées dans d'autres secteurs industriels dans le cadre du système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE).*** Il convient que les primes sur les émissions excédentaires

coûts technologiques. 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 primes à verser qui sont proposées sont absolument disproportionnées et incomparables avec celles applicables dans d'autres secteurs. Les pénalités actuelles équivaudraient à 475 euros par tonne pour l'année 2015, alors que pour d'autres secteurs, couverts par le système européen d'échange de droits d'émissions, elles seraient de 20 à 40 euros par tonne, avec des pénalités additionnelles de 100 euros par tonne (en cas de manquement), et 20 euros par tonne pour la promotion de véhicules de transport efficaces du point de vue énergétique.

Amendement 41
Chris Davies

Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO_2 dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO_2 des voitures particulières, il convient qu'elle reflète les coûts technologiques. ***Il convient que les*** primes sur les émissions excédentaires	(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO_2 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 CO_2 des voitures particulières, il convient qu'elle reflète les coûts technologiques. ***Les montants des*** primes sur les émissions excédentaires

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

doivent être redistribués aux constructeurs ou, en cas de groupement, à l'administrateur du groupement, dont les émissions spécifiques moyennes de CO_2 sont inférieures aux objectifs, en proportion du total estimé des économies ainsi réalisées.

Or. en

Justification

Cet amendement confirme le calendrier adopté par le Parlement en octobre 2007 et doit être lié à l'objectif de réduction des émissions moyennes à 125 g CO_2/km, plus ambitieux au plan environnemental. Des sanctions devraient être introduites à compter de 2015, qui seront renforcées chaque année. Les recettes provenant de constructeurs automobiles qui ne respectent pas les dispositions prévues devraient être redistribuées aux constructeurs de véhicules à faibles émissions, dont un grand nombre voient leurs marges bénéficiaires réduites du fait de la mise en œuvre d'une stratégie davantage respectueuse de l'environnement.

Amendement 42
Inés Ayala Sender, María Sornosa Martínez

Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO_2 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	(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO_2 dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des

mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO_2 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.

mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO_2 des voitures particulières, il convient qu'elle reflète les coûts technologiques ***sur une base réaliste et faisable.*** Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne ***et servent à renforcer le soutien à des activités de recherche et d'innovation en vue de la réduction du CO_2 dans le secteur automobile***.

Or. en

Amendement 43
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 CO_2 dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO_2 des voitures particulières, il convient qu'elle ***reflète les*** coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.

Amendement

(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO_2 dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO_2 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.

Or. en

Amendement 44
Matthias Groote

Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*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 CO_2 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.	(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 CO_2 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

Il convient de se limiter à une seule période de mise en oeuvre progressive. Cette application au parc dans son ensemble offre aux constructeurs la souplesse nécessaire pour s'adapter à la valeur moyenne des émissions de CO_2. S'ils n'étaient pas en mesure de se conformer à la moyenne, les constructeurs devraient acquitter à compter de 2012 la somme de 95 euros par gramme de dépassement du niveau d'émission.

Amendement 45
Kurt Joachim Lauk

Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO^2 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.	(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 CO_2 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, dans l'industrie automobile, les cycles de conception et de production sont de cinq à sept ans, la réalisation d'un objectif obligatoire ne saurait être imposée avant 2015. Une date plus proche ne s'accorderait pas avec la réalité économique.

Amendement 46
Amalia Sartori, Alessandro Foglietta, Vittorio Prodi, Donato Tommaso Veraldi

Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO_2 dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif***, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO_2 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.	(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO_2 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 analogue à la prime payée dans d'autres secteurs dans le cadre du système communautaire d'échange de quotas d'émissions.*** Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.

Or. it

Justification

Les primes proposées pour les émissions excédentaires sont, d'une manière tout à fait injustifiée, disproportionnées par rapport à celles prévues dans les autres secteurs: la prime de 95 euros/g prévue dans la proposition pour 2015 (équivalant, paraît-il, à 475 euros/t) correspond en fait à quasi cinq fois le montant de la prime de 100 euros/t prévue dans le système communautaire d'échange de quotas d'émissions.

Amendement 47
Johannes Blokland

Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO_2 dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO_2 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.	(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO_2 dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO_2 des voitures particulières, il convient qu'elle ***soit supérieure aux*** coûts. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.

Or. en

Justification

Afin de garantir une conformité effective avec l'objectif moyen de l'UE, la prime doit être supérieure aux coûts technologiques.

Amendement 48
Gyula Hegyi

Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO_2 dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO_2 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.	(22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO_2 dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO_2 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 à promouvoir des modes de transport durables et notamment les transports publics***.

Or. en

Justification

Les sanctions imposées aux véhicules non conformes aux normes environnementales doivent contribuer au développement de modes de transport durables.

Amendement 49
Guido Sacconi

Proposition de règlement
Considérant 23 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(23 bis) Un recours à des mesures fiscales est opportun. Les États membres sont donc invités à prévoir des incitations pour encourager l'achat de véhicules automobiles à émission réduite de CO_2 ; par ailleurs, le Conseil est prié d'adopter la proposition de directive concernant les taxes sur les voitures particulières.

Or. it

Justification

Dans les États membres qui appliquent une taxation favorable aux autos à faibles émissions de CO_2, on a observé un important transfert de ventes vers les véhicules moins dommageables à l'environnement. Il convient en outre d'inviter le Conseil à adopter la proposition de directive autorisant une harmonisation fiscale en ce sens (COM(2005)0261).

Amendement 50
Guido Sacconi

Proposition de règlement
Considérant 23 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(23 ter) Il est indispensable que les dispositions figurant dans la révision de la directive 1999/94/CE apportent aux consommateurs des informations claires sur les chiffres officiels concernant la consommation de carburant et les émissions spécifiques de CO_2 de chaque voiture, afin qu'ils puissent effectuer leur achat en pleine conscience.

Or. it

Justification

Le matériel publicitaire employé pour la commercialisation des nouvelles automobiles doit, entre autres, comprendre les données sur la consommation de carburant et les émissions de CO_2 des modèles en cause.

Amendement 51
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 CO_2 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.

Or. en

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 52
Martin Callanan, Pilar Ayuso

Proposition de règlement
Considérant 29 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(29 bis) La procédure de réception

européenne ne couvre pas toutes les possibilités techniques disponibles pour réduire les émissions de CO_2. Il est donc nécessaire de définir un processus d'évaluation établissant des dispositions pour évaluer les potentiels de réduction de CO_2 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 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.

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 CO_2 qui contribuent à améliorer la performance en termes de CO_2 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 53
Johannes Blokland

Proposition de règlement
Article premier

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Objet ***et*** objectifs	Objet***,*** objectifs ***et finalités***
Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon	Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon

fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global ***de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO_2/km***. Le règlement fixe à 130 g de CO_2/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.

fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global ***de réduction des émissions de CO_2 au sein de l'Union européenne, notamment dans le secteur des transports. Le règlement fixe à 120 g de CO_2/km le niveau moyen d'émissions du parc automobile neuf, qu'il conviendra d'atteindre à compter du 1er janvier 2012***. Le règlement fixe à 130 g de CO_2/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. ***Le règlement fixe également des objectifs, concernant le parc automobile neuf, d'émissions moyennes n'excédant pas les 80 g de CO_2/km à compter du 1er janvier 2020 et les 60 g de CO_2/km à compter du 1er janvier 2025, avec un objectif indicatif de 110 g de CO_2/km à compter du 1er janvier 2017.***

Or. en

Justification

Le secteur automobile doit lui aussi participer à la mise en œuvre des objectifs de réduction des émissions de CO_2. Il est proposé que le niveau moyen n'excède pas les 80 g de CO_2/km à compter de 2020 et les 60 g de CO_2/km à compter de 2025, afin de fournir des mesures d'incitation à long terme concernant la réduction des émissions de CO_2 des véhicules.

Amendement 54
Thomas Ulmer

Proposition de règlement
Article 1

Texte proposé par la Commission	*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 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.***	***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. ***1 bis. L'objectif individuel 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 du parc. Afin que la totalité du parc de voitures neuves puisse atteindre en 2015 le niveau individuel de CO_2 qui doit être établi selon la formule de calcul, la technique automobile doit être améliorée en conséquence.*** ***1 ter. Dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté, sont mises en place en vertu du présent règlement des mesures supplémentaires qui représentent au moins 10 g de CO_2/km.*** ***1 quater. Les émissions de CO_2 sont déterminées conformément au règlement 2007/715/CE et à ses mesures d'exécution. Les mesures supplémentaires prises par les constructeurs et par leurs sous-traitants 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 III pour ce qui est des exigences techniques.***

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 CO_2/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 55
Åsa Westlund

Proposition de règlement
Article premier

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global ***de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO_2/km***. Le règlement fixe ***à 130 g de CO_2/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.***	Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves ***et les véhicules utilitaires légers***, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global ***de réduction des émissions de CO_2 au sein de l'Union européenne, notamment dans le secteur des transports.*** Le règlement fixe à ***120 g de CO_2/km le niveau moyen d'émissions, pour le parc automobile neuf, qu'il conviendra d'atteindre à compter du 1er janvier 2012 et, à long terme, un objectif de 90 g de CO_2/km à compter du 1er janvier 2020*** en améliorant la technologie des moteurs, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application. ***Pour les véhicules utilitaires légers, le règlement fixe à 175 g de CO_2/km le niveau moyen d'émissions qui devra atteint à compter du 1er janvier 2012, lequel ne devra pas excéder 160 g de CO_2/km à compter du 1er janvier 2015 grâce à une amélioration de la technologie des moteurs, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application.***

Or. en

Justification

Pour atteindre les objectifs climatiques et fixer une norme ambitieuse pour le reste du monde, l'objectif doit être de parvenir à un niveau d'émissions de 120 g de CO_2/km grâce à la seule technologie des moteurs. L'objectif ambitieux à long terme serait profitable à la fois à l'industrie et au climat. La proposition de la Commission ne couvre pas les fourgonnettes. Ces dernières devraient être incluses dans le présent règlement dans la mesure où elles sont, à elles seules, responsables de près de 2 % du total des émissions imputables aux transports dans l'UE.

Amendement 56
Åsa Westlund

Proposition de règlement
Article premier

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global ***de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO_2/km***. Le règlement fixe ***à 130 g de CO_2/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.***	Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves ***et les véhicules utilitaires légers***, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global ***de réduction des émissions de CO_2 au sein de l'Union européenne, notamment dans le secteur des transports.*** Le règlement fixe à ***120 g de CO_2/km le niveau moyen d'émissions, pour le parc automobile neuf, qu'il conviendra d'atteindre à compter du 1er janvier 2012 et, à long terme, un objectif de 90 g de CO_2/km à compter du 1er janvier 2020*** 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

Pour atteindre les objectifs climatiques et fixer une norme ambitieuse pour le reste du monde,

l'objectif doit être de parvenir à un niveau d'émissions de 120 g de CO_2/km grâce à la seule technologie des moteurs. L'objectif ambitieux à long terme serait profitable à la fois à l'industrie et au climat..

Amendement 57
Kurt Joachim Lauk

Proposition de règlement
Article 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO_2/km.	***1.*** Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO_2/km.
	2. Le niveau de 120 g/km doit être atteint en 2012 par 25 %, en 2013 par 50 %, en 2014 par 75 % et en 2015 par 100 % du parc des véhicules neufs.
Le règlement fixe à 130 g de CO_2/km le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des moteurs, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application.	***3.*** Le règlement fixe à 130 g de CO_2/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.	***4***. Le présent règlement sera complété par ***toutes les*** mesures ***supplémentaires pouvant contribuer à la réduction des émissions de CO_2. Ces mesures représentent*** une réduction ***d'au moins*** 10 g ***de CO_2***/km***.***

Or. de

Justification

Die Entwicklung neuer Produkte und Modelle erfordert in der Regel einen Zeitraum von 5 bis 6 Jahren. Aufgrund dieser Produktionszyklen sollte es eine Einführungsphase geben, um dem

Planungsrahmen derAutomobilhersteller Rechnung zu tragen. Oberstes Ziel der Verordnung sollte die Reduktion der CO2-Emissionen der Neuwagenflotten europäischer Automobilhersteller sein. Um der technischen Innovation und den individuellen Ansätzen der Hersteller Rechnung zu tragen, sollte die Wahl der Maßnahmen zur Erreichung des Zielwerts dem Hersteller obliegen, ohne bereits bestehende Standards anzugreifen. Die Bewertung des Beitrags dieser Maßnahmen sollte ab einem Mindestwert von 10g pro gefahrenem Kilometer nach oben offen sein, da zum einen das Potential der Maßnahmen mit einer starren Bewertung nicht ausreichend erschöpft ist und zum anderen ein Anreiz zur Weiterentwicklung derartiger Maßnahmen geschaffen werden sollte.

Amendement 58
Jens Holm

Proposition de règlement
Article premier

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Objet ***et*** objectifs	Objet***,*** objectifs ***et finalités***
Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global ***de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO_2/km***. Le règlement fixe ***à 130 g de CO_2/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.***	Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global ***de réduction des émissions de CO_2 au sein de l'Union européenne, notamment dans le secteur des transports.*** Le règlement fixe à ***120 g de CO_2/km le niveau moyen d'émissions, pour le parc automobile neuf, qu'il conviendra d'atteindre à compter du 1er janvier 2012, et un objectif de 80 g de CO_2/km à compter du 1er janvier 2020 et de 60 g de CO_2/km à compter du 1er janvier 2025*** 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

Les propositions de la Commission fixent à 130 g de CO_2/km le niveau moyen des émissions de CO_2 pour le parc automobile neuf, grâce à une amélioration de la technologie des

véhicules, auxquelles viendront s'ajouter des mesures complémentaires correspondant à une réduction de 10 g par km. Le présent amendement propose la valeur de 120 g grâce aux seules mesures relatives à la technologie des moteurs. Non seulement la technologie requise existe, mais l'objectif de 120 g de CO_2/km a déjà été repoussé deux fois. Il n'y a donc aucune raison de le reporter une nouvelle fois. Un objectif à long terme est nécessaire pour lutter contre les émissions, en hausse constante, engendrées par les véhicules et offrira une sécurité à l'industrie automobile au stade de la programmation en R & D.

Amendement 59
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Article premier

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Objet et objectifs	Objet***, finalités*** et objectifs
Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif ***global*** de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO_2/km. Le règlement fixe à ***130 g*** de CO_2/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.	Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 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 CO_2/km. Le règlement fixe à ***120 g*** de CO_2/km le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves qu'il conviendra d'atteindre ***en 2012, et fixe d'autres réductions visant à atteindre un niveau moyen de 80 g de CO_2/km en 2020 et de 60 g de CO_2/km en 2025*** 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 une réduction supplémentaire de 10 g/km ***qui doit être réalisée grâce à des mesures extérieures aux procédures du cycle de réception d'ici 2012***.

Or. en

Justification

Afin de se conformer aux objectifs de la politique de l'Union européenne en matière de climat, 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 (avec des données sur le prix du fuel datant de la période où le prix du brut était de l'ordre de 60 dollars le barril). Outre qu'ils constituent un impératif climatique, des objectifs plus stricts permettraient aux consommateurs de réaliser des économies et réduiraient la dépendance à l'égard du pétrole. Il est nécessaire de définir une voie permettant de nouvelles réductions des émissions afin d'instaurer une sécurité au niveau des investissements.

Amendement 60
Matthias Groote

Proposition de règlement
Article 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Objet et objectifs	Objet***, finalité*** et objectifs
Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union européenne, ***à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO_2/km***. Le règlement fixe à 130 g de CO_2/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.	Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global ***de réduction des émissions de CO_2 au sein*** de l'Union européenne, ***notamment dans le secteur des transports***. Le règlement fixe à 130 g de CO_2/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 l'objectif général pour l'UE d'émissions moyennes de 120 g de CO_2/km dans le parc des véhicules neufs***.

La moyenne d'émissions de 130 g de CO_2/km, devant être réalisée au moyen d'améliorations de la technique des moteurs, doit être atteinte en 2012 pour au moins 70 %, en 2013 pour au moins 80 %, en 2014 pour au moins 90 % et en 2015 pour l'ensemble du parc.

Or. de

Justification

Il convient de se limiter à une seule période de mise en oeuvre progressive. Cette application au parc dans son ensemble offre aux constructeurs la souplesse nécessaire pour s'adapter à la valeur moyenne des émissions de CO_2. S'ils n'étaient pas en mesure de se conformer à la moyenne, les constructeurs devraient acquitter à compter de 2012 la somme de 95 euros par gramme de dépassement du niveau d'émission.

Amendement 61
Anders Wijkman

Proposition de règlement
Article premier

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Objet ***et*** objectifs	Objet***,*** objectifs ***et finalités***
Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO_2/km. ***Le règlement fixe à 130 g de CO_2/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***	Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO_2/km ***pour le parc automobile neuf d'ici 2012, de 90 g de CO_2/km d'ici 2020 et de 60 gkm d'ici 2030*** en améliorant la technologie des moteurs, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application.

réduction supplémentaire de 10 g/km.

Or. en

Justification

La proposition de la Commission ne comprend pas d'objectifs plus stricts à long terme pour 2020 et 2030, si bien que la reduction des emissions de CO_2 s'interrrompra après 2012. Or, il est nécessaire de fixer des objectifs à long terme, afin d'offrir au secteur des perspectives à long terme en matière de développement de véhicules plus économes en énergie et de stimuler l'innovation. Les émissions dues au transport sont appelées à continuer à croître si de nouvelles actions ne sont pas mises en œuvre, ce qui saperait la politique de l'UE au chapitre du climat.

Amendement 62
Dorette Corbey

Proposition de règlement
Article premier

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de ***120 g*** de CO_2/km. Le règlement fixe ***à 130 g de CO_2/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.***	Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 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 CO_2/km. Le règlement fixe ***le niveau moyen des émissions de CO_2, pour le parc automobile neuf, à 120 g de CO_2/km à compter de 2012, à 80 gde CO_2/km à compter de 2020 et à 60 g de CO_2/km à compter de 2025,*** 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

L'objectif de 120 grammes sans mesures complémentaires d'ici 2012 figure dans la proposition initiale de la Commission, et la technologie actuelle permet d'atteindre cet objectif. De plus, la fixation d'objectifs contraignants à long terme apparaît comme une nécessité si l'on veut offrir aux constructeurs automobiles les perspectives à long terme dont ils ont besoin.

Amendement 63
María Sornosa Martínez

Proposition de règlement
Article premier

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Objet ***et*** objectifs	Objet**,** objectifs ***et finalités***
Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO_2/km. Le règlement fixe à 130 g de CO_2/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.	Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO_2/km. Le règlement fixe à 130 g de CO_2/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 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'une évaluation d'impact.***

Or. en

Amendement 64
Inés Ayala Sender

Proposition de règlement
Article premier

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Objet ***et*** objectifs	Objet***,*** objectifs ***et finalités***
Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global ***de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO_2/km***. Le règlement fixe à 130 g de CO_2/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.	Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global ***de réduction des émissions de CO_2 au sein de l'Union européenne, notamment dans le secteur des transports. Le règlement fixe à 120 g de CO_2/km, pour le parc automobile neuf, le niveau moyen d'émissions qu'il conviendra d'atteindre à compter du 1er janvier 2012***. Le règlement fixe à 130 g de CO_2/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. ***Cet objectif sera réexaminé d'ici le 1er janvier 2020.***

Or. en

Amendement 65
Jorgo Chatzimarkakis

Proposition de règlement
Article premier

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de ***120 g*** de CO_2/km. Le règlement fixe ***à 130 g de CO_2/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.	Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 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 ***130 g*** de CO_2/km ***en 2015***. Le règlement fixe ***ces niveaux moyens*** 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 ***additionnelles, notamment des éco-innovations,*** dans le cadre de l'approche communautaire intégrée.

Or. en

Amendement 66
Chris Davies

Proposition de règlement
Article premier

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Objet et objectifs	Objet***,*** objectifs ***et finalités***
Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union	Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union

européenne***, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO_2/km***. Le règlement fixe à ***130 g de CO_2/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.

européenne ***de réduction des émissions de CO_2 au sein de l'Union européenne, notamment dans le secteur des transports.*** Le règlement fixe à ***125 g de CO_2/km le niveau moyen d'émissions du parc automobile neuf, qu'il conviendra d'atteindre à compter du 1er janvier 2015*** 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. ***Le présent règlement fixe à un maximum de 80 g de CO_2/km, pour le parc automobile neuf, le niveau moyen d'émissions qu'il conviendra d'atteindre au plus tard à compter du 1er janvier 2020***.

Or. en

Justification

Cet amendement réintroduit l'objectif et le calendrier arrêtés par le Parlement en octobre 2007. Cet objectif à court terme est plus ambitieux, sous l'angle environnemental, que celui proposé par la Commission, mais le calendrier accorde à l'industrie des délais plus longs pour atteindre cet objectif aux moindres coûts. L'objectif à moyen terme (2020) proposé est plus ambitieux que celui arrêté par le Parlement. Il prend acte de l'attitude beaucoup plus progressive désormais adoptée par l'industrie automobile et les pressions exercées par les consommateurs en faveur d'un changement, par suite de l'envolée des prix du pétrole.

Amendement 67
Anja Weisgerber, Miroslav Mikolášik, Horst Schnellhardt, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Renate Sommer, Lambert van Nistelrooij, Christa Klaß, Thomas Ulmer

Proposition de règlement
Article 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO2 pour les voitures particulières	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.

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 ***de CO_2***/km.

En 2014, la Commission propose, à la lumière d'un bilan et d'une évaluation des incidences juridiques, des objectifs à moyen et à long terme pour les véhicules neufs à partir de 2020 et les soumet à la décision du Conseil et du Parlement. La Commission doit également soumettre une procédure complète de notification de toutes les mesures de réduction du CO_2, en visant l'objectif de l'abolition de la différence entre les mesures relatives à la motorisation ou au véhicule et les mesures complémentaires ainsi que les éco-innovations.

Il convient de définir pour 2020 un objectif qui assure, par la conjonction de toutes les mesures utiles, une réduction de la moyenne des émissions de CO_2 d'au moins 20 % par rapport à 2008. La Commission doit envisager à cette fin la prise en compte éventuelle du trafic routier dans le système européen d'échanges de quotas d'émissions, telle qu'elle est proposée dans le cadre de la révision du système d'échanges de quotas d'émissions de l'Union européenne.

Cette proposition doit être étayée par une évaluation complète des conséquences prévisibles pour l'industrie automobile et les secteurs d'activité situés en amont.

L'évaluation doit comporter notamment une analyse des coûts et des avantages, eu égard à toutes les innovations technologiques permettant de réduire les émissions de CO_2 dans tous les segments du marché des voitures particulières.

La définition d'un objectif à long terme suppose de prendre en considération les développements pouvant se produire dans la négociation d'accords internationaux visant à la protection du climat.

Or. de

Justification

Um den technologischen Fortschritt im Automobilsektor zu fördern und den Automobilherstellern und Zulieferern langfristige Planungs- und Investitionssicherheit zu geben ist es sinnvoll, auf der Grundlage einer detaillierten Bestandsaufnahme und einer sorgfältigen Rechtsfolgenabschätzung Langfristziele festzulegen und damit alternative Technologien zu fördern bzw. durchzusetzen. Diese Ziele sollen im Rahmen eines zeitnahen Gesetzgebungsverfahrens in der Mitentscheidung festgelegt werden. Die Neufassung der Richtlinie muss ein umfassendes Vorgehen beinhalten, um alle Maßnahmen zur Reduktion von CO2 Emissionen zu betrachten; dies sind vor allem
a) antriebs-/fahrzeugseitige Maßnahmen,
b) ergänzende Maßnahmen und
c) Öko-Innovationen.
Die künftige Richtlinie sollte daher alle verbrauchsmindernden Maßnahmen umfassen. Würde das übergreifende politische Ziel der EU einer Minderung der CO2-Emissionen um 20 Prozent bis 2020 auf neue Pkw angewendet, bietet sich der von ACEA / JAMA / KAMA zugesagte Wert als Bezugspunkt an. Die Herleitung eines konkreten Zielwerts kann erst auf Basis aller relevanten Maßnahmen und der Folgenabschätzung erfolgen. Eine Minderung von 20 Prozent stellt jedoch für die künftigen Ziele den mindestens zu erreichenden Minderungsfaktor dar. Hierdurch wird die Automobilindustrie analog zu anderen Sektoren behandelt. Sollte die EU ambitionierte Zusagen im internationalen Kontext (30% entsprechend der Mitteilung KOM (2008) 30 „20 und 20 bis 2020 Chancen Europas im Klimawandel“) machen, sind diese entsprechend zu berücksichtigen. Sollte die EU im Zeitraum nach 2012 den Straßenverkehr in das europäische Emissionshandelssystem einbeziehen, sind auch die hiermit erreichten Minderungen bei der Festlegung der Ziele für neue Pkw einzubeziehen.

Amendement 68
Dan Jørgensen

Proposition de règlement
Article premier

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union européenne***, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO_2/km***. Le règlement fixe à ***130 g*** de CO_2/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.***	Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union européenne ***de réduction des émissions de CO_2 au sein de l'Union européenne, notamment dans le secteur des transports.*** Le règlement fixe à ***120 g*** de CO_2/km le niveau moyen d'émissions***, pour le parc automobile neuf, à compter du 1er janvier 2012, ainsi qu'un objectif à long terme de 80 g de CO_2/km à compter du 1er janvier2020*** 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

Les émissions dues aux transports routiers sont en hausse continue, ce qui sape les réductions d'émissions auxquelles l'UE est parvenue dans d'autres secteurs. Des réductions considérables s'imposent d'urgence si l'on veut que le secteur routier contribue en quelque mesure que ce soit aux réductions globales de l'UE concernant les émissions de gaz à effet de serre. Ces réductions ne pourront être atteintes que si des objectifs stricts en matière d'émissions de CO_2 sont fixées pour tous les véhicules routiers, y inclus les voitures particulières

Amendement 69
Holger Krahmer

Proposition de règlement
Article 1 - alinéas 1 bis à 1 quater (nouveaux)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	En 2014, la Commission propose, à la lumière d'un bilan et d'une évaluation des incidences juridiques, des objectifs à moyen et à long terme pour les véhicules neufs à partir de 2020 et de 2025 et les soumet à la décision du Conseil et du Parlement. La Commission doit également soumettre une procédure complète de notification de toutes les mesures de réduction du CO_2, en visant l'objectif de l'abolition de la différence entre les mesures relatives à la motorisation ou au véhicule et les mesures complémentaires ainsi que les éco-innovations.
	Il convient de définir pour 2020 un objectif qui assure, par la conjonction de toutes les mesures utiles, une réduction de la moyenne des émissions de CO_2 d'au moins 20 % par rapport à 2008. La Commission doit envisager à cette fin la prise en compte éventuelle du trafic routier dans le système européen d'échanges de quotas d'émissions, telle qu'elle est proposée dans le cadre de la révision du système d'échanges de quotas d'émissions de l'Union européenne.
	Cette proposition doit être étayée par une évaluation complète des conséquences prévisibles pour l'industrie automobile et les secteurs d'activité situés en amont. L'évaluation doit comporter notamment une analyse des coûts et des avantages, eu égard à toutes les innovations technologiques permettant de réduire les émissions de CO_2 dans tous les segments du marché des voitures particulières. La définition d'un objectif à long terme suppose de prendre en considération les

développements pouvant se produire dans la négociation d'accords internationaux visant à la protection du climat.

Or. de

Justification

Afin de promouvoir le progrès technique dans le secteur automobile et de donner aux constructeurs et aux sous-traitants la visibilité requise 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, en favorisant et en imposant ainsi des techniques de remplacement. Ces objectifs devraient être arrêtés en temps opportun dans le cadre de la procédure de codécision.

Amendement 70
Thomas Ulmer

Proposition de règlement
Article 1 - alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Il convient de définir en 2014 pour 2020 un objectif qui assure, par la conjonction de toutes les mesures utiles, une réduction de la moyenne des émissions de CO_2 d'au moins 20 % supplémentaires par rapport à l'objectif individuel de la période 2012-2015. Les développements pouvant se produire dans les négociations internationales visant à la protection du climat doivent, à cet égard, être prises en considération.

Or. de

Justification

Atteindre, au titre des objectifs futurs, une baisse d'au moins 20 % représente le facteur minimal de réduction à obtenir. L'industrie automobile sera ainsi traitée de la même façon que d'autres secteurs. Les engagements plus ambitieux que l'Union européenne pourrait prendre sur le plan international devraient être pris dûment en considération.

Amendement 71
Frédérique Ries

Proposition de règlement
Article 1 - alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Les émissions moyennes de CO2 des voitures particulières neuves ne doivent pas excéder 120 CO2/km en 2012, 114 g CO2/km en 2014, 107 g CO2/km en 2016, 99 g CO2/km en 2018 et 90 g CO2/km en 2020. Ces niveaux moyens d'émissions font l'objet d'adaptation afin de récompenser les efforts des constructeurs qui mettent en œuvre des éco-innovations ayant un réel impact sur la réduction des émissions de CO2.

Or. fr

Justification

Afin de s'assurer qu'un objectif de 100-90 g/km puisse être atteint en 2020, il est nécessaire de fixer dans la législation des objectifs pour les années à venir comme c'est le cas dans la proposition de révision des standards CAFE pour les voitures particulières aux USA. Les objectifs intermédiaires proposés ont été fixés sur base d'un pourcentage de réduction biannuel progressif jusqu'en 2020.

Amendement 72
Rebecca Harms

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Le règlement établit des niveaux annuels moyens d'émissions de CO_2 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 1er 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 pour 2012, 2020 et 2025. La différentiation 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 les consommateurs.

Amendement 73
Frédérique Ries

Proposition de règlement
Article 1 - alinéa 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	La Commission devra assurer l'évaluation régulière des cycles de test utilisés pour mesurer les émissions. S'il apparaît que ceux-ci ne sont plus adéquats ou ne reflètent plus les émissions en conditions réelles, ils devront être adaptés afin de refléter correctement les émissions de CO2 générées lors de la conduite sur route. Les mesures nécessaires, destinées à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont adoptées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

Or. fr

Justification

Les émissions mesurées au cours des cycles de test sont, en moyenne, 10% à 19% plus faibles que les émissions en conditions réelles. Pour certains modèles, cette différence peut atteindre 40%. Il est urgent de revoir les cycles de test afin de donner aux consommateurs une information fiable sur la consommation de carburant et les coûts associés, et pour élargir le champ des mesures techniques appliquées par les constructeurs pour réduire les consommations de CO2 telles que les "éco-innovations".

Amendement 74
Magor Imre Csibi, Daciana Octavia Sârbu, Nicodim Bulzesc

Proposition de règlement
Article 2 - paragraphe 1

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

Or. en

Justification

Cet ajout est nécessaire pour préciser le champ d'application du règlement.

Amendement 75
Åsa Westlund, Dorette Corbey

Proposition de règlement
Article 2 - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Le présent règlement s'applique aux ***véhicules à moteur de catégorie M1, tels qu'ils sont*** définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE***, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg et aux véhicules dont la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («voitures particulières»), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté («voitures particulières neuves»)***.	1. Le présent règlement s'applique aux ***voitures particulières telles que définies au paragraphe 3 bis du présent article, et aux véhicules utilitaires légers tels que*** définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE.

Or. en

Justification

Ne pas faire référence à la masse à propos du champ d'application du règlement permettra d'empêcher que les véhicules très lourds soient exemptés de son application.

Amendement 76
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Article 2 - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de catégorie M1, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, ***dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg*** et aux véhicules dont la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («voitures particulières»), qui sont immatriculés dans	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

la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté («voitures particulières neuves»).	pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté («voitures particulières neuves» ***et "véhicules légers neufs"***).

Or. en

Amendement 77
Marie-Noëlle Lienemann

Proposition de règlement
Article 2 - paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.	2. Il n'est pas tenu compte des immatriculations antérieures effectuées en dehors de la Communauté moins de ***trois ans*** avant l'immatriculation dans la Communauté.

Or. en

Justification

Cette exemption pour les voitures importées représente une faille dans la législation. Cela pourrait inciter les importateurs à immatriculer les voitures qui consomment énormément tout d'abord à l'extérieur de la Communauté afin d'échapper au champ d'application de cette législation..

Amendement 78
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Article 2 - paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.	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 79
Martin Callanan, Chris Davies

Proposition de règlement
Article 2 - paragraphe 3

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

Or. en

Justification

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

Amendement 80
Matthias Groote

Proposition de règlement
Article 2 - paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules à usage spécial tels qu'ils sont définis à l'annexe II, partie A, paragraphe 5, de la directive 2007/46/CE.	***supprimé***

Or. de

Justification

Le règlement fixe un niveau moyen que les constructeurs doivent respecter et non une norme obligatoire à laquelle les véhicules neufs devraient être conformes, comme les normes Euro. Inscrire dans ce règlement une dérogation pour les véhicules à usages spéciaux est inutile, puisque les véhicules émettant plus de CO_2 que la moyenne sont compensés par les véhicules qui en produisent moins.

Amendement 81
Anders Wijkman

Proposition de règlement
Article 2 - paragraphe 3

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

Or. en

Justification

Parmi les "véhicules à usage spécial", listés dans la directive 2007/46/CE figurent notamment les "autocaravanes", les "véhicules blindés", les "ambulances", les "corbillards" et les "véhicules accessibles en fauteuil roulant". Il n'est pas logique d'exclure ces véhicules du présent règlement, ce qui pourrait engendrer une lacune quant aux définitions, s'agissant notamment des définitions ambiguës des "autocaravanes" et "véhicules accessibles en fauteuil roulant".

Amendement 82
Åsa Westlund, Matthias Groote

Proposition de règlement
Article 2 - paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Définition des voitures

particulières:

Véhicules conçus et construits pour le transport de passagers et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum.

Le type de carrosserie des voitures particulières, selon la codification utilisée à l'annexe II, section C, point 1 de la directive 2007/46/CE:

- AA Berline

- AB Voiture à hayon arrière (berline dotée d'un hayon à l'arrière du véhicule)

- AC Break (familial)

- AD Coupé

- AE Cabriolet

- AF Véhicule à usage multiple: véhicule à moteur autre que ceux visés sous AA à AE. Toutefois, si un véhicule de ce type remplit les conditions suivantes:

1) le nombre de places assises, sans compter celle du conducteur, ne dépasse pas six;
Une "place assise" est considérée comme existante si le véhicule est équipé d'"ancrages accessibles". (Sont considérés comme "accessibles" les ancrages pouvant être utilisés. Pour empêcher que des ancrages ne soient "accessibles", le constructeur doit empêcher physiquement leur utilisation, par exemple en soudant sur lesdits ancrages des plaques de recouvrement ou en installant des équipements permanents qui ne peuvent être enlevés au moyen d'outils courants); et
2) $P – (M + N * 68) \leq N * 68$

avec:

P = masse maximale techniquement admissible en charge (en kg)

M = masse en ordre de marche en kg

N = nombre de places assises sans compter le conducteur

le véhicule est considéré comme voiture particulière.

[1] Med kodifiering enligt bilaga II, del C, punkt 1 till direktiv 2007/46.

Or. en

Justification

Aux termes de cette définition des voitures particulières, des modèles plus lourds susceptibles de transporter un chargement, mais qui n'ont pas grand-chose à voir avec le nombre de sièges, seront également couverts par la législation.

Amendement 83
Martin Callanan

Proposition de règlement
Article 2 - paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Le présent règlement ne s'applique pas aux "véhicules" conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques.

Or. en

Justification

Les véhicules visés sont destinés à satisfaire des fonctions de transport spécifiques: autobus/navettes, véhicules affectés aux services de sauvetage et de récupération, etc. Ces véhicules sont souvent construits selon des normes spécifiques (carrosseries plus hautes, plus larges et plus lourdes) et dotés d'équipements spéciaux, d'où des niveaux d'émissions de CO_2 légèrement supérieurs. Ces véhicules composent un parc automobile relativement restreint et les niveaux d'émissions de CO_2, légèrement supérieurs, qui leur sont imputables sont négligeables en termes d'impact global sur l'objectif de la législation relative au CO_2.

Amendement 84
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 multiplié par l'empattement tel qu'indiqué dans le certificat de conformité;

Or. en

Amendement 85
Jens Holm

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(e bis) "empreinte au sol": la voie multipliée par l'empattement indiqué sur le certificat de conformité et défini aux points 2.1 et 2.3 de l'annexe I de la directive 2007/46/CE;

Or. en

Justification

Il convient de remplace le paramètre de la masse par celui de l'empreinte au sol afin d'éviter que le règlement ne privilégie certaines technologies de réduction de CO_2 (diéselisation, hybridisation, etc.) au détriment d'autres. L'empreinte au sol permet également d'assurer une plus grande sécurité réglementaire dans la mesure où ce paramètre devrait, dans les années à venir, être moins sujet à modification que la masse.

Amendement 86
Marie-Noëlle Lienemann, Françoise Grossetête

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 CO_2 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

Ces éco-innovations peuvent délivrer une contribution à l'environnement mais elles doivent être limitées à une liste définie.

Amendement 87
Martin Callanan, Pilar Ayuso

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 CO_2 et qui n'est pas comprise ou pas 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 de définir les innovations en matière de réduction des émissions de CO_2 qui contribuent à améliorer la performance en termes de CO_2 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 la société européenne dans son ensemble.

Amendement 88
Jorgo Chatzimarkakis

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(f bis) "éco-innovation" toute mesure prise par les constructeurs et fournisseurs dont il est prouvé qu'elle apporte une contribution quantifiable à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et notamment de CO_2, et qui n'est pas prise en compte dans la procédure d'expérimentation relevant du règlement (CE) n° 715/2007.

Or. en

Justification

Toutes les possibilités technologiques doivent être prises en compte et exploitées afin que les constructeurs soient largement incités à introduire des innovations environnementales. Encourager les innovations qui permettront de réduire davantage encore les émissions de carbone, au-delà des mesures complémentaires visées à l'article 1, ne permettra pas seulement d'aider à préserver l'environnement, mais contribuera également à promouvoir la R & D en Europe, à renforcer la compétitivité de l'industrie automobile européenne, à créer des emplois de qualité et à favoriser les progrès technologiques.

Amendement 89
Matthias Groote, Åsa Westlund

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": en ce qui concerne les voitures particulières, un véhicule qui ne produit pas d'émissions de CO_2, à l'arrêt ou en circulation.

Or. en

Justification

Pour les véhicules particulièrement innovants qui génèrent des émissions de CO_2 très faibles ou nulles, il doit y avoir une prime à l'innovation afin d'accélérer leur mise sur le marché.

Amendement 90
Rebecca Harms

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	f bis) "limite d'émissions spécifiques": pour chaque voiture particulière immatriculée dans la Communauté, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées pour cette voiture.

Or. en

Amendement 91
Martin Callanan

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	f ter) "véhicules conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques": les véhicules de la catégorie M1 qui sont soit
	i) des véhicules à usage spécial tels que définis par la directive 2007/46/CE possédant une masse de référence supérieure à 2 000 kg; ou
	ii) des véhicules possédant une masse de référence supérieure à 2 000 kg et dont le nombre de places, incluant le conducteur, est supérieur ou égal à 7, à l'exclusion des véhicules de la catégorie M1G définie par la directive 2007/46/CE; ou
	iii) des véhicules possédant une masse de référence supérieure à 1 760 kg spécialement construits à des fins commerciales pour permettre l'utilisation de fauteuils roulants à l'intérieur du véhicule;

Or. en

Justification

Les véhicules définis remplissent des fonctions de transport spécifiques, comme les minibus, les véhicules de secours et de dépannage. Ils ont souvent une structure particulière (plus hauts, plus larges ou plus lourds) avec des organes de transmission spéciaux et, partant, des émissions de CO_2 légèrement plus élevées. Ces véhicules étant produits en petite série, les conséquences de leurs taux d'émission un peu plus élevés sont négligeables en termes d'impact global sur les objectifs en matière de CO_2 fixés par la législation.

Amendement 92
Matthias Groote, Åsa Westlund

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 dont l'émission de CO_2 est inférieure à 50 g/km.

Or. de

Justification

Les véhicules particulièrement innovants qui émettent très peu de CO_2 ou n'en émettent pas du tout doivent valoir un bonus, de sorte qu'ils pénètrent plus rapidement sur le marché.

Amendement 93
Anja Weisgerber, Karl-Heinz Florenz, Thomas Ulmer, Miroslav Mikolášik, Horst Schnellhardt, Lambert van Nistelrooij, Renate Sommer, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Christa Klaß, Richard Seeber

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(f bis) "éco-innovation": les innovations technologiques qui apportent incontestablement et indépendamment du comportement du conducteur une contribution quantifiable à la réduction des émissions de CO_2 et qui ne figurent pas ou ne sont pas prises suffisamment en compte dans le nouveau cycle européen d'essai (règlement (CE) n° 715/2007), ou encore ne sont pas couvertes par les mesures complémentaires visées à l'article 1.

Or. de

Justification

Le but visé consiste à encourager les innovations qui, permettant de réduire les émissions de CO_2, vont au-delà des mesures complémentaires visées à l'article 1 dans le sens de l'efficience en matière de CO_2. Ces éco-innovations peuvent être bénéfiques pour l'environnement, les conducteurs et la société européenne. En outre, il s'agit de favoriser la compétitivité et l'esprit d'invention dans l'Union européenne, de créer des emplois qualifiés dans la recherche et le développement au service de l'industrie automobile européenne et de promouvoir la diffusion des éco-investissements sur le marché mondial.

Amendement 94
Gunnar Hökmark, Karl-Heinz Florenz

Proposition de règlement
Article 3 - paragraphe 1 - point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g bis) "véhicule à carburant alternatif": véhicule tel que défini dans le règlement (CE) n°715/2007 et ses dispositions d'application.

Or. en

Justification

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

Amendement 95
Dorette Corbey

Proposition de règlement
Article 3 - paragraphe 1 - point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g bis) "véhicule à émission nulle" ou "VEN": pour les voitures personnelles, un véhicule qui ne produit pas d'émissions de CO_2, à l'arrêt ou en marche.

Or. en

Justification

Plusieurs types de véhicule à émission nulle, comme les véhicules électriques ou hybrides, existent depuis plusieurs années et sont développés pas plusieurs constructeurs, mais, jusqu'à présent, ils n'ont pas été commercialisés dans des proportions importantes. Il est indispensable de stimuler la production de ces véhicules.

Amendement 96
Dorette Corbey, Åsa Westlund

Proposition de règlement
Article 3 - paragraphe 1 - point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g bis) "empreinte au sol": la voie multipliée par l'empattement indiqués sur 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

Il convient de remplacer le paramètre de la masse par celui de l'empreinte au sol afin d'éviter que le règlement ne privilégie certaines technologies de réduction de CO_2 (diéselisation, hybridisation, etc.) au détriment d'autres. L'empreinte au sol permet également d'assurer une plus grande sécurité réglementaire dans la mesure où ce paramètre devrait, dans les années à venir, être moins sujet à modification que la masse.

Amendement 97
Chris Davies

Proposition de règlement
Article 3 - paragraphe 1 - point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g bis) "empreinte au sol": la voie multipliée par l'empattement indiqués sur

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

La proposition de la Commission de recourir à un paramètre fondé sur la masse pénalisera les fabricants qui allègent leurs véhicules. Cela est contraire à l'objectif poursuivi. La réduction du poids est l'un des moyens les plus importants de réduire le CO_2. Ce paramètre doit être fondé sur l'empreinte au sol.

Amendement 98
Peter Liese

Proposition de règlement
Article 3 - paragraphe 1 - point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g bis) "écran de contrôle de la consommation de carburant": écran embarqué indiquant en permanence la consommation actuelle de carburant (exprimée en l/100 km), qui doit être bien visible du conducteur et ne peut être éteint.

Or. en

Justification

De nombreux essais ont confirmé une différence entre les émissions concrètes de CO_2 et les émissions mesurées conformément au cycle d'essai UE. Un écran de contrôle de la consommation de carburant peut contribuer à gommer cette différence puisqu'il indique au conducteur la quantité de carburant consommé lorsqu'il conduit. Une telle mesure peut inciter à une conduite économique se traduisant par une consommation plus faible lors de l'utilisation réelle de la voiture. Un style de conduite plus économique présente également d'autres avantages comme une réduction du nombre des accidents, une réduction des émissions de NO_x et de particules et une moindre usure des pneumatiques et du groupe propulseur.

Amendement 99
Martin Callanan, Chris Davies

Proposition de règlement
Article 3 - paragraphe 1 - point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g bis) "véhicule à émissions ultra faibles": un véhicule émettant moins de 50 g de CO_2/km, les émissions étant mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et indiquées comme la masse des émissions de CO_2 (combinées) dans le certificat de conformité;

Or. en

Justification

Les constructeurs investissent des ressources considérables dans le développement de technologies de véhicules à émissions ultra faibles, avec des émissions de CO_2 nettement inférieures à tout ce qui est actuellement disponible sur le marché européen. Au cours des phases de production initiales, ces technologies entraîneront une majoration importante des coûts et ces véhicules seront disponibles en petites séries. Afin d'encourager la continuité des investissements dans leur commercialisation rapide, un système transitoire de super-crédits législatifs pour les véhicules à émissions ultra faibles devrait faire partie du règlement proposé.

Amendement 100
Åsa Westlund

Proposition de règlement
Article 3 - paragraphe 1 - point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g bis) "véhicule à carburant modulable 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 carburant modulable 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 101
Karl-Heinz Florenz

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(f bis) "véhicules à carburant alternatif": les véhicules définis dans le règlement (CE) n° 715/2007 et ses mesures d'exécution.

Or. de

Justification

La législation Euro V caractérise déjà les véhicules à carburant alternatif comme des véhicules qui comportent un système de réservoirs pouvant fonctionner avec divers mélanges d'au moins deux carburants (ou de biocarburants).

Amendement 102
Anders Wijkman

Proposition de règlement
Article 3 - paragraphe 1 - point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g bis) "véhicule à carburant alternatif": véhicule tel que défini dans le règlement (CE) n°715/2007 et dans ses dispositions d'application.

Or. en

Amendment 103
Christofer Fjellner

Proposition de règlement
Article 3 - paragraphe 1 - point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(g bis) "éco-innovation": une mesure ou innovation technologique contribuant de façon quantifiable à la réduction des émissions de dioxyde de carbone mais non comprise ou non suffisamment prise en compte dans les définitions du règlement (CE) n° 715/2007, et non couverte par les mesures supplémentaires visées à l'article 1er.

Or. sv

Justification

Certaines mesures ou solutions contribuent à réduire les émissions de CO_2 mais ne sont pas couvertes par l'article 1er et ne laissent aucune trace dans le cycle expérimental. Si nous ambitionnons sérieusement de réduire les émissions de CO_2, il importe de promouvoir ce genre d'innovations, et les constructeurs de véhicules doivent de leur côté inciter à ce développement. Un exemple d'éco-innovation est donné par des phares non gaspilleurs d'énergie (appelés "phares LED" pour "light emitting diodes). Ces phares peuvent avoir une efficacité énergétique 20 fois supérieure à celle des phares conventionnels.

Amendement 104
Dorette Corbey

Proposition de règlement
Article 3 - paragraphe 1 - point h bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	h bis) "limite maximale d'émissions spécifiques": pour chaque voiture particulière immatriculée dans la Communauté, les émissions spécifiques maximales de CO_2 autorisées pour cette voiture.

Or. en

Justification

Il est nécessaire de fixer un plafond d'émission de CO_2 pour chaque véhicule.

Amendement 105
Christofer Fjellner

Proposition de règlement
Article 3 - paragraphe 1 - point h bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	h 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 106
Anders Wijkman

Proposition de règlement
Article 3 - paragraphe 1 - point h bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	h bis) "empreinte au sol": la voie multipliée par l'empattement indiqués sur 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

Il convient de remplacer le paramètre de la masse par celui de l'empreinte au sol afin d'éviter que le règlement ne privilégie certaines technologies de réduction de CO_2 (diéselisation, hybridisation, etc.) au détriment d'autres. L'empreinte au sol permet également d'assurer une plus grande sécurité réglementaire dans la mesure où ce paramètre devrait, dans les années à venir, être moins sujet à modification que la masse.

Amendement 107
Thomas Ulmer

Proposition de règlement
Article 3 - paragraphe 2 - partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Aux fins du présent règlement, des constructeurs sont considérés comme liés s'il s'agit d'entreprises liées. On entend par «entreprises liées»:	***f bis)*** On entend par «entreprises liées»:

Or. en

(L'article 3, paragraphe 2, est transféré à l'article 3, paragraphe 1, point f bis)

Justification

Par souci de clarté, les paragraphes 1 et 2 de l'article 3 sont fusionnés.

Amendement 108
Karl-Heinz Florenz

Proposition de règlement
Article 3 - paragraphe 2 - point e bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(e bis) Il n'y a pas entreprise liée lorsque la Commission décide, sur demande, que l'entreprise remplissant les conditions énoncées aux points (a) à (e) n'exerce pas véritablement un contrôle dominant sur l'autre entreprise.

Or. de

Justification

Certaines législations nationales en matière de droit des sociétés et de cogestion par les salariés conduisent à envisager des cas de figure dans lesquels, les critères prévus au paragraphe 2 étant certes remplis, il ne s'exerce cependant pas de véritable contrôle sur "l'autre" entreprise, notamment pour ce qui est de l'orientation, entrant en ligne de compte dans le cadre du règlement, de la gamme des modèles de voitures particulières.

Amendement 109
Thomas Ulmer

Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission	*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 CO_2 ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation.	Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ***en 2012, 25 %, en 2013, 50 %, en 2014, 75 % et en 2015 et les années suivantes, 100 % des*** émissions spécifiques moyennes de CO_2 ***de son parc*** ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques ***du parc du constructeur*** 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. ***À cette fin, les émissions de CO_2, revues en fonction des réductions d'émissions de CO_2 réalisées grâce aux éco-innovations, sont établies sur trois années consécutives, comme à l'article 7.***

Or. en

Justification

Pour veiller à ce que l'industrie automobile puisse respecter dès le début les émissions de CO_2 fixées, un délai approprié et une sécurité constante de la planification sont nécessaires, comme indiqué dans CARS21. Il n'est pas réaliste qu'un constructeur automobile parvienne à

atteindre des niveaux précis d'émissions moyennes de CO_2 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 CO_2 au delà des mesures supplémentaires mentionnées à l'article 1 et qui n'apparaissent pas dans le cycle d'essai.

Amendement 110
Kurt Joachim Lauk

Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission	*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 CO_2 ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation.	Pour l'année civile commençant le 1er janvier ***2015*** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 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, dans l'industrie automobile, les cycles de conception et de production sont de cinq à sept ans, la réalisation d'un objectif obligatoire ne saurait être imposée avant 2015. Une date plus proche ne s'accorderait pas avec la réalité économique.

Amendement 111
Bogusław Sonik

Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Pour l'année civile commençant le	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 CO_2 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.	1er janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ***en 2012, 25 %, en 2013, 50 %, en 2014, 75 % et en 2015 et les années suivantes, 100 % des*** émissions spécifiques moyennes de CO_2 ***de son parc*** ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques ***du parc du constructeur*** 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. ***À cette fin, les émissions de CO_2, revues en fonction des réductions d'émissions de CO_2 réalisées grâce aux éco-innovations, sont établies sur trois années consécutives, comme à l'article 7.***

Or. en

Justification

Pour veiller à ce que l'industrie automobile puisse respecter dès le début les émissions de CO_2 fixées, un délai approprié et une sécurité constante de la planification sont nécessaires, comme indiqué dans CARS21. Il n'est pas réaliste qu'un constructeur automobile parvienne à atteindre des niveaux précis d'émissions moyennes de CO_2 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 CO_2 au delà des mesures supplémentaires mentionnées à l'article 1 et qui n'apparaissent pas dans le cycle d'essai.

Amendement 112
Anja Weisgerber, Karl-Heinz Florenz, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Horst Schnellhardt, Holger Krahmer, Christa Klaß, Miroslav Mikolášik

Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Pour l'année civile commençant le	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 CO_2 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.	1er janvier 2015 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce ***qu'en 2012 25 %, en 2013 50 %, en 2014 75 % et en 2015 et pour chaque année civile suivante 100 % des*** émissions spécifiques moyennes de CO_2 de son parc de véhicules ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques pour le parc de véhicules de ce 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.

Or. de

Justification

Il importe de garantir un temps de préparation suffisant et d'offrir pour la planification un horizon stable. La mise au point d'un nouveau véhicule demande de cinq à sept ans, ce qui signifie que les véhicules qui seront commercialisés en 2012 sont déjà en cours de développement ou se trouvent éventuellement déjà sur le marché. En raison des contraintes techniques qui pèsent ainsi sur la mise à disposition, nous proposons d'accroître progressivement la proportion des véhicules pour lesquels doit être respecté l'objectif d'émissions spécifiques applicable au constructeur.

Amendement 113
Jens Holm

Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission	*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 CO_2 ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I ***ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation***.	Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I.

Or. en

Justification

Rien ne justifie d'accorder des dérogations particulières aux véhicules très polluants.

Amendement 114
Anders Wijkman

Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission	*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 CO_2 ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation.	Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à ***l'article 1 et aux objectifs d'émissions spécifiques visés 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

Il convient, à cet article, de faire référence aux objectifs généraux d'émission.

Amendement 115
Chris Davies

Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Pour l'année civile commençant le ***1er janvier 2012*** et pour chaque année	Pour l'année civile commençant le ***1er janvier 2015*** et pour chaque année

civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 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.

civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 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

Cet amendement, qui confirme le calendrier adopté par le Parlement en octobre 2007, doit être lié à l'objectif tendant à ramener les émissions moyennes de CO_2 à 125 g/km, plus ambitieux au plan environnemental.

Amendement 116
Jorgo Chatzimarkakis

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 CO_2 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 ***1er janvier 2015*** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 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

Les objectifs doivent être fixés à partir de 2015 pour respecter le nouveau calendrier de développement des voitures particulières des constructeurs.

Amendement 117
Pilar Ayuso

Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission	*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 CO_2 ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation.	Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ***les*** émissions spécifiques moyennes de CO_2 ***de 25 % de son parc de voitures en 2012, de 50 % en 2013, de 75 % en 2014, et de 100 % en 2015 et chaque année suivante,*** ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques ***pour le parc de véhicules de ce 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 CO_2, adaptées en fonction des réductions d'émissions de CO_2 réalisées grâce aux éco-innovations, doivent être équilibrées sur trois années consécutives, comme prévu à l'article 7.***

Or. es

Justification

Afin de garantir que l'industrie automobile est en mesure de répondre d'emblée aux exigences de réduction des émissions de CO_2, il est indispensable de veiller à une mise en œuvre appropriée et à une certaine continuité dans la planification, tel que prévu par CARS 21. Les éco-innovations viennent renforcer les actions visant à réduire les émissions de CO_2, bien plus que les mesures additionnelles mentionnées à l'article 1 et qui n'apparaissent pas dans les essais d'homologation.

Amendement 118
Marie-Noëlle Lienemann

Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission	*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 CO_2 ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation.	Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ***en 2012 25%, en 2013 50%, en 2014 75% et en 2015 et les années suivantes 100% des*** émissions spécifiques moyennes de CO_2 ***de sa flotte*** ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques ***de la flotte du constructeur*** 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. ***A cette fin, les émissions de CO_2, revues en fonction des émissions de CO_2 résultant des éco-innovations, seront établies sur trois années consécutives, comme dans l'article 7.***

Or. fr

Justification

Il n'est pas réaliste qu'un constructeur puisse individuellement orienter la moyenne d'émissions de CO_2 chaque année civile en tenant compte des complexités européennes imprévisibles telles que les incertitudes de calendrier et logistiques, les différences de monitoring et les changements inattendus dans la demande des clients, les retards techniques des lancements planifiés des nouveaux modèles de véhicules et la situation économique globale dans les différents Etats membres. Les éco-innovations améliorent la performance CO_2 au delà des mesures additionnelles mentionnées dans l'article 1 qui n'apparaissent pas dans le cycle du test.

Amendement 119
Marie-Noëlle Lienemann

Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission	*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 CO_2 ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I ***ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation***.	Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I.

Or. en

Justification

Rien ne justifie l'octroi de dérogations aux constructeurs de voitures très polluantes. Cela provoquerait des distorsions sur le marché et inciterait les constructeurs à créer très précisément le type d'entreprise éligible à ce type de dérogations. Un nombre non négligeable de nouveaux véhicules immatriculés échapperait alors à la législation.

Amendement 120
Chris Davies

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2020 et pour chaque année civile suivante, les émissions spécifiques moyennes de CO_2 des voitures particulières seront fixées compte tenu de la révision visée à l'article 10, mais ne pourront en aucun cas être supérieures à 80 g CO_2/km.

Or. en

Justification

Cet amendement propose un objectif à moyen terme (2020) plus ambitieux que celui qui avait été adopté par le Parlement en octobre 2007. Il tient compte de la stratégie largement plus novatrice affichée désormais par le secteur et de la volonté de changement manifestée par les consommateurs face à la hausse considérable des prix du pétrole.

Amendement 121
Holger Krahmer

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	À cette fin, les émissions de CO_2, revues en fonction des réductions d'émissions de CO_2 réalisées grâce aux éco-innovations, sont établies sur trois années consécutives, comme à l'article 7.

Or. en

Justification

Il n'est pas réaliste qu'un constructeur automobile parvienne à atteindre des niveaux précis d'émissions moyennes de CO_2 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 CO_2 au delà des mesures supplémentaires mentionnées à l'article 1 et qui n'apparaissent pas dans le cycle d'essai.

Amendement 122
Matthias Groote, Åsa Westlund

Proposition de règlement
Article 4 - alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Dans le cas des constructeurs qui fabriquent des véhicules à émission nulle, chacun de ces véhicules nouvellement immatriculés compte pour trois dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO_2 jusqu'à l'année 2015 comprise.

Or. de

Justification

Les véhicules particulièrement innovants qui n'émettent pas de CO_2 doivent valoir un bonus, de sorte qu'ils pénètrent plus rapidement sur le marché.

Amendement 123
Matthias Groote, Åsa Westlund

Proposition de règlement
Article 4 - alinéa 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Dans le cas des constructeurs qui fabriquent des véhicules à faibles émissions, chacun de ces véhicules nouvellement immatriculés compte pour un et demi dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO_2 jusqu'à l'année 2015 comprise.

Or. de

Justification

Les véhicules particulièrement innovants qui émettent très peu de CO_2 doivent valoir un bonus, de sorte qu'ils pénètrent plus rapidement sur le marché.

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 1er janvier 2013 et pour chaque année civile suivante jusqu'à l'année commençant le 1er janvier 2020 incluse, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 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 80 g de CO_2/km au 1er janvier 2020.

Or. en

Justification

La fixation d'objectifs contraignants à long terme apparaît comme une nécessité si l'on veut offrir aux constructeurs automobiles les perspectives à long terme dont ils ont besoin.

Amendement 125
Anja Weisgerber, Renate Sommer, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Horst Schnellhardt, Christa Klaß, Miroslav Mikolášik, Thomas Ulmer

Proposition de règlement
Article 4 - alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Dans le cas des constructeurs qui fabriquent des voitures particulières présentant des émissions spécifiques de CO_2 situées 20 %, 30 %, 40 % et 50 % au-dessous du niveau prescrit dans l'annexe I, chacun de ces véhicules nouvellement immatriculés compte pour

deux, trois, quatre ou cinq, selon le pourcentage d'émissions qui les séparent du niveau prescrit, dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO_2 jusqu'à l'année 2015 comprise.

Or. de

Justification

Der Verordnungsentwurf der Kommission setzt insgesamt zu wenig auf die Schaffung von Anreizen für solche Hersteller, die Fahrzeuge auf den Markt bringen, die mehr als die vorgegebenen Minderungsziele erreichen. Durch solche Anreize werden aber gerade die Voraussetzungen geschaffen, um die Hersteller und Zulieferer dazu zu veranlassen, sein ihre technologischen Möglichkeiten zu jeder Zeit möglichst vollständig auszuschöpfen. Daher ist die Idee so genannter Super Credits zu begrüßen. Dies ist ein Mittel, um solche Anreize zu schaffen. Zugleich sollten aber auch hier keine Wettbewerbsverzerrungen perpetuiert werden. Der Vorschlag eines starren Grenzwertes für die Vergabe von Supercredits widerspricht dem Grundgedanken des Regulierungsentwurfs. Da der CO2-Austoß immer in Bezug zum Gewicht gesetzt wird, ist die Beurteilung der „Güte" des CO2-Ausstoßes auch immer im Verhältnis zu diesem Parameter zu werten. Ein großer Familien-Van ist aus physikalisch-technischen Gegebenheiten schwerer und verbraucht daher mehr Kraftstoff. Aber auch ein schwereres Fahrzeug kann besonders effizient sein, wenn es im Vergleich zu seinem Segmentdurchschnitt wesentlich weniger CO2 emittiert. Zugleich werden bestimmte Technologien, die in Zukunft zur Senkung des CO2-Ausstosses gebraucht werden, aufgrund der hohen Investitionskosten vor allem durch größere Fahrzeuge in den Markt gebracht. Solche Fahrzeuge sollten entsprechend ihrer prozentualen Unterschreitung belohnt werden. Für die Gewährung von Super-Credits müssen sie jedoch mindestens 20 % besser sein als ihr Zielwert sein. Abgestuft von einer Unterschreitung von 20 % bis 50 % der spezifischen Zielwerte sind Anreize zu setzen. Ein prozentualer Wert ist zur Schaffung größtmöglicher Anreize über alle Fahrzeuge einem starren Grenzwert vorzuziehen.

Amendement 126
Karl-Heinz Florenz, Holger Krahmer

Proposition de règlement
Article 4 - alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Dans le cas des constructeurs qui fabriquent des voitures particulières présentant des émissions spécifiques de CO_2 situées 50 % au-dessous du niveau prescrit dans l'annexe I du présent

règlement, chacun de ces véhicules nouvellement immatriculés compte pour cinq dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO_2 jusqu'à l'année 2015 comprise.

Or. de

Justification

Il convient d'instaurer des incitations pour les constructeurs qui commercialisent des véhicules allant au-delà des objectifs de réduction fixés, sans créer de distorsions de concurrence. Proposer pour l'attribution de supercrédits un niveau non modulable va à l'encontre de l'idée fondamentale qui sous-tend le projet de réglementation. Comme l'émission de CO_2 est toujours fonction du poids, le "caractère vertueux" de l'émission doit toujours être apprécié au regard de ce paramètre.

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 1er janvier 2021 et pour chaque année civile suivante jusqu'à l'année commençant le 1er janvier 2025 incluse, de même que pour chaque année suivante au-delà, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 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 CO_2/km au 1er janvier 2025.

Or. en

Justification

Dans sa proposition initiale, la Commission fixe pour 2012 un objectif de 120 grammes sans mesures complémentaires, que la technologie actuelle permet d'atteindre. De plus, la fixation

d'objectifs contraignants à long terme apparaît comme une nécessité si l'on veut offrir aux constructeurs automobiles les perspectives à long terme dont ils ont besoin.

Amendement 128
Dorette Corbey

Proposition de règlement
Article 4 - paragraphe 1 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Avec effet au 1er 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 leur objectif d'émissions spécifiques fixé aux paragraphes 1 et 2 de l'annexe I.

Or. en

Justification

Il est nécessaire de fixer un plafond d'émission de CO_2 pour chaque véhicule.

Amendement 129
Åsa Westlund

Proposition de règlement
Article 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 4 bis
	Véhicules à carburant modulable
	Pour déterminer si chacun des constructeurs de voitures particulières respecte les objectifs d'émissions spécifiques visés à l'article 4, le niveau d'émissions de CO_2 indiqué sur le certificat de conformité de chaque

véhicule à carburant modulable fonctionnant à l'éthanol immatriculé dans l'Union européenne se voit appliquer un facteur de réduction de 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 dont la masse de référence est 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 distribuent de l'E85 répondant aux critères communautaires de durabilité. De la même manière, cette réduction ne s'applique pas aux véhicules dont la masse de référence est supérieure à 2 000 kg.

Or. en

Justification

Les distributeurs de carburant ont tendance à ne pas mettre en place les infrastructures requises pour les biocarburants tant que la demande de 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 CO_2.

Amendement 130
Gunnar Hökmark, Karl-Heinz Florenz

Proposition de règlement
Article 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 4 bis
	Objectif d'émissions spécifiques des

véhicules à carburant alternatif

Pour déterminer si chacun des constructeurs de voitures particulières respecte les objectifs d'émissions spécifiques visés à l'article 4, le niveau d'émissions de CO_2 indiqué sur le certificat de conformité de chaque "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 de 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 distribuent des biocarburants répondant aux critères communautaires de durabilité.

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 équipent les véhicules à carburant alternatif de dispositifs complémentaires leur permettant de reconnaître automatiquement et de fonctionner avec des associations d'essence et de biocarburants. Cette capacité technologique supplémentaire permettrait à ces véhicules de fonctionner pendant toute leur durée de vie (douze ans en moyenne) avec des biocarburants. Dès que les biocarburants seront plus largement accessibles, ils pourront contribuer à une réduction significative des émissions de CO_2 produites par le parc automobile sur une base "du puits à la roue". L'Union européenne met actuellement en place des critères pour les biocarburants pour garantir leur durabilité.

Amendement 131
Martin Callanan, Chris Davies

Proposition de règlement
Article 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 4 bis
	Véhicules à émissions ultra faibles
	Pour déterminer si chacun des constructeurs de voitures particulières respecte les objectifs d'émissions spécifiques visés à l'article 4, chaque véhicule à émissions ultra faibles immatriculé dans l'Union européenne entre dans la calcul des émissions spécifiques de CO_2 d'un constructeur après affectation d'un coefficient multiplicateur, qui sera supprimé progressivement entre le 1er janvier 2012 et l'année commençant le 1er janvier 2016, comme prévu à l'annexe I bis.

Or. en

Justification

Les constructeurs investissent des ressources considérables dans le développement de technologies de véhicules à émissions ultra faibles, avec des émissions de CO_2 nettement inférieures à tout ce qui est actuellement disponible sur le marché européen. Au cours des phases de production initiales, ces technologies entraîneront une majoration importante des coûts et ces véhicules seront disponibles en petites séries. Afin d'encourager un investissement continu dans leur commercialisation rapide, un système transitoire de super-crédits législatifs pour les véhicules à émissions ultra faibles devrait faire partie du règlement proposé.

Amendement 132
Anders Wijkman

Proposition de règlement
Article 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 4 bis
	Objectifs d'émissions spécifiques
	Pour déterminer si chacun des constructeurs respecte les objectifs d'émissions spécifiques visés à l'article 4, le niveau d'émissions de CO_2 indiqué sur le certificat de conformité de chacun des véhicules à carburant alternatif immatriculés dans l'Union européenne est réduit de 5 %.

Or. en

Justification

Les carburants alternatifs peuvent permettre de réduire sensiblement les émissions de CO_2 dans une logique du "du puits à la roue". Le parc de véhicules doit donc être adapté pour permettre d'utiliser ces carburants.

Amendement 133
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Article 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 4 bis
	Limite d'émissions spécifiques
	Avec effet au 1er janvier 2012, 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 plus de 60 g CO_2/km leur

objectif d'émissions spécifiques déterminé conformément à l'annexe I.

Or. en

Amendement 134
Karl-Heinz Florenz

Proposition de règlement
Article 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 4 bis
	Objectif d'émissions spécifiques pour les véhicules à carburant alternatif
	Les niveaux d'émissions spécifiques de chaque constructeur de voitures particulières au sens de l'article 4 sont réputés respectés si les émissions de CO_2 d'un véhicule à carburant alternatif immatriculé dans l'UE, selon la définition figurant dans le règlement (CE) n° 715/2007, inscrites dans la déclaration de conformité sont réduites de 5 % eu égard au potentiel plus élevé, sur le plan technologique et en termes de réduction des émissions, du fonctionnement avec deux carburants. Ce facteur de réduction sera porté à 20 % lorsque 10 % au moins de l'ensemble des stations-services de État membre de l'UE dans lequel le véhicule est immatriculé vendra des carburants conformes aux critères de durabilité applicables dans l'UE.

Or. de

Justification

L'industrie pétrolière ne mettra en place une infrastructure complète de fourniture des nouveaux carburants que s'il existe une demande suffisante. Pour surmonter ce problème, les constructeurs équipent leurs véhicules d'une technologie fonctionnant avec n'importe quelle proportion d'essence et de biocarburants, étant donné que la teneur du mélange est décelée

automatiquement par un capteur. Cet équipement technique supplémentaire permet de faire fonctionner le véhicule durant son cycle de vie (12 ans environ) avec du biocarburant et de réduire ainsi les émissions de CO_2 dans de sensibles proportions.

Amendement 135
Christofer Fjellner

Proposition de règlement
Article 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 4 bis
	Objectif d'émissions spécifiques des véhicules à carburant alternatif
	Pour déterminer si chacun des constructeurs de voitures particulières respecte les objectifs d'émissions spécifiques visés à l'article 4, le niveau d'émissions de CO_2 indiqué sur le certificat de conformité de chaque 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 des biocarburants, tels que définis dans le règlement (CE) n° 715/2007 et respectant les critères de durabilité communautaires, offre une meilleure capacité sur le plan technologique et de la réduction des émissions. Ce facteur augmentera de façon linéaire en fonction de la consommation effective de biocarburants répondant aux critères communautaires de durabilité, dans chaque État membre. Lorsque le parc de véhicules à carburant alternatif d'un pays donné roule à 80 %, ou plus, au biocarburant, le facteur est porté à 20 % au maximum.

Or. en

Justification

The proposed type approval system gives no credits for vehicles that are designed to run on biofuels, only or part-time. This amendment gives a 5% target-reduction in order to give car manufacturers an incentive to produce alternative fuel vehicles, which in itself spur on the technological innovations within this area. The amendment also connects the potential reduction to the actual consumption of biofuels that meets the EU sustainabily criteria. This way the amendment gives the car manufacturers an incentive to produce cars that can run at both petroleum and biofuels, but at the same time gives them the incentive to stimulate consumtion of biofuels that meets the EU sustainability criteria - and that way reduces the CO2 emissions by approximately 35%.

Amendement 136
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.

Or. en

Justification

Il est indispensable de stimuler la production de véhicules à émissions nulles en fixant des seuils à atteindre. Pour réaliser ces objectifs, les constructeurs devraient être autorisés à constituer un groupement.

Amendement 137
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Article 5 - paragraphe 7

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

Or. en

Amendement 138
Anja Weisgerber, Christa Klaß, Miroslav Mikolášik, Renate Sommer, Thomas Ulmer

Proposition de règlement
Article 6 - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Pour l'année commençant le 1er 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.	1. Pour l'année commençant le 1er janvier ***2012*** 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.

Or. de

Justification

Le contrôle et la notification des émissions moyennes doivent commencer au moment de l'entrée en vigueur du règlement afin que soient évitées les distorsions de concurrence et les discriminations entre constructeurs.

Amendement 139
Bogusław Sonik

Proposition de règlement
Article 6 - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Pour ***l'année*** commençant le ***1er 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.	1. Pour ***le mois*** commençant le ***1er janvier 2012*** et pour chaque ***mois suivant***, les États membres recueillent les données relatives à chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire, conformément aux prescriptions de l'annexe II, partie A. ***Ces données sont fournies aux constructeurs.***

Or. en

Justification

Surveillance et communication doivent aller de pair avec la mise en œuvre du règlement afin d'éviter les distorsions de marché et la discrimination entre les constructeurs. Elles doivent donc débuter en 2012. Les constructeurs ont besoin de connaître mois par mois les données relatives à la performance pour pouvoir, au besoin, répondre aux évolutions du marché.

Amendement 140
Martin Callanan

Proposition de règlement
Article 6 - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Pour ***l'année*** commençant le ***1er 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.	1. Pour le ***mois*** commençant le ***1er janvier 2012*** et pour chaque ***mois suivant***, les États membres recueillent les données relatives à chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire, conformément aux prescriptions de l'annexe II, partie A. ***Ces données sont fournies aux constructeurs.***

Or. en

Justification

Surveillance et communication doivent aller de pair avec la mise en œuvre du règlement afin d'éviter les distorsions de marché et la discrimination entre les constructeurs. Elles doivent donc débuter en 2012. Les constructeurs ont besoin de connaître mois par mois les données relatives à la performance pour pouvoir, au besoin, répondre aux évolutions du marché.

Amendement 141
Péter Olajos

Proposition de règlement
Article 6 - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Pour ***l'année*** commençant le ***1er 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.	1. Pour le ***mois*** commençant le ***1er janvier 2012*** et pour chaque ***mois suivant***, les États membres recueillent les données relatives à chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire, conformément aux prescriptions de l'annexe II, partie A. ***Ces données sont fournies aux constructeurs.***

Or. en

Justification

Surveillance et communication doivent aller de pair avec la mise en œuvre du règlement afin d'éviter les distorsions de marché et la discrimination entre les constructeurs. Elles doivent donc débuter en 2012. Les constructeurs ont besoin de connaître mois par mois les données relatives à la performance pour pouvoir, au besoin, répondre aux évolutions du marché.

Amendement 142
Thomas Ulmer

Proposition de règlement
Article 6 - paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Pour le ***28 février 2011*** et chaque ***année suivante***, les États membres déterminent et transmettent à la Commission les	2. Pour le ***31 juillet 2012*** et chaque ***semestre suivant***, les États membres déterminent et transmettent à la

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.	Commission les informations***, vérifiées par un auditeur agréé, qui sont*** énumérées à l'annexe II, partie B, pour l'année civile précédente. Les données sont transmises selon le format indiqué à l'annexe II, partie C.

Or. en

Justification

Monitoring and reporting should go in line with the implementation of the regulation in order to avoid market distortion and discrimination of manufacturers. Therefore, the starting year should be 2012. It is key that manufacturers know early on what the official CO2 figure will be and hence the Commission's provisional calculations and report must be on a half-year basis. Therefore, the Member States must deliver the data on a half-year basis too. The verification of the Member States data by a certified auditor should ensure that Member States collect and monitor the CO2 figures from the Certificate of Conformity paper and that the car models are allocated to right manufacturers.

Amendement 143
Martin Callanan

Proposition de règlement
Article 6 - paragraphe 2

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

Or. en

Justification

La vérification par un auditeur agréé des données fournies par les États membres devrait permettre de s'assurer que ceux-ci collectent et contrôlent les données relatives au CO_2 figurant sur le certificat de conformité et que les modèles de voiture sont bien attribués aux constructeurs correspondants.

Amendement 144
Bogusław Sonik

Proposition de règlement
Article 6 - paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.	2. Pour le ***31 juillet 2012*** et chaque ***semestre suivant***, les États membres déterminent et transmettent à la Commission les informations***, vérifiées par un auditeur agréé, qui sont*** énumérées à l'annexe II, partie B, pour l'année civile précédente. Les données sont transmises selon le format indiqué à l'annexe II, partie C.

Or. en

Justification

Monitoring and reporting should go in line with the implementation of the regulation in order to avoid market distortion and discrimination of manufacturers. Therefore, the starting year should be 2012. It is key that manufacturers know early on what the official CO2 figure will be and hence the Commission's provisional calculations and report must be on a half-year basis. Therefore, the Member States must deliver the data on a half-year basis too. The verification of the Member States data by a certified auditor should ensure that Member States collect and monitor the CO2 figures from the Certificate of Conformity paper and that the car models are allocated to right manufacturers.

Amendement 145
Dorette Corbey

Proposition de règlement
Article 6 - paragraphe 2 - alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	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, pour l'année civile précédente, en ce qui concerne les véhicules à émissions nulles, 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 informations sont transmises selon le format indiqué à l'annexe II, partie C.

Or. en

Justification

Il est indispensable de stimuler la production de véhicules à émissions nulles. La production de carburants destinés aux véhicules à émissions nulles provoque des émissions de gaz à effet de serre, notamment lors de la production de l'électricité nécessaire aux véhicules électriques. Elles doivent être prises en compte à partir de 2016. La non-prise en compte de ces émissions avant cette date sera une incitation supplémentaire en faveur des véhicules à émissions nulles.

Amendement 146
Bogusław Sonik

Proposition de règlement
Article 6 - paragraphe 4 - partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. La Commission tient un registre central rassemblant les données communiquées par les États membres en vertu du présent article et, pour le ***30 juin 2011*** et ***chaque année suivante***, elle calcule à titre provisoire pour chaque constructeur:	4. La Commission tient un registre central rassemblant les données communiquées par les États membres en vertu du présent article et, pour le ***30 août 2012*** et ***chaque semestre suivant***, elle calcule à titre provisoire pour chaque constructeur:

Or. en

Justification

Surveillance et communication doivent aller de pair avec la mise en œuvre du règlement afin d'éviter les distorsions de marché et la discrimination entre les constructeurs. Elles doivent donc débuter en 2012. Il est essentiel que les fabricants sachent suffisamment tôt quel sera le

niveau officiel de CO_2, raison pour laquelle les calculs provisoires et les rapports de la Commission devraient être effectués selon un rythme semestriel.

Amendement 147
Dorette Corbey

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	4 bis. Avant le 1er janvier 2010, la Commission établit une méthode de calcul des émissions de gaz à effet de serre liées 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 utilisée pour produire le carburant de ses véhicules à émissions nulles est inférieure à la moyenne.

Or. en

Justification

Les véhicules à émissions nulles produisent indirectement des émissions de gaz à effet de serre, notamment lors de la production d'électricité pour les véhicules électriques. Il est nécessaire de mettre au point une méthode permettant de calculer ces émissions indirectes.

Amendement 148
Bogusław Sonik

Proposition de règlement
Article 6 - paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. Les constructeurs peuvent, dans un délai	5. Les constructeurs peuvent, dans un délai

de ***deux mois*** suivant la notification du calcul provisoire visé au paragraphe 4, notifier à la Commission toute erreur dans les données, en précisant l'État membre pour lequel ladite erreur aurait été constatée.	de ***six mois*** suivant la notification du calcul provisoire ***annuel*** visé au paragraphe 4, notifier à la Commission toute erreur dans les données, en précisant l'État membre pour lequel ladite erreur aurait été constatée.
La Commission examine toutes les notifications des constructeurs et, le ***30 septembre*** au plus tard, confirme ou modifie et confirme les calculs provisoires visés au paragraphe 4.	La Commission examine toutes les notifications des constructeurs et, le ***31 mars de l'année suivante*** au plus tard, confirme ou modifie et confirme les calculs provisoires visés au paragraphe 4 ***pour l'année entière***.

Or. en

Justification

Avec l'élargissement de l'Union à 27 États membres et les vérifications supplémentaires des données CO2 qu'il implique, il n'est pas viable de demander aux constructeurs de notifier toutes les erreurs intervenues dans les données des États membres dans un délai de deux mois.

Amendement 149
Christofer Fjellner

Proposition de règlement
Article 6 - paragraphe 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	8 bis. À la demande d'un constructeur, les éco-innovations sont prises en compte dans le calcul de ses émissions moyennes de CO_2.
	Cette demande comprend:
	a) l'année civile;
	b) des éco-innovations concrètes;
	c) la définition des véhicules ayant été équipés de ces éco-innovations; et
	d) un certificat délivré par un

établissement indépendant habilité.

La Commission adopte les mesures d'application nécessaires conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12.

Or. en

Justification

Il est indispensable de définir l'utilisation et le rôle des éco-innovations, celles-ci pouvant apporter une contribution importante au total des réductions d'émissions.

Amendement 150
Thomas Ulmer

Proposition de règlement
Article 6 - paragraphe 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	8 bis. À la demande d'un constructeur, les éco-innovations sont prises en compte dans le calcul de ses émissions moyennes de CO_2. ***Cette demande comprend:*** ***a) l'année civile;*** ***b) des éco-innovations concrètes;*** ***c) la définition des véhicules ayant été équipés de ces éco-innovations; et*** ***d) un certificat délivré par un établissement indépendant habilité.*** ***b. La Commission adopte les mesures d'application nécessaires conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12.***

Or. en

Justification

Il convient d'introduire une définition portant sur les innovations en matière de réduction des

émissions de CO_2 qui contribuent à améliorer la performance en termes de CO_2 au-delà des mesures supplémentaires mentionnées à l'article 1er 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 151
Chris Davies

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.	1. 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. en

Justification

Cet amendement confirme le calendrier arrêté par le Parlement en octobre 2007. Il doit être lié à l'objectif de réduction des émissions moyennes à 125 g CO2/km, plus ambitieux au plan environnemental.

Amendement 152
Holger Krahmer

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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	1. Pour chaque année civile, à compter de 2012, au titre de laquelle ***la moyenne des émissions spécifiques d'un*** constructeur***, revue en fonction des réductions d'émissions de CO_2 réalisées grâce aux éco-innovations et établie sur trois années***

ou, dans le cas d'un groupement, à l'administrateur du groupement.	***consécutives,*** 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. en

Justification

Il n'est pas réaliste qu'un constructeur automobile parvienne à atteindre des niveaux précis d'émissions moyennes de CO_2 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 CO_2 au delà des mesures supplémentaires mentionnées à l'article 1 et qui n'apparaissent pas dans le cycle d'essai.

Amendement 153
Bogusław Sonik

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.	1. Pour chaque année civile, à compter de 2012, au titre de laquelle ***la moyenne des émissions spécifiques d'un*** constructeur***, revue en fonction des réductions d'émissions de CO_2 réalisées grâce aux éco-innovations et établie sur trois années consécutives,*** 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. en

Amendement 154
Martin Callanan, Pilar Ayuso

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.	1. Pour chaque année civile, à compter de 2012, au titre de laquelle ***la moyenne des émissions spécifiques d'un*** constructeur***, revue en fonction des réductions d'émissions de CO_2 réalisées grâce aux éco-innovations et établie sur deux années consécutives,*** 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. en

Justification

Il n'est pas réaliste qu'un constructeur automobile parvienne à atteindre des niveaux précis d'émissions moyennes de CO_2 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 CO_2 au delà des mesures supplémentaires mentionnées à l'article 1 et qui n'apparaissent pas dans le cycle d'essai.

Amendement 155
Thomas Ulmer

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Pour chaque année civile, à compter de 2012, au titre de laquelle ***un*** constructeur dépasse son objectif d'émissions spécifiques, la Commission	1. Pour chaque année civile, à compter de 2012, au titre de laquelle ***la moyenne des émissions spécifiques d'un*** constructeur***, revue en fonction des réductions***

impose le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires au constructeur ou, dans le cas d'un groupement, à l'administrateur du groupement.	***d'émissions de CO_2 réalisées grâce aux éco-innovations et établie sur trois années consécutives,*** 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. en

Justification

Il n'est pas réaliste qu'un constructeur automobile parvienne à atteindre des niveaux précis d'émissions moyennes de CO_2 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 CO_2 au delà des mesures supplémentaires mentionnées à l'article 1 et qui n'apparaissent pas dans le cycle d'essai.

Amendement 156
Peter Liese

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.	1. Pour chaque année civile, à compter de ***2013***, 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

Les constructeurs automobiles font valoir que, en raison des cycles de développement de leurs produits, retenir 2012 pour l'entrée en vigueur est irréaliste. Il convient toutefois de rappeler que l'objectif de 120 g à l'horizon de 2012 a fait l'objet d'une décision politique dès 1994. Afin

de faire justice aux deux positions, nous proposons, à la différence de la Commission, que les sanctions ne commencent à être infligées qu'en 2013. Ainsi, les problèmes que rencontrent les constructeurs seraient atténués, mais le signal politique (entrée en vigueur en 2012) demeurerait. Les constructeurs respectueux de la législation seraient certainement récompensés par les décisions d'achat des clients.

Amendement 157
Kurt Joachim Lauk

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 1

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

Amendement 158
Marie-Noëlle Lienemann, Françoise Grossetête

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2**.** La prime sur les émissions excédentaires visée au paragraphe 1 est calculée selon la formule suivante:	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	Émissions excédentaires x nombre de voitures particulières neuves ***émettant plus***

les émissions excédentaires prévue au paragraphe 3, dans laquelle:	***de 130 gr CO_2/km plus 50% du nombre de voitures particulières neuves émettant 130gr CO_2/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.	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 130 g.

Amendement 159
Marie-Noëlle Lienemann

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2**.** La prime sur les émissions excédentaires visée au paragraphe 1 est calculée selon la formule suivante:	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:	Émissions excédentaires x ***nombre de véhicules neufs dont la moyenne ne respecte pas l'objectif spécifique d'émissions 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.***	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 véhicules neufs dont la moyenne ne respecte pas l'objectif spécifique d'émissions du constructeur est le nombre de véhicules neufs produits par le constructeur et immatriculés durant l'année considérée et dont les émissions sont supérieures à une limite, telle que la moyenne d'émissions de tous les véhicules immatriculés par le constructeur avec des émissions inférieures à cette limite, correspond à l'objectif spécifique du constructeur ».***

Or. fr

Justification

Les pénalités pour l'excédent d'émissions ne respectent pas le principe fondamental du « pollueur payeur » : il n'est pas acceptable qu'elles soient appliquées à tous les véhicules indépendamment de leur niveau d'émissions. L'application de ce principe exige la reconnaissance de conformité pour tous les volumes dont la moyenne d'émissions respecte le niveau spécifique d'émissions du dit constructeur. Ainsi le constructeur est incité à mettre sur le marché le plus rapidement possible le nombre maximum de véhicules conformes à leur propre objectif spécifique d'émissions.

Amendement 160
Anne Ferreira

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2**.** La prime sur les émissions excédentaires visée au paragraphe 1 est calculée selon la formule suivante:	2. La prime sur les émissions excédentaires visée au paragraphe 1 est calculée selon la formule suivante:
Émissions excédentaires x nombre de	Émissions excédentaires x nombre de

voitures particulières neuves x prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 3, dans laquelle:	voitures particulières neuves ***émettant plus de 130 gr CO_2/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.	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 iniquité sociale dans le partage du fardeau réglementaire, certains constructeurs se voyant fixer des cibles individuelles < 130g CO_2/km. Une modulation des pénalités permettrait de respecter le principe de « pollueur payeur » et corrigerait cette iniquité en réduisant le niveau des pénalités imposé aux véhicules déjà conformes à l'objectif général de 130 g.

Amendement 161
Umberto Guidoni, Roberto Musacchio

Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. La prime sur les émissions excédentaires visée au paragraphe 1 est calculée selon la formule suivante:	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,	Émissions excédentaires x nombre de voitures particulières neuves ***non conformes, en moyenne, à l'objectif spécifique du constructeur pour les émissions*** x prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 3,

dans laquelle:	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;	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 spécifique du constructeur pour les émissions***" est le nombre de voitures particulières neuves produites par le constructeur et qui ont été immatriculées pendant l'année en question***, dont les émissions sont supérieures à un seuil tel que les émissions moyennes de toutes les voitures immatriculés de ce constructeur avec des émissions inférieures audit seuil correspondent à l'objectif spécifique du constructeur***.

Or. it

Justification

Les primes prévues ne respectent pas le principe fondamental du pollueur-payeur: il est inacceptable qu'elles s'appliquent de la même manière à toutes les voitures, quel que soit leur niveau d'émission. L'application du principe demande la reconnaissance préalable des volumes qui sont en moyenne conformes au niveau d'émission spécifique à ce constructeur. De cette façon, celui-ci est incité à mettre sur le marché un nombre toujours croissant de modèles "vertueux".

Amendement 162
Amalia Sartori, Alessandro Foglietta, Vittorio Prodi, Donato Tommaso Veraldi

Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. La prime sur les émissions excédentaires visée au paragraphe 1 est calculée selon la	2. La prime sur les émissions excédentaires visée au paragraphe 1 est calculée selon la

formule suivante:	formule suivante:
Émissions excédentaires x nombre de voitures particulières neuves x prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 3,	Émissions excédentaires x nombre de voitures particulières neuves ***non conformes, en moyenne, à l'objectif spécifique du constructeur pour les émissions*** x prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 3,
dans laquelle:	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;	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 spécifique du constructeur pour les émissions***" est le nombre de voitures particulières neuves produites par le constructeur et qui ont été immatriculées pendant l'année en question***, dont les émissions sont supérieures à un seuil tel que les émissions moyennes de toutes les voitures immatriculés de ce constructeur avec des émissions inférieures audit seuil correspondent à l'objectif spécifique du constructeur.***

Or. it

Justification

Les primes proposées pour les émissions excédentaires sont injustement disproportionnées par rapport à celles prévues, à partir de 2012 dans le système européen d'échange de quotas (100 € la tonne): en effet, le chiffre de 95 € le gramme par kilomètre correspond en fait à 475 € la tonne de CO_2. Pour s'aligner sur le montant des indemnités imposées aux secteurs participant au système d'échange de quotas, il convient de fixer la prime dans le secteur de l'automobile à un autre niveau, à savoir 20 € le gramme de CO_2 par kilomètre (équivalant à 100 € la tonne).

Amendement 163
Magor Imre Csibi, Daciana Octavia Sârbu, Nicodim Bulzesc

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 2 - alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Émissions excédentaires x nombre de voitures particulières neuves x prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 3,	Émissions excédentaires x nombre de voitures particulières neuves ***émettant plus de 130 g CO_2/km plus 50 % du nombre de voitures particulières neuves émettant 130g CO_2/km ou moins*** x prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 3,

Or. en

Justification

Une modulation des pénalités remettrait en vigueur le principe "pollueur-payeur". Le système proposé déboucherait sur la diffusion d'un plus grand nombre de véhicules faiblement émissifs et permettrait d'assurer un renouvellement permanent du parc automobile et ainsi d'atteindre l'objectif général de réduction du total des émissions de CO_2.

Amendement 164
Chris Davies

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La prime sur les émissions excédentaires s'élève ***à***:	3. La prime sur les émissions excédentaires s'élève:
(a) ***20*** EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile ***2012***;	(a) ***à 95*** EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile ***2015***;
(b) ***35 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2013; et***	(b) ***pour les années suivantes, au même montant majoré de 50 % chaque année.***
(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

Cet amendement confirme le calendrier adopté par le Parlement en octobre 2007 et doit être lié à l'objectif de réduction des émissions moyennes à 125 g CO_2/km, plus ambitieux au plan environnemental. Les recettes réalisées par les constructeurs contrevenants doivent être redistribuées aux constructeurs de véhicules moins émissifs, qui, pour bon nombre d'entre eux, réalisent des marges réduites en suivant une stratégie plus respectueuse de l'environnement.

Amendement 165
Thomas Ulmer

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La prime sur les émissions excédentaires ***s'élève à:***	3. La prime sur les émissions excédentaires ***devrait être analogue aux primes versées dans d'autres secteurs dans le cadre du système communautaire d'échange de quotas d'émission.***
(a) 20 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2012;	
(b) 35 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2013; et	
(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

Les primes sur les émissions excédentaires, sous la forme proposée, sont totalement disproportionnées et ne sont en rien comparables à celles des autres secteurs. Elles auraient un effet délétère sur le secteur en pesant sur sa compétitivité et sa viabilité. Telle qu'elle est prévue actuellement, la prime pourrait atteindre 475 EUR/t en 2015; à titre de comparaison, les estimations dans d'autres secteurs: dans le cadre du SCEQE: de 20 à 40 EUR/t; pénalités

pour dépassement: 100 EUR/t (en cas de non respect); enfin, promotion des véhicules de transport routier propres et efficaces sur le plan énergétique: 20 EUR/t.

Amendement 166
Peter Liese

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La prime sur les émissions excédentaires s'élève à:	3. La prime sur les émissions excédentaires s'élève à:
(a) ***20*** EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile ***2012***;	(a) ***35*** EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile ***2013***;
(b) ***35*** EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile ***2013***;	(b) ***60*** EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile ***2014***; ***et***
(c) ***60*** EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile ***2014***;	(c) ***95*** EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile ***2015***.
(d) 95 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2015 et des années civiles suivantes.	

Or. de

Justification

Les constructeurs automobiles font valoir que, en raison des cycles de développement de leurs produits, retenir 2012 pour l'entrée en vigueur est irréaliste. Il convient toutefois de rappeler que l'objectif de 120 g à l'horizon de 2012 a fait l'objet d'une décision politique dès 1994. Afin de faire justice aux deux positions, nous proposons, à la différence de la Commission, que les sanctions ne commencent à être infligées qu'en 2013. Ainsi, les problèmes que rencontrent les constructeurs seraient atténués, mais le signal politique (entrée en vigueur en 2012) demeurerait. Les constructeurs respectueux de la législation seraient certainement récompensés par les décisions d'achat des clients.

Amendement 167
Matthias Groote

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La prime sur les émissions excédentaires s'élève à:	3. La prime sur les émissions excédentaires s'élève à ***95 EUR pour les émissions dépassant l'objectif à compter de 2012***:
(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.	

Or. de

Justification

Il convient de se limiter à une seule période de mise en oeuvre progressive. Cette application au parc dans son ensemble offre aux constructeurs la souplesse nécessaire pour s'adapter à la valeur moyenne des émissions de CO_2. S'ils n'étaient pas en mesure de se conformer à la moyenne, les constructeurs devraient acquitter à compter de 2012 la somme de 95 euros par gramme de dépassement du niveau d'émission.

Amendement 168
Karl-Heinz Florenz

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La prime sur ***les*** émissions ***excédentaires*** s'élève à:	3. La prime sur ***le dépassement des*** émissions ***visé à l'article 1er*** s'élève à:
(a) ***20 EUR*** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2012;	(a) ***10 EUR*** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2012;

(b) ***35 EUR*** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2013;	(b) ***20 EUR*** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2013;
(c) ***60 EUR*** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2014;	(c) ***30 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.	(d) ***40 EUR*** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2015 et des années civiles suivantes.

Or. de

Justification

Les primes de 100 à 475 euros par tonne de CO_2 qui sont suggérées excèdent de beaucoup les prix des certificats de CO_2 comparables tels qu'ils sont pratiqués dans le cadre du système d'échange de quotas d'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 pénalités proposées affaibliraient de façon considérable la capacité d'innovation du secteur. Il importe de mentionner les années civiles postérieures à 2015 dans la version allemande officielle de la proposition de règlement comme tel est le cas dans d'autres versions linguistiques.

Amendement 169
Anja Weisgerber, Thomas Ulmer, Christa Klaß, Miroslav Mikolášik, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Horst Schnellhardt

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La prime sur les émissions excédentaires s'élève à:	3. La prime sur ***le dépassement des*** émissions ***visé à l'article 1er*** s'élève à:
(a) ***20 EUR*** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2012;	(a) ***10 EUR*** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2012;
(b) ***35 EUR*** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2013;	(b) ***20 EUR*** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2013;
(c) ***60 EUR*** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2014;	(c) ***30 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.	(d) ***40 EUR*** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2015 et des années civiles suivantes.

Or. de

Justification

Les primes proposées par la Commission, entre 100 et 475 EUR par tonne de CO_2, sont nettement supérieures aux prix pratiqués pour les certificats CO_2 comparables dans le cadre du système d'échange de droits d'émission de l'Union européenne. 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 pénalités proposées affaibliraient de façon considérable la capacité d'innovation du secteur. Il importe de mentionner les années civiles postérieures à 2015 dans la version allemande officielle de la proposition de règlement comme tel est le cas dans d'autres versions linguistiques.

Amendement 170
Jens Holm

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La prime sur les émissions excédentaires s'élève à:	3. La prime sur les émissions excédentaires ***pour les émissions excédentaires de l'année civile 2012, et des années 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; et	
(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

Pour que le règlement soit respecté, les amendes doivent être fixées à un niveau suffisamment élevé qui doit s'appliquer entièrement dès 2012. Les reporter ne ferait que différer le bon fonctionnement du régime.

Amendement 171
Jorgo Chatzimarkakis

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La prime sur les émissions excédentaires s'élève à:	3. La prime sur les émissions excédentaires ***pour les émissions excédentaires des années 2015 et suivantes*** s'élève à ***40 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; et	
(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 proposée par la Commission (entre 100 et 475 EUR la tonne de CO_2) est nettement supérieure au prix des certificats CO_2 comparables, prévus par le système d'échange d'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.

Amendement 172
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La prime sur les émissions excédentaires s'élève à:	3. La prime sur les émissions excédentaires ***pour les 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; et

(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 173
Péter Olajos

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La prime sur les émissions excédentaires ***s'élève à:***	3. La prime sur les émissions excédentaires ***est analogue aux primes versées dans d'autres secteurs dans le cadre du système communautaire d'échange de quotas d'émission, sans dépasser 20 EUR/g.***
(a) 20 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2012;	
(b) 35 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2013; et	
(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

Les primes sur les émissions excédentaires, sous la forme proposée, sont totalement disproportionnées et ne sont en rien comparables à celles des autres secteurs. Elles auraient un effet délétère sur le secteur en pesant sur sa compétitivité et sa viabilité. Telle qu'elle est prévue actuellement, la prime pourrait atteindre 475 EUR/t en 2015; à titre de comparaison, les estimations dans d'autres secteurs: dans le cadre du SCEQE: de 20 à 40 EUR/t; pénalités pour dépassement: 100 EUR/t (en cas de non respect); enfin, promotion des véhicules de transport routier propres et efficaces sur le plan énergétique: 20 EUR/t.

Amendement 174
Amalia Sartori, Alessandro Foglietta, Vittorio Prodi, Donato Tommaso Veraldi

Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La prime sur les émissions excédentaires ***s'élève à***:	3. La prime sur les émissions excédentaires ***doit être équivalente aux primes versées dans d'autres secteurs du système d'échange de droits d'émission de l'UE, soit 20 euros.***
(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.	

Or. it

Justification

Les primes proposées pour les émissions excédentaires sont, de manière tout à fait injustifiée, disproportionnées par rapport à celles prévues à partir de 2012 (100 euros la tonne) dans le système communautaire d'échange des quotas d'émissions (connu sous le terme de SCEQE), 95 euros par g/km équivalant à 475 euros par tonne de CO_2. Pour s'aligner sur le montant des primes pour les secteurs qui relèvent du système SCEQE, il convient de fixer la prime

dans le secteur automobile à un niveau équivalent, à savoir 20 euros par g/km de CO_2 (ce qui équivaut à 100 euros la tonne).

Amendement 175
Pilar Ayuso

Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La prime sur les émissions excédentaires ***s'élève à***:	3. La prime sur les émissions excédentaires ***doit être équivalente aux primes versées dans d'autres secteurs dans le cadre du système communautaire d'échange de quotas d'émission.***
(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.	

Or. es

Justification

Les pénalités ou primes à verser qui sont proposées sont absolument disproportionnées et incomparables avec celles applicables dans d'autres secteurs. Les pénalités actuelles équivaudraient à 475 euros par tonne pour l'année 2015, alors que pour d'autres secteurs, couverts par le système européen d'échange de droits d'émissions, elles seraient de 20 à 40 euros par tonne, avec des pénalités additionnelles de 100 euros par tonne (en cas de manquement), et 20 euros par tonne pour la promotion de véhicules de transport efficaces du point de vue énergétique.

Amendement 176
Adam Gierek

Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La prime sur les émissions excédentaires ***s'élève à:***	3. La prime sur les émissions excédentaires ***est équivalente aux primes prévues pour les secteurs industriels couverts par le système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) dans les États membres.***
(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.	

Or. pl

Justification

La prime sur les émissions excédentaires proposée est injustement disproportionnée par rapport aux primes prévues à compter de 2012 (100 euros par tonne) dans le cadre du système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE): 95 euros par gramme et par kilomètre équivalent en fait à 475 euros par tonne de CO_2. La prime dans le secteur automobile devrait être alignée sur les primes applicables aux secteurs participant aux SCEQE.

Amendement 177
Kurt Joachim Lauk

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La prime sur les émissions excédentaires	3. La prime sur les émissions excédentaires

s'élève à:	s'élève à:
(a) ***20 EUR*** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2012;	(a) pour les émissions excédentaires de l'année civile 2012 ***au prix du CO_2 négocié en bourse, mais au maximum à 10 EUR***;
(b) ***35 EUR*** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2013;	(b) pour les émissions excédentaires de l'année civile 2013 ***au prix du CO_2 négocié en bourse, mais au maximum à 20 EUR***;
(c) ***60 EUR*** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2014;	(c) pour les émissions excédentaires de l'année civile 2014 ***au prix du CO_2 négocié en bourse, mais au maximum à 30 EUR***; et
(d) ***95 EUR*** pour les émissions excédentaires de l'année civile 2015 et des années civiles suivantes.	(d) pour les émissions excédentaires de l'année civile 2015 et des années civiles suivantes ***au prix du CO_2 négocié en bourse, mais au maximum à 40 EUR***;

Or. de

Justification

Il convient que les primes ne s'écartent pas des prix comparables des certificats tels qu'ils sont pratiqués dans le système d'échange de quotas d'émissions de l'UE, faute de quoi les constructeurs automobiles subiraient une discrimination. De plus, il faudrait tenir compte de la réalité économique en fondant les primes sur les prix négociés en bourse.

Amendement 178
Chris Davies

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Pour les émissions excédentaires des années civiles 2020 et suivantes, la Commission propose une prime sur les émissions excédentaires supérieure d'au moins 10 % aux estimations des coûts marginaux à supporter pour parvenir à la moyenne d'émissions de CO_2 précisée à l'article 1 et à l'annexe I.

Or. en

Justification

Il est essentiel de faire savoir à l'industrie que les nouvelles sanctions s'appliqueront à partir de 2020 pour que l'objectif fixé pour cette année-là soit réalisé.

Amendement 179
Chris Davies

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. Les primes sur les émissions excédentaires ***entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne***.	5. Les primes sur les émissions excédentaires ***sont redistribuées aux constructeurs ou, en cas de groupement, à son administrateur, dont les émissions spécifiques moyennes de CO_2 sont inférieures à l'objectif fixé, au prorata du total estimé des économies réalisées.***

Or. en

Justification

Cet amendement confirme le calendrier adopté par le Parlement en octobre 2007 et doit être lié à l'objectif de réduction des émissions moyennes à 125 g CO_2/km, plus ambitieux au plan environnemental. Les recettes réalisées par les constructeurs contrevenants doivent être redistribuées aux constructeurs de véhicules moins émissifs, qui, pour bon nombre d'entre eux, réalisent des marges réduites en suivant une stratégie plus respectueuse de l'environnement.

Amendement 180
Gyula Hegyi

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. Les primes sur les émissions	5. Les primes sur les émissions

excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.	excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne ***et concourent au financement des modes de transport durables, y compris les transports publics et les infrastructures cyclables.***

Or. en

Justification

Les amendes perçues sur les voitures personnelles qui ne respectent pas les objectifs environnementaux devraient contribuer au développement des modes de transport durables.

Amendement 181
Martin Callanan

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. Les primes sur les émissions excédentaires ***entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne***.	5. Les primes sur les émissions excédentaires ***sont employées à la création d'un fonds spécial pour la recherche et le développement dans le domaine du rendement énergétique des véhicules routiers, y compris les groupes motopropulseurs alternatifs.***

Or. en

Justification

Pour favoriser l'innovation et contribuer à la réalisation des objectifs environnementaux communautaires, les ressources perçues au titre du présent règlement devraient être réinvesties dans la recherche et le développement dans le domaine de la réduction des émissions de CO2 du secteur des transports routiers.

Amendement 182
Anja Weisgerber, Thomas Ulmer, Christa Klaß, Miroslav Mikolášik, Richard Seeber

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. Les primes sur les émissions excédentaires ***entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne***.	5. Les primes sur les émissions excédentaires ***alimentent un Fonds dont les ressources sont utilisées pour réduire les émissions de CO_2 des transports par route et pour explorer des techniques nouvelles plus efficaces du point de vue énergétique***.

Or. de

Justification

Pour promouvoir l'innovation technique, les éventuelles primes doivent alimenter un Fonds spécifique destiné à soutenir la recherche et le développement de technologies plus efficaces en énergie, ainsi que des mesures de prévention des émissions de CO_2 dans le transport par route.

Amendement 183
Kurt Joachim Lauk

Proposition de règlement
Article 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*endment*
	Article 7 bis
	Système de bonus
	1. Si la valeur fixée comme objectif est atteinte pour plus d'un quart de l'ensemble de la flotte en 2012, pour plus de la moitié en 2013 et pour plus des trois quarts en 2014, le constructeur se voit attribuer des points de bonus.
	2. Les points de bonus sont calculés de la même manière que les primes pour dépassement des niveaux d'émission

visées à l'article 7, un point de bonus étant égal à un euro.

3. Les points de bonus acquis à compter de 2012 font l'objet d'une compensation avec les pénalités qui seront éventuellement dues au titre de l'article 7.

4. La Commission définit le mode de perception et de compensation des points de bonus.

Or. de

Justification

Le délai requis pour mettre au point de nouveaux modèles et de nouvelles techniques, à savoir une période de cinq à sept ans, implique une application progressive du niveau retenu comme objectif. Lorsque la part de leur flotte totale présentant un niveau inférieur à cet objectif va au-delà de ce qui est exigé, les constructeurs devraient bénéficier, à raison des mesures de réduction du CO_2 qu'ils ont réussi à mettre en œuvre, d'une incitation positive et d'une récompense sous la forme de points de bonus pouvant faire l'objet d'une compensation avec les pénalités qui pourraient leur être infligées ultérieurement.

Amendement 184
Jorgo Chatzimarkakis

Proposition de règlement
Article 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Publication des performances des constructeurs	Publication des performances des constructeurs ***("Désignation et stigmatisation")***
1. Au plus tard le 31 octobre ***2011*** et le 31 octobre de chaque année suivante, la Commission publie une liste indiquant pour chaque constructeur:	1. Au plus tard le 31 octobre ***2010*** et le 31 octobre de chaque année suivante, la Commission publie une liste indiquant pour chaque constructeur:
a) son ***objectif d'émissions*** spécifiques pour l'année civile précédente;	a) ***ses*** émissions spécifiques ***moyennes de CO_2 de*** l'année civile précédente; ***et***
b) ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 de l'année civile précédente;	***b)*** les émissions spécifiques moyennes de CO_2 pour toutes les voitures particulières neuves dans la Communauté pour l'année civile précédente.

c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour la même année; et

d) les émissions spécifiques moyennes de CO_2 pour toutes les voitures particulières neuves dans la Communauté pour l'année civile précédente.

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.

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. en

Justification

Dès 2010, les consommateurs devraient avoir accès à des listes énumérant les performances de chaque constructeur automobile, leur permettant ainsi de choisir en toute connaissance de cause et de mettre la pression sur les constructeurs automobiles afin qu'ils intensifient leurs efforts.

Amendement 185
Bogusław Sonik

Proposition de règlement
Article 8 - paragraphe 1 - partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Au plus tard le 31 octobre ***2011*** et le 31 octobre de chaque année suivante, la Commission publie une liste indiquant pour chaque constructeur:	1. Au plus tard le 31 octobre ***2013*** et le 31 octobre de chaque année suivante, la Commission publie une liste indiquant pour chaque constructeur:

Or. en

Justification

La publication devrait aller de pair avec la mise en œuvre du règlement afin d'éviter les distorsions sur le marché et les discriminations entre constructeurs. Dès lors, la publication ne doit pas commencer avant 2013.

Amendement 186
Bogusław Sonik

Proposition de règlement
Article 8 -paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.	2. La liste publiée conformément au paragraphe 1 indique également si le constructeur a ou non respecté les exigences de l'article 4 pour l'année civile précédente.

Or. en

Justification

Double emploi avec l'article 8, paragraphe 1; précision.

Amendement 187
Kurt Joachim Lauk

Proposition de règlement
Article 8 -paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
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.	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, dans l'industrie automobile, les cycles de conception et de production sont de cinq à sept ans, la réalisation d'un objectif obligatoire ne saurait être imposée avant 2015. Une date plus proche ne s'accorderait pas avec la réalité économique. Étant donné la nécessité de reporter la date de l'entrée en application, il importe différer la publication des données.

Amendement 188
Marie-Noëlle Lienemann

Proposition de règlement
Article 9

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 9	***supprimé***
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 Communauté par année civile; et	
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 de 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 CO_2; et	
d) l'indication d'un objectif d'émissions spécifiques compatible avec son potentiel, notamment technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO_2.	
3. La Commission accorde au constructeur une dérogation spéciale au	

titre du paragraphe 1 lorsqu'elle estime que celui-ci réunit les conditions pour en bénéficier et que l'objectif de réduction des émissions spécifiques qu'il propose est compatible avec son potentiel, notamment technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO_2. La dérogation s'applique à compter du 1er 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 1er 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 CO_2.

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

Or. en

Justification

Rien ne justifie l'octroi de dérogations pour les constructeurs de voitures très polluantes. Cela provoquerait des distorsions sur le marché et inciterait les constructeurs à créer très précisément le type d'entreprise éligible à ce type de dérogations. Dès lors, un nombre non négligeable de voitures neuves immatriculées échapperait à la législation.

Amendement 189
Jens Holm

Proposition de règlement
Article 9

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 9	***supprimé***
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 Communauté par année civile; et	
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 de 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 CO_2; et	

d) l'indication d'un objectif d'émissions spécifiques compatible avec son potentiel, notamment technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO_2.

3. La Commission accorde au constructeur une dérogation spéciale au titre du paragraphe 1 lorsqu'elle estime que celui-ci réunit les conditions pour en bénéficier et que l'objectif de réduction des émissions spécifiques qu'il propose est compatible avec son potentiel, notamment technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO_2. La dérogation s'applique à compter du 1er 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 1er 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 CO_2.

Ces mesures, qui visent à modifier les éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de

réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

Or. en

Justification

Rien ne justifie l'octroi de dérogations spécifiques pour les véhicules à niveau élevé d'émission.

Amendement 190
Martin Callanan, Chris Davies

Proposition de règlement
Article 9 - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Tout constructeur peut introduire une demande de dérogation aux objectifs d'émissions spécifiques calculés conformément à l'annexe I dès lors:	1. Tout constructeur peut introduire une demande de dérogation aux objectifs d'émissions spécifiques calculés conformément à l'annexe I dès lors:
a) qu'il produit moins de 10 000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile; et	a) qu'il produit moins de 10 000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile; et
b) qu'il n'est pas lié à un autre constructeur.	b) qu'il n'est pas lié à un autre constructeur ***automobile ou***.
	b bis) qu'il a des entreprises liées et que ces dernières produisent moins de 10 000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile

Or. en

Justification

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

Amendement 191
Amalia Sartori, Alessandro Foglietta, Vittorio Prodi, Donato Tommaso Veraldi

Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Dérogation spéciale applicable aux constructeurs indépendants produisant en petites séries	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:	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;	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***.	b) ***que les voitures qu'il commet relèvent d'une catégorie dont les caractéristiques ne permettent pas d'atteindre de tels objectifs.***

Or. it

Justification

La dérogation est nécessaire à tous les constructeurs spécialisés (0,2 % du total, moins de 30 000 voitures, d'un kilométrage faible, avec des émissions de CO_2 marginales par rapport à l'ensemble) qui sont dans l'incapacité de parvenir à une réduction d'au moins 60 % selon l'annexe I. Pour éviter d'injustifiables distorsions de concurrence, il importe d'accorder la dérogation à tous les constructeurs qui se font concurrence sur le même segment (qu'ils soient, ou non, "liés" à un autre constructeur). Sinon, ces "constructeurs-liés" obéreraient sérieusement le résultat de leur groupe.

Amendement 192
Magor Imre Csibi

Proposition de règlement
Article 9 - paragraphe 1 - point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) qu'il produit moins de ***10 000*** voitures	a) qu'il produit moins de ***1 000*** voitures

particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile; et	particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile; et

Or. en

Justification

L'application de clause de dérogation devrait être limitée au minimum pour des raisons environnementales et afin d'éviter une inégalité de traitement entre les constructeurs de tailles différentes. De plus, le seuil devrait être abaissé de 10 000 à 1000 voitures neuves pour tenir compte de l'annexe XII, Partie 2, point 1, de la directive 2007/46/CE.

Amendement 193
Karl-Heinz Florenz

Proposition de règlement
Article 9 - paragraphe 1 - point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(a) qu'il produit moins de ***10 000*** voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile;	(a) qu'il produit moins de ***0,1 % des*** voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile;

Or. de

Justification

Il importe d'adopter des dispositions permettant une adaptation dynamique à l'évolution du marché.

Amendement 194
Thomas Ulmer

Proposition de règlement
Article 9 - paragraphe 1 - point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(a) qu'il produit moins de ***10 000*** voitures particulières ***neuves immatriculées*** dans la Communauté par année civile;	(a) qu'il produit moins de ***0,1 % des nouvelles immatriculations de*** voitures particulières dans la Communauté par année civile;

Or. de

Amendement 195
Thomas Ulmer

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. La Commission autorise sur leur demande les constructeurs de modèles spécifiques dont le total des nouvelles immatriculations ne dépasse pas 1 % du total des immatriculations annuelles dans l'Union européenne à remplir l'objectif consistant à réduire de 25 % ses émissions spécifiques moyennes de 2008 à la place des niveaux spécifiques calculés en application de 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, points (a) et (b). Ces constructeurs pourraient être tenus d'accomplir des efforts au moins équivalents à ceux des grands constructeurs, mais en jouissant de conditions équitables sur la base de l'année de référence 2008.

Amendement 196
Martin Callanan, Chris Davies

Proposition de règlement
Article 9 - paragraphe 2 - point d

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
d) l'indication d'un objectif d'émissions spécifiques compatible avec ***son potentiel, notamment technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO_2.***	d) l'indication d'un objectif d'émissions spécifiques compatible avec ***la capacité technique, les moyens financiers du constructeur et son potentiel de réduction***

des émissions de CO_2 du modèle concerné par rapport à ses concurrents directs.

Or. en

Justification

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

Amendement 197
Martin Callanan, Chris Davies

Proposition de règlement
Article 9 - paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La Commission accorde au constructeur une dérogation spéciale au titre du paragraphe 1 lorsqu'elle estime que celui-ci réunit les conditions pour en bénéficier et que l'objectif de réduction des émissions spécifiques qu'il propose ***est compatible avec son potentiel, notamment technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO_2.*** La dérogation s'applique à compter du 1er janvier de l'année suivant la demande.	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 ***qu'elle se satisfait de*** l'objectif de réduction des émissions spécifiques ***de CO_2*** qu'il propose. ***Lorsqu'elle prend cette décision, la Commission tient compte des critères énoncés au paragraphe 2, point d).*** La dérogation s'applique à compter du 1er janvier de l'année suivant la demande.

Or. en

Justification

Le présent amendement est nécessaire par souci de cohérence avec l'amendement portant sur l'article 9, paragraphe 2, point d).

Amendement 198
Martin Callanan, Chris Davies

Proposition de règlement
Article 9 - paragraphe 6

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

Or. en

Justification

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

Amendement 199
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, ainsi que toute notification effectuée en vertu du paragraphe 4 et toute révocation décidée en vertu des paragraphes 5 ou 6, de même que les mesures visées au paragraphe 7, sont rendues accessibles au public.

Or. en

Amendement 200
Karl-Heinz Florenz

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	7 bis. Un constructeur peut demander à la Commission l'autorisation de remplir l'objectif consistant à réduire de 25 % ses émissions spécifiques moyennes de 2006 à la place de l'objectif calculé en application de l'annexe I sous les conditions suivantes:
	(a) il n'a pas d'entreprises liées et son volume annuel d'immatriculations de voitures neuves dans l'UE est compris entre le niveau défini au paragraphe 1 et 1,5 % du marché européen, ou
	(b) il a des entreprises liées et son volume annuel d'immatriculations de voitures neuves dans l'UE en association avec les entreprises liées est compris entre le niveau défini au paragraphe 1 et 1,5 % du marché européen, ou
	Des entreprises liées peuvent demander à la Commission l'autorisation de remplir l'objectif consistant à réduire de 25 % leurs émissions spécifiques moyennes totales de 2006 à la place du niveau spécifique calculé en application de l'annexe I si leur volume annuel d'immatriculations de voitures neuves dans l'UE en association avec chaque autre entreprise liée est compris entre le niveau défini au paragraphe 1 et 1,5 % du marché européen

Or. de

Justification

Obliger les constructeurs de modèles spécifiques à réduire leurs émissions de 25 % revient à

leur imposer un plus gros effort qu'aux grands constructeurs. Leur activité demeure cependant viable. La proposition de la Commission ne prend pas suffisamment en compte la situation particulière des constructeurs qui commercialisent uniquement des modèles spécifiques, mais ont une trop grande taille pour bénéficier de la dérogation visée à l'article 9, paragraphe 1. La constitution d'un groupement n'est pas pour eux une solution, car ils devraient alors dévoiler à leurs concurrents leurs projets pour les années à venir.

Amendement 201
Martin Callanan, Linda McAvan, Chris Davies

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	7 bis. Un constructeur peut demander à la Commission l'autorisation d'atteindre un autre objectif représentant une réduction de 25% par rapport à la moyenne de ses émissions spécifiques en 2006 au lieu de l'objectif défini à l'annexe I pour les émissions spécifiques, sous réserve:
	a) qu'il n'a pas d'entreprises liées et qu'il produit entre 10 000 et 300 000 voitures neuves immatriculées dans la Communauté par année civile ou
	b) qu'il a des entreprises liées et que ces dernières produisent au total entre 10 000 et 300 000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile.
	Les entreprises liées peuvent demander à la Commission l'autorisation d'atteindre un autre objectif représentant une réduction de 25 % par rapport à la moyenne combinée de leurs émissions spécifiques en 2006 au lieu de la moyenne des objectifs définis à l'annexe I pour les émissions spécifiques, sous réserve que ces entreprises liées, prises ensemble avec toute autre entreprise liée, produisent entre 10 000 et 300 000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile.

Or. en

Justification

La proposition de la Commission impose aux constructeurs de niche (qui produisent une gamme restreinte de véhicules) des objectifs qui ne peuvent être réalisables et qui sont beaucoup plus contraignants que ceux de leurs concurrents directs. Leurs concurrents qui vendent une gamme plus large de véhicules ou font partie d'un groupe, ne sont pas tenus au même niveau d'effort bien qu'ils vendent des automobiles produisant un niveau similaire d'émissions de CO_2. Cet amendement permet aux constructeurs de niche d'opter pour un objectif minimal de 25 %. Cela représente une réduction significative des émissions de CO_2 par rapport à la moyenne du secteur de 19% et aura donc un impact négligeable sur l'environnement.

Amendement 202
Anja Weisgerber, Miroslav Mikolášik, Johannes Blokland, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Thomas Ulmer, Richard Seeber, Christa Klaß, Renate Sommer, Horst Schnellhardt

Proposition de règlement
Article 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 9 bis
	Éco-innovations
	1. Le comité institué en application de l'article 12 du présent règlement statue sur les demandes de reconnaissance d'éco-innovations, notamment de la réduction des émissions de CO_2 induite par une technique.
	2. Les constructeurs au sens de l'article 3 ou les sous-traitants qui mettent au point une technique peuvent déposer des demandes de reconnaissance d'éco-innovations. Ces demandes doivent contenir des données sur la réduction des émissions de CO_2 par une technique qui sont certifiées par un organisme indépendant. Les services techniques désignés conformément à l'article 41 de la directive 2007/46/CE peuvent faire office d'organismes indépendants certificateurs.

3. Dans le cadre de la surveillance de l'application du présent règlement, les éco-innovations donnent droit à des bonus de CO_2 lorsqu'elles sont intégrées comme équipements standard dans les types de véhicules ou leurs versions. Le montant total des bonus d'éco-innovations alloués à un constructeur n'excède pas 10 % de l'objectif calculé pour celui-ci en application de l'annexe I.

4. Toutefois, le travail de révision du cycle d'essai doit être poursuivi parallèlement à l'imputation d'éco-innovations, afin que le potentiel de réduction du CO_2 que recèlent ces innovations se traduise à long terme dans le cycle d'essai.

5. Lors de la révision de la présente directive conformément à l'article 1er dans le cadre de l'analyse d'impact, la Commission présente une évaluation des réductions d'émissions de CO_2 que les éco-innovations ont rendues possibles, afin de garantir que toutes les mesures de réduction du CO_2 sont prises suffisamment en considération, durant les années suivantes, au moment du bilan de la réalisation des objectifs par les constructeurs.

6. Le comité institué conformément à l'article 12 du présent règlement vérifie que la demande de reconnaissance d'éco-innovations est complète et statue, dans un délai de trois mois après le dépôt des documents de demande, sur l'imputation des éco-innovations. La Commission présente au comité une proposition à cet effet.

Le demandeur peut contester auprès de la Commission la décision du comité dans un délai d'un mois après communication de celle-ci. La Commission soumet alors le recours au comité, qui examine celui-ci dans un délai de trois mois et arrête une décision.

La Commission publie au Journal officiel

de l'Union européenne toutes les décisions relatives à l'imputation d'éco-innovations.

Or. de

Justification

Im Gegensatz zum Kommissionsvorschlag sollte die Verordnung Anreize zur Verbesserung der Effizienz von Nebenaggregaten setzen, auch wenn deren Beitrag zur CO2-Minderung nicht im Testzyklus nach Verordnung 715/2007 gemessen wird. Dies sind beispielsweise Techniken wie LED-Leuchten, Solardächer, Verbrauchsanzeige oder Cruise Control. Nur solche Technologien, die ohne Zweifel zu CO2-Minderung führen, sollten als Ökoinnovationen angerechnet werden. Im Gegenzug für die Flexibilität für die Industrie wird vorgeschlagen, die Gesamthöhe der Gutschriften für Ökoinnovationen eines Herstellers auf 10 % des sich gemäß Anhang I ergebenden Zielwerts eines Herstellers zu begrenzen.

Amendement 203
Karl-Heinz Florenz, Thomas Ulmer

Proposition de règlement
Article 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 9 bis
	1. Le comité institué en application de l'article 12 du présent règlement statue sur les demandes de reconnaissance d'éco-innovations, notamment de la réduction des émissions de CO_2 induite par une technique.
	2. Les constructeurs au sens de l'article 3 ou les sous-traitants qui mettent au point une technique peuvent déposer des demandes de reconnaissance d'éco-innovations. Ces demandes doivent contenir des données sur la réduction des émissions de CO_2 par une technique qui sont certifiées par un organisme indépendant. Les services techniques désignés conformément à l'article 41 de la directive 2007/46/CE peuvent faire office d'organismes indépendants certificateurs.
	3. Dans le cadre de la surveillance de

l'application du présent règlement, les éco-innovations donnent droit à des bonus de CO_2 lorsqu'elles sont intégrées comme équipements standard dans les types de véhicules ou leurs versions. Les bonus d'éco-innovations sont alloués à concurrence de 50 % de la réduction de CO_2 établie conformément au paragraphe 1. Le comité institué en application de l'article 12 peut limiter dans le temps la validité des bonus de CO_2 afférents à certaines techniques et imputer ceux-ci sur un mode dégressif durant une certaine période. Le comité doit tenir compte, ce faisant, des meilleures techniques disponibles ainsi que des cycles de production spécifiques de l'industrie automobile.

5. Toutefois, le travail de révision du cycle d'essai doit être poursuivi parallèlement à l'imputation d'éco-innovations, afin que le potentiel de réduction du CO_2 que recèlent ces innovations se traduise à long terme dans le cycle d'essai.

6. Lors de la révision de la présente directive conformément à l'article 1er dans le cadre de l'analyse d'impact, la Commission présente une évaluation des réductions d'émissions de CO_2 que les éco-innovations ont rendues possibles, afin de garantir que toutes les mesures de réduction du CO_2 sont prises suffisamment en considération, durant les années suivantes, au moment du bilan de la réalisation des objectifs par les constructeurs.

7. Le comité institué conformément à l'article 12 du présent règlement vérifie que la demande de reconnaissance d'éco-innovations est complète et statue, dans un délai de trois mois après le dépôt des documents de demande, sur l'imputation des éco-innovations. La Commission présente au comité une proposition à cet effet. Le demandeur peut contester auprès de la Commission la décision du comité dans un délai d'un

mois après communication de celle ci. La Commission soumet alors le recours au comité, qui examine celui-ci dans un délai de trois mois et arrête une décision. La Commission publie au Journal officiel de l'Union européenne toutes les décisions relatives à l'imputation d'éco-innovations.

Or. de

Justification

Il s'agit d'inciter à accomplir des progrès dans l'efficacité des accessoires, afin d'encourager l'innovation. Seules doivent être reconnues comme des éco-innovations les techniques qui se traduisent indubitablement par une réduction des émissions de CO_2. Ce résultat peut être obtenu au moyen de la certification par des organismes d'essai (comme tel est aujourd'hui le cas dans l'UE pour l'essai de réception par type). Si l'on veut atteindre un objectif environnemental ambitieux, 50 % seulement de la réduction de CO_2 par les éco-innovations intégrées comme des équipements standard doivent donner lieu à l'allocation de bonus, de même qu'il importe de limiter ces derniers dans le temps ou de les appliquer sur un mode dégressif.

Amendement 204
Holger Krahmer, Chris Davies

Proposition de règlement
Article 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 9 bis
	1. Les éco-innovations sont des technologies innovantes appliquées aux voitures qui peuvent réduire, de façon vérifiable, les émissions de CO_2 quel que soit le comportement du conducteur, mais qui ne sont pas, ou pas suffisamment prises en considération dans les mesures du CO_2 réalisées conformément au règlement (CE) n° 715/2007.
	2. Le Comité visé à l'article 12, paragraphe 1, du présent règlement statue sur les demandes portant sur les éco-innovations, y compris la réduction concrète de CO_2 associée à une

technologie donnée.

3. Toute demande portant sur une éco-innovation peut être présentée par les constructeurs ou les fournisseurs de cette technologie. Les demandes doivent être accompagnées de données techniques sur la réduction de CO_2 associée à cette technologie. Ces données doivent être certifiées par un tiers. Les institutions désignées conformément à l'article 41 de la directive 2007/46/CE peuvent intervenir comme tiers certificateurs.

4. Les éco-innovations sont prises en compte dans le contrôle du présent règlement sur la base des crédits octroyés pour leur installation comme équipement standard dans les types de véhicules ou leurs différentes versions. Les crédits associés à une technologie donnée ne représentent pas plus de 75% de la réduction concrète de CO_2 décidée conformément au paragraphe 2. Le Comité visé à l'article 12, paragraphe 1, peut en outre limiter la validité des crédits dans le temps, ou décider que ces crédits s'appliquent de façon dégressive sur une période donnée.

Or. en

Justification

Le règlement devrait proposer des incitations visant à accroître l'efficacité des auxiliaires/composants même si les avantages en matière de CO_2 ne sont pas pris en compte dans la mesure du CO_2 conformément au règlement 715/2007. Seules les technologies permettant des réductions concrètes et incontestables des émissions de CO_2 devraient être considérées comme des éco-innovations, leur incidence ayant été certifiée par un service technique compétent tel que ceux utilisés dans la législation communautaire en matière de réception.

Amendement 205
Jens Holm

Proposition de règlement
Article 10 - paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. Au plus tard le 31 décembre 2009, la Commission présente une proposition visant à inclure les véhicules utilitaires légers, tels que définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dans le présent règlement, en fixant le taux moyen d'émissions à 175 g de CO_2/km à compter du 1er janvier 2012 et à 160 g de CO_2/kg au plus à compter du 1er janvier 2015.

Or. en

Justification

Le présent règlement doit également inclure les utilitaires légers dans la mesure où ils représentent environ 2 % des émissions totales produites par les transports dans l'Union européenne. Nous ne voulons pas répéter l'erreur commise par les États-Unis lors de l'adoption des normes CAFE (Corporate Average Fuel Economy) auxquelles le secteur automobile a réagi en transformant plus de la moitié de tous les véhicules en utilitaires légers (utilitaires sportifs-SUV, pick-ups, camionnettes).

Amendement 206
Chris Davies

Proposition de règlement
Article 10 - paragraphe 2 - alinéas 1 et 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. En 2010, 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.	2. 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 ***la masse*** des	En cas de changement dans ***l'empreinte au***

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.

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

La proposition de la Commission de recourir à un paramètre fondé sur la masse pénalisera les fabricants qui allègent leurs véhicules. Cela est contraire à l'objectif poursuivi. La réduction du poids est l'un des moyens les plus importants de réduire le CO_2. Le paramètre doit reposer sur l'empreinte au sol.

Amendement 207
Christofer Fjellner

Proposition de règlement
Article 10 - paragraphe 2 - alinéas 1 et 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. En ***2010***, 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.	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 ***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 ***2009***.	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***.

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 208
Jens Holm

Proposition de règlement
Article 10 - paragraphe 2 - alinéas 1 et 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. En 2010, 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.	2. 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 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.	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

La masse devrait être remplacée par l'empreinte au sol afin d'éviter que le règlement ne favorise les options plus lourdes (diesels, hybrides, par exemple) et ne pénalise notamment la réduction de la taille des moteurs si cela peut également déboucher sur une réduction de poids. L'empreinte au sol incitera à limiter les différences de poids dans le parc automobile, ce qui est positif du point de vue de la sécurité. L'empreinte au sol permet également d'assurer une plus grande sécurité réglementaire dans la mesure où ce paramètre devrait, dans les années à venir, être moins sujet à modification que la masse.

Amendement 209
Thomas Ulmer

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La Commission examine 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.	***supprimé***

Or. en

Justification

Dans le règlement 715/2007 et ses modalités d'exécution (à adopter), la Commission a déjà énoncé toutes les questions qui feront l'objet d'un réexamen et que la Commission devrait introduire concernant Euro 5 et Euro 6. Cet article est donc redondant.

Amendement 210
Christofer Fjellner

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La Commission examine 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.	3. La Commission examinera les évolutions technologiques en vue de modifier, en tant que de besoin, les dispositions du règlement (CE) n° 715/2007 relatif à la réception des véhicules à moteur. ***La Commission examinera notamment les procédures de mesure des émissions de CO_2 et les options permettant d'inclure les essais relatifs aux émissions de CO_2 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***

émissions de CO_2.

Or. en

Justification

Updating or replacement of the test procedures possible will be required to reflect changes in vehicle specifications and driver behaviour, with the purpose to ensure that real world emissions correspond to those measured at tpe approval CO2 emissions from vehicles that have been used in ordinary traffic for some years might differ from what is measured during type approval. An inclusion of the CO2 emission test into the in-service conformity will improve to the legislation to ensure that CO2 emissions from cars in use do not increase compared to those measured at type approval.. In vehicles with new, less proven technologies (e.g. batteries, fuel cells) some degradations should be allowed not to block the rapid introduction of new technologies with big potentioal to a long term reduction

Amendement 211
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 3 - alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	En particulier, la Commission présente, le cas échéant, d'ici 2010, des propositions visant à garantir que les procédures de mesure des émissions de CO_2 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 212
Martin Callanan

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Pour le 31 décembre 2015, la Commission présente une proposition de règlement relatif à la définition du niveau moyen d'émissions du nouveau parc automobile, qui ne pourra en aucun cas être supérieur à 100 g de CO_2/km et devra être atteint au plus tard le 1er janvier 2020.
	Cette proposition sera précédée d'une évaluation générale de ses incidences sur le secteur automobile et sur les secteurs connexes, accompagnée d'une analyse précise des coûts et des avantages, eu égard à la mise au point d'innovations technologiques visant à la réduction du CO_2.

Or. en

Justification

La Commission établira le niveau moyen d'émissions lors de la révision du présent règlement. Ce niveau, qui ne devra en aucun cas dépasser 100 g/km, sera fixé en fonction des avancées technologiques.

Amendement 213
Peter Liese

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Pour le 31 décembre 2012, la Commission présente une proposition de règlement révisant à la baisse le niveau moyen des émissions du nouveau parc

automobile au 1er janvier 2020, tel qu'il est défini à l'annexe I, paragraphe 3, pour tenir compte de la faisabilité technologique et de l'évolution de la situation concernant les accords internationaux portant sur la période postérieure à 2012.

Or. en

Justification

Le second objectif de réduction devrait être revu à la baisse si cela semble réalisable sur le plan technologique et nécessaire dans le cadre des accords internationaux portant sur la période postérieure à 2012.

Amendement 214
Chris Davies

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Pour le 31 décembre 2014, la Commission présente une proposition de règlement relatif à la définition du niveau moyen d'émissions du nouveau parc automobile, qui ne pourra en aucun cas être supérieur à 80 g de CO_2/km et devra être atteint au plus tard le 1er janvier 2020.

Or. en

Justification

L'objectif à moyen terme (2020) est plus ambitieux que celui qui avait été adopté par le Parlement en octobre 2007. Il tient compte de la stratégie largement plus novatrice affichée désormais par le secteur et de la volonté de changement manifestée par les consommateurs face à la flambée des prix du pétrole.

Amendement 215
Rebecca Harms

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. La Commission fera le point sur les avancées technologiques en vue d'introduire, le cas échéant, des seuils d'équivalent CO_2 pour d'autres formes d'énergie utilisées pour les voitures particulières. Ces mesures visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3."

Or. en

Amendement 216
Anders Wijkman

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphes 3 bis et 3 ter (nouveaux)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Pour le 31 décembre 2012, la Commission veillera également à ce que la révision du nouveau cycle européen de conduite ait été achevée de sorte que ce dernier reflète mieux les véritables conditions de conduite et que les éco-innovations soient prises en compte lors du cycle d'essai correspondant.
	3 ter. 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 figurant 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 cycle d'essai est un élément central du règlement. Il devrait être mis au point de façon à refléter les conditions réelles et inclure les éventuelles réductions d'émissions dues aux éco-innovations. Il convient de remplacer le paramètre de la masse par celui de l'empreinte au sol afin d'éviter que le règlement ne privilégie certaines technologies de réduction de CO_2 (diésélisation, hybridisation, etc.) au détriment d'autres. L'empreinte au sol permet également d'assurer une plus grande sécurité réglementaire dans la mesure où ce paramètre devrait, dans les années à venir, être moins sujet à modification que la masse.

Amendement 217
Guido Sacconi

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

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

Or. en

Justification

Certaines voitures particulières ont une masse de référence supérieure à la masse de référence de 2840 kg définie à l'article 2, paragraphe 2, des normes Euro 5 et 6. Il en est ainsi par exemple du Hummer H2 dont le poids en ordre de marche est de 2902 kg. Aux termes de la proposition actuelle, ces voitures ne sont pas couvertes par la législation. Ce vide juridique doit être comblé afin d'éviter qu'une augmentation du nombre des utilitaires sportifs très lourds ne fasse obstacle à la réalisation de l'objectif moyen pour le parc automobile de l'UE.

Amendement 218
Thomas Ulmer

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Chaque fois que la Commission propose un nouvel acte législatif ayant une incidence telle sur les véhicules légers et leurs émissions qu'il en résulte, directement ou indirectement, une augmentation des émissions de CO_2, la Commission en fera clairement mention dans ses propositions au Parlement européen et au Conseil et précisera les éventuelles incidences négatives en termes de respect par les constructeurs des objectifs d'émissions spécifiques de CO_2 établis dans le présent règlement.

Or. en

Justification

Under the terms of the Commission proposal there is a strong requirement to clearly indicate if any proposed regulations adversely affect the CO2-reduction target.
o EU-legislation should guarantee coherent proposal, if safety or other pollutant emission regulations conflict with CO2 emission reduction target credits should be granted to car manufacturers in order to counterbalance vehicle CO2 emission increase.
o EU regulations should be coherent with the agreed principles of CARS 21: automotive industry needs stability and predictability.
o EU-regulation should provide incentives for the automotive industry to reach the CO2-targets in the most cost efficient way.
o CO2 emission credits should be used to check manufacturer's compliance (fleet value) with CO2 legislation as well as for other CO2-relevant regulations. The automotive industry should be compensated for legislative proposals which increase CO2-emissions.

Amendement 219
Dan Jørgensen

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Pour 2012, la Commission révise le cycle d'essai actuellement utilisé pour mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2 afin qu'il reflète de façon plus appropriée les émissions de CO_2 produites par la conduite effective sur route. Les mesures nécessaires, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, en le complétant, sont adoptées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

Or. en

Justification

Le cycle d'essai utilisé actuellement ne reflète pas de façon appropriée les émissions de CO_2 véritablement produites. Selon certaines estimations, les émissions mesurées aujourd'hui par le cycle d'essai sont, en moyenne, inférieures de 19% aux émissions véritablement produites. Pour certains modèles, la différence peut atteindre 45%. Il faut dès lors réviser le cycle d'essai européen pour mesurer plus précisément les émissions de CO_2 véritablement produites, ainsi que l'impact de toutes les mesures techniques adoptées pour réduire les émissions de CO_2, y compris les "éco-innovations". Cette révision permettra également de mieux informer les consommateurs sur leur consommation de carburant et les coûts y afférents.

Amendement 220
Peter Liese

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Pour le 31 décembre 2012, la Commission présente une proposition de règlement se fondant sur un paramètre

d'utilité indépendant du poids ou d'autres éléments qui augmentent directement la consommation de carburant. La différenciation des objectifs devrait encourager les réductions d'émissions pour toutes les catégories de voitures.

Or. en

Justification

L'approche consistant à établir les valeurs limites en fonction du poids est probablement incontournable pour la période postérieure à 2012, car il n'existe pas suffisamment de données concernant d'autres paramètres. À long terme cependant d'autres paramètres pourraient être pris en compte afin de soutenir la réduction de poids. Ces dernières années, de nombreuses entreprises se sont efforcé de réduire le poids dans le cadre de leur stratégie de développement de véhicules à faible consommation et respectueux de l'environnement. Le présent règlement devrait, sur ce point, ouvrir dans la mesure du possible la voie à d'autres mesures incitatives.

Amendement 221
Peter Liese

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 ter. La Commission analyse également dans le rapport le meilleur moyen de remplacer le paramètre du poids par d'autres paramètres, tels que le volume, le nombre de sièges, l'empreinte au sol ou une solution combinée et, si besoin est, propose une modification de la section du présent règlement qui régit les valeurs applicables à compter de 2020. La Commission s'emploie, ce faisant, à ne pas modifier la répartition des efforts entre les différents constructeurs.

Or. de

Justification

En l'absence de données suffisantes sur d'autres paramètres, fixer les objectifs en fonction du poids est peut-être incontournable pour la période commençant en 2012. À long terme, cependant, d'autres paramètres devraient être pris en compte, afin que que soit encouragée la réduction du poids. De nombreuses entreprises ont, ces dernières années, inscrit des réductions de poids dans leur stratégie de construction de véhicules à faible consommation et respectueux de l'environnement. Il importe que le règlement contienne, dans la mesure du possible, d'autres incitations à cet égard.

Amendement 222
Bogusław Sonik

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Chaque fois que la Commission propose un nouvel acte législatif ayant une incidence telle sur les véhicules légers et leurs émissions qu'il en résulte, directement ou indirectement, une augmentation des émissions de CO_2, la Commission en fera clairement mention dans ses propositions au Parlement européen et au Conseil et précisera les éventuelles incidences négatives en termes de respect par les constructeurs des objectifs d'émissions spécifiques de CO_2 établis dans le présent règlement.

Or. en

Justification

Under the terms of the Commission proposal there is a strong requirement to clearly indicate if any proposed regulations adversely affect the CO2-reduction target.
- EU-legislation should guarantee coherent proposal, if safety or other pollutant emission regulations conflict with CO2 emission reduction target, then credits should be granted to car manufacturers in order to counterbalance vehicle CO2 emission increase;
- EU regulations should be coherent with the agreed principles of CARS21: automotive industry needs stability and predictability;
- EU regulations should provide incentives for the automotive industry to reach the CO2-targets in the most cost efficient way

- CO2 emission credits should be used to check manufacturer's compliance (fleet value) with CO2 legislation as well as for other CO2-relevant regulations.
The automotive industry should be compensated for legislative proposals which increase CO2 emissions.

Amendement 223
Guido Sacconi

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. En 2017, la Commission procède à l'estimation de la masse moyenne des véhicules neufs immatriculés dans la Communauté au cours de la période couvrant les cinq années précédentes (2012-2016). Elle modifie en conséquence le chiffre correspondant à M_0 à l'annexe I. Par la suite, elle procède à cette modification tous les cinq ans.
	Cette modification, ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, est adoptée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

Or. en

Justification

Des modifications dans la masse des véhicules continueront d'intervenir après l'entrée en vigueur de la législation. Mais l'augmentation autonome de la masse (AMI) introduite par la Commission européenne ne reflète que les changements survenus au cours de la période 2006-2009. Il est nécessaire de procéder à une correction de la masse moyenne à intervalles réguliers afin de garantir la réalisation de l'objectif moyen pour le parc automobile UE.

Amendement 224
Martin Callanan

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Chaque fois que la Commission propose un nouvel acte législatif ayant une incidence telle sur les véhicules légers et leurs émissions qu'il en résulte, directement ou indirectement, une augmentation des émissions de CO_2, la Commission en fera clairement mention dans ses propositions au Parlement européen et au Conseil et précisera les éventuelles incidences négatives en termes de respect par les constructeurs des objectifs d'émissions spécifiques de CO_2 établis dans le présent règlement.

Or. en

Justification

En vertu de la proposition de la Commission, il est instamment demandé d'indiquer clairement si une proposition de règlement porte atteinte aux objectifs de réduction du CO_2. L'industrie automobile devrait recevoir réparation lorsque des propositions législatives contribuent à faire augmenter les émissions de CO_2.

Amendement 225
Anja Weisgerber, Holger Krahmer, Thomas Ulmer, Christa Klaß, Miroslav Mikolášik, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Horst Schnellhardt, Renate Sommer

Proposition de règlement
Article 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 11	***supprimé***
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 spécifiques défini pour cette voiture particulière en vertu de l'annexe I.

Or. de

Justification

Regelungen über Autowerbung sind bereits in den entsprechenden Kennzeichnungsvorschriften EU festgelegt sind. Die Kommission hat am 2. Juni 2008 eine öffentliche Konsultation zur möglichen Neugestaltung der Vorschriften über Autowerbung begonnen. Sie möchte die öffentliche Meinung darüber erfahren, ob den Verbrauchern zusätzliche Informationen über PKWs – beispielsweise der CO2-Ausstoss oder der Benzinverbrauch – bei jeder Art der Werbung zur Verfügung gestellt werden sollten, um sie bei der Kaufentscheidung für ein neues Fahrzeug zu unterstützen. Der Geltungsbereich des Vorschlags ist auf Zielvorgaben für die durchschnittlichen CO2-Emissionen von Neuwagenflotten beschränkt. Vorgaben für Werbung sind nicht vorgesehen und Gegenstand eines eigenen Regelungsverfahrens, dem nicht vorgegriffen werden soll.

Amendement 226
Thomas Ulmer

Proposition de règlement
Article 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 11	***supprimé***
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 CO_2 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. en

Justification

L'information des consommateurs fait déjà l'objet de la directive 1999/94/CE sur l'étiquetage, en cours de révision. Les modifications devraient être apportées à cette dernière directive afin d'éviter tout double emploi.

Amendement 227
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Article 11

Texte proposé par la Commission	*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 CO_2 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.	À compter du 1er janvier 2010, les constructeurs veillent à ce que les étiquettes, les affiches ainsi que la documentation et le matériel promotionnels visés aux articles 3, 5 et 6 de la directive 1999/94/CE indiquent l'écart entre les émissions spécifiques de CO_2 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 importante de la totalité des espaces publicitaires et de la documentation promotionnelle est consacrée à des informations visibles, précises et facilement compréhensibles sur les performances du véhicule en matière d'émissions de CO_2.*** ***Un label de performance absolue des véhicules en matière d'émissions de CO_2, normalisé et réexaminé régulièrement, est adopté par la Commission 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].*** ***Une étiquette autocollante portant le label de performance communautaire en***

matière d'émissions de CO_2 est apposée sur la vitre arrière de tous les véhicules neufs vendus dans la Communauté à compter de 2012.

Or. en

Amendement 228
Magor Imre Csibi, Daciana Octavia Sârbu, Nicodim Bulzesc

Proposition de règlement
Article 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
11. À compter du 1er janvier 2010, les constructeurs veillent à ce que les étiquettes, les affiches ainsi que la documentation et le matériel promotionnels visés aux articles 3, 5 et 6 de la directive 1999/94/CE indiquent ***l'écart entre*** les émissions spécifiques de CO_2 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.	11. 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 les émissions spécifiques de CO_2 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. en

Justification

Il est plus facile pour le consommateur de comprendre la performance en matière d'émissions s'il connaît l'objectif d'émission pour le type précis de voiture proposé à la vente et dans quelle mesure le constructeur est parvenu à satisfaire cet objectif.

Amendement 229
Chris Davies

Proposition de règlement
Article 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
À compter du 1er janvier 2010, les	À compter du 1er janvier 2010, les

constructeurs veillent à ce que les étiquettes, les affiches ainsi que la documentation et le matériel promotionnels visés aux articles 3, 5 et 6 de la directive 1999/94/CE indiquent l'écart entre les émissions spécifiques de CO_2 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.

constructeurs veillent à ce que les étiquettes, les affiches ainsi que la documentation et le matériel promotionnels visés aux articles 3, 5 et 6 de la directive 1999/94/CE indiquent l'écart entre les émissions spécifiques de CO_2 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. ***20% au moins de l'espace consacré à la promotion de nouvelles voitures dans la documentation promotionnelle visée à l'article 6 sont utilisés pour informer les consommateurs, sous une forme que doit approuver la Commission, sur la consommation de carburant et les émissions de CO_2 de chaque véhicule.***

Or. en

Justification

Cet amendement réaffirme la position arrêtée par le Parlement en octobre 2007. Il est essentiel que des informations claires, présentées en caractères gras, soient fournies aux consommateurs sur les économies de carburant et les émissions de CO_2 des véhicules qu'ils se proposent d'acheter.

Amendement 230
Peter Liese

Proposition de règlement
Article 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 11 bis
	Informations embarquées accessibles au conducteur
	A compter du 1er janvier 2012, les constructeurs présentant une demande d'homologation pour les véhicules de type M1, tels que définis dans la directive 2007/46/CE, conformément au règlement (CE) n° 715/2007 équipent chaque véhicule d'un écran de contrôle de la

consommation de carburant.

Or. en

Justification

De nombreux essais ont confirmé une différence entre les émissions concrètes de CO_2 et les émissions mesurées conformément au cycle d'essai UE. Un écran de contrôle de la consommation de carburant peut contribuer à effacer cette différence puisqu'il indique au conducteur la quantité de carburant consommée lorsqu'il conduit.. Une telle mesure peut inciter à une conduite économique se traduisant par une consommation plus faible lors de l'utilisation réelle de la voiture. L'adoption d'un style de conduite plus économique présente également d'autres avantages comme la réduction du nombre des accidents, la réduction des émissions de NO_x et de particules et une moindre usure des pneumatiques et du groupe propulseur.

Amendement 231
Martin Callanan, Pilar Ayuso, Françoise Grossetête

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 l'article 3, paragraphe 1, point f bis), ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont adoptées conformément à 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 garantit 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.

Amendement 232
Thomas Ulmer

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 l'article 3, paragraphe 1, point f bis), ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont adoptées conformément à 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.

Amendement 233
Marie-Noëlle Lienemann

Proposition de règlement
Article 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 11 bis
	Mesures d'application
	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), i.e. 'la procédure de comitologie'.

Or. fr

Justification

L'approbation des écotechnologies au travers de la comitologie assure une approche harmonisée. En effet, la comitologie est une procédure existante des lois communautaires. Elle est régulièrement utilisée pour aboutir à des décisions communes de modifications des réglementations existantes ou pour introduire de nouvelles législations dans le cadre de compétence de la Commission dans la construction des véhicules à moteur. Cet amendement clarifie l'utilisation de la procédure de comitologie.

Amendement 234
Chris Davies

Proposition de règlement
Annexe I - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:	1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:
Émissions spécifiques de CO_2 autorisées = ***130*** + a × ***(M – M$_0$)***	Émissions spécifiques de CO_2 autorisées = ***125*** + a × ***(F – F$_0$)***
dans laquelle:	dans laquelle:
M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)	***F = empreinte au sol du véhicule en mètres carrés (m^2)***
M$_0$ = 1289,0 × f	***F$_0$ = 3,91 × f***
f = (1 + AMI)^6	***f = (1 + AFI)^6***
Augmentation autonome de la ***masse*** (***AMI***) = 0 %	Augmentation autonome de ***l'empreinte au sol*** (***AFI***) = 0 %
a = ***0,0457***	a = ***25,30***

Or. en

Justification

La proposition de la Commission de recourir à un paramètre fondé sur la masse pénalisera les fabricants qui allègent leurs véhicules. Cela est contraire à l'objectif poursuivi. La réduction du poids est l'un des moyens les plus importants de réduire le CO_2. Le paramètre doit reposer sur l'empreinte au sol.

Amendement 235
Dorette Corbey, Åsa Westlund

Proposition de règlement
Annexe I - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:	1. Pour chaque voiture particulière neuve ***immatriculée dans la Communauté au cours de l'année commençant le 1er janvier 2012***, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:
Émissions spécifiques de CO_2 autorisées = $\boldsymbol{130} + a \times \boldsymbol{(M - M_0)}$	Émissions spécifiques de CO_2 autorisées = $\boldsymbol{120} + a \times \boldsymbol{(F - F_0)}$
dans laquelle:	dans laquelle:
M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)	***F = empreinte au sol du véhicule en mètres carrés (m^2)***
$\boldsymbol{M_0 = 1289{,}0 \times f}$	$\boldsymbol{F_0 = 3{,}91 \times f}$
$f = (1 + \boldsymbol{AMI})^6$	$f = (1 + \boldsymbol{AFI})^6$
Augmentation autonome de la ***masse*** (***AMI***) = 0 %	Augmentation autonome de ***l'empreinte au sol*** (***AFI***) = 0%
a = ***0,0457***	a = ***15,56***

Or. en

Justification

Il convient de remplacer le paramètre de la masse par celui de l'empreinte au sol afin d'éviter que le règlement ne privilégie certaines technologies de réduction de CO_2 (diésélisation, hybridisation, etc.) au détriment d'autres. L'empreinte au sol permet également d'assurer une plus grande sécurité réglementaire dans la mesure où ce paramètre devrait, dans les années à venir, être moins sujet à modification que la masse.

Amendement 236
Rebecca Harms

Proposition de règlement
Annexe I - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:	1. ***En 2012***, pour chaque voiture particulière neuve ***immatriculée dans la Communauté***, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:
Émissions spécifiques de CO_2 autorisées = ***130*** + a × (M – M_0)	Émissions spécifiques de CO_2 autorisées = ***120*** + a × (M – M_0)
dans laquelle:	dans laquelle:
M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)	M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)
M_0 = 1289,0 × f	M_0 = 1289,0 × f
f = $(1 + AMI)^6$	f = $(1 + AMI)^6$
Augmentation autonome de la masse (AMI) = 0 %	Augmentation autonome de la masse (AMI) = 0 %
a = ***0,0457***	a = ***(0,0305/130) x 120***

Or. en

Amendement 237
Jens Holm

Proposition de règlement
Annexe I - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:	1. Pour chaque voiture particulière neuve ***immatriculée dans la Communauté au cours de l'année commençant le 1er janvier 2012***, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la

	formule suivante:
Émissions spécifiques de CO2 autorisées = ***130*** + a × ***(M – M_0)***	Émissions spécifiques de CO_2 autorisées = ***120*** + a × ***(F – F_0)***
dans laquelle:	dans laquelle:
M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)	***F = empreinte au sol du véhicule en mètres carrés (m^2)***
M_0 = 1289,0 × f	***F_0 = 3,91 × f***
f = ***(1 + AMI)^6***	f = ***(1 + AFI)^6***
Augmentation autonome de la ***masse*** (***AMI***) = 0 %	Augmentation autonome de ***l'empreinte au sol*** (***AFI***) = 0%
a = ***0,0457***	a = ***15,56***

Or. en

Justification

La masse devrait être remplacée par l'empreinte au sol afin d'éviter que le règlement ne favorise les options plus lourdes (diesels, hybrides, par exemple) et ne pénalise notamment la réduction de la taille des moteurs si cela peut également déboucher sur une réduction de poids. L'empreinte au sol incitera à limiter les différences de poids dans le parc automobile, ce qui est positif du point de vue de la sécurité. L'empreinte au sol permet également d'assurer une plus grande sécurité réglementaire dans la mesure où ce paramètre devrait, dans les années à venir, être moins sujet à modification que la masse. Le profil devrait être aussi faible que possible afin d'encourager les réductions et d'éviter les incitations produisant des effets contraires à l'objectif recherché.

Amendement 238
Jorgo Chatzimarkakis

Proposition de règlement
Annexe I - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:	1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:
Émissions spécifiques de CO_2 autorisées = ***130*** + a × (M – M_0)	Émissions spécifiques de CO_2 autorisées = ***objectif en matière d'émissions de CO_2*** + a × ***(M – M_0)***

dans laquelle:	dans laquelle:
M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)	M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)
M0 = 1289,0 × f	M0 = 1289,0 × f
f = $(1 + AMI)^6$	f = $(1 + AMI)^6$
Augmentation autonome de la masse (AMI) = 0 %	Augmentation autonome de la masse (AMI) = 0 %
a = 0,0457	a = 0,0457

Or. en

Amendement 239
Adam Gierek

Proposition de règlement
Annexe I – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:	Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:
Émissions spécifiques de CO_2 autorisées = $130 + a \times (M - M_0)$	Émissions spécifiques de CO_2 autorisées = $130 + a \times (M - M_0)$ ***[g/km]***
dans laquelle:	dans laquelle:
M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)	M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)
M_0 = ***1289,0 × f***	M_0 = ***la masse moyenne des voitures particulières produites actuellement (kg)***
f = (1 + AMI)^6	
Augmentation autonome de la masse (AMI) = 0 %	
a = ***0,0457***	a = ***0,0228***

Or. pl

Justification

Pour des raisons sociales et environnementales, les petits véhicules émettant moins de CO_2 et

consommant moins de carburant doivent rester abordables. Le fait de fixer des niveaux d'émission spécifiques pour chaque constructeur devrait dès lors garantir que les constructeurs de petits véhicules ne seront pas injustement tenus de fournir des efforts technologiques disproportionnés, à des coûts inabordables, dont les répercussions sur le prix final des véhicules seraient inacceptables pour les consommateurs.

Amendement 240
Amalia Sartori, Alessandro Foglietta, Vittorio Prodi, Donato Tommaso Veraldi

Proposition de règlement
Annexe I – point 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:	Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:
Émissions spécifiques de CO_2 autorisées = $130 + a \times (M - M_0)$	Émissions spécifiques de CO_2 autorisées = $130 + a \times (M - M_0)$
dans laquelle:	dans laquelle:
M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)	M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)
$M_0 = \boldsymbol{1289{,}0 \times f}$	$M_0 = \boldsymbol{1289{,}0}$
$\boldsymbol{f = (1 + AMI)^6}$	
Augmentation autonome de la masse (AMI) = 0 %	
a = ***0,0457***	a = ***0,0230***

Or. it

Justification

Des impératifs environnementaux et sociaux plaident pour rendre économique l'accès aux petites voitures, les plus "vertueuses" pour le CO_2. Les objectifs spécifiques assignés aux constructeurs doivent donc éviter d'imposer à ceux qui construisent de petits modèles un effort technologique injuste, insoutenable par son coût et donc, pour le client, dans le prix. Il est donc nécessaire de diminuer le coefficient "a" (réduit à 30 %). Il convient aussi de supprimer l'augmentation autonome de la masse (AMI) afin de garantir la nature certaine de l'objectif fixé.

Amendement 241
Marie-Noëlle Lienemann

Proposition de règlement
Annexe I - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:	1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:
Émissions spécifiques de CO_2 autorisées = ***130*** + a × ***(M – M0)***	Émissions spécifiques de CO_2 autorisées = ***130*** + a × ***(F – F_0)*** dans laquelle:
dans laquelle:	dans laquelle:
M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)	***F= empreinte (voie x empattement) du véhicule en mètres carrés (m²)***
M_0 = 1289,0 × f	***F_0 = 3,89 m²***
f = (1 + AMI)^6	
Augmentation autonome de la masse (AMI) = 0 %	
a = ***0,0457***	a = ***14,5 g/m²***

Or. en

Justification

Selon l'analyse d'impact qui accompagne la proposition de la Commission, l'empreinte au sol est un paramètre plus efficace que le poids (voir tableau pp. 90-91 du document SEC(2007)1723) Le poids peut, en particulier, inciter à produire des véhicules de plus en plus lourds, ce qui est contraire à l'objectif recherché, et à ne pas recourir à une conception permettant de réduire le poids des véhicules. Il convient dès lors d'introduire un paramètre basé sur l'empreinte au sol. Pour que les petites voitures restent abordables, un profil plus faible (30%) est proposé.

Amendement 242
Anders Wijkman

Proposition de règlement
Annexe I - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:	1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:
Émissions spécifiques de CO_2 autorisées = ***130*** + a × ***(M – M₀)***	Émissions spécifiques de CO_2 autorisées = ***120*** + a × ***(F – F₀)***
dans laquelle:	dans laquelle:
M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)	***F = empreinte au sol du véhicule en mètres carrés (m^2)***
$M_0 = 1289{,}0 \times f$	$F_0 = 3{,}91 \times f$
$f = (1 + AMI)^6$	$f = (1 + AFI)^6$
Augmentation autonome de la ***masse*** (***AMI***) = 0 %	Augmentation autonome de ***l'empreinte au sol*** (***AFI***) = 0%
a = ***0,0457***	a = ***15,56***

Or. en

Justification

Il convient de remplacer le paramètre de la masse par celui de l'empreinte au sol afin d'éviter que le règlement ne privilégie certaines technologies de réduction de CO_2 (diésélisation, hybridisation, etc.) au détriment d'autres. L'empreinte au sol permet également d'assurer une plus grande sécurité réglementaire dans la mesure où ce paramètre devrait, dans les années à venir, être moins sujet à modification que la masse. Le profil de 60% est aussi proche que possible de la proposition de la Commission.

Amendement 243
Anne Ferreira

Proposition de règlement
Annexe I - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:	1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:
Émissions spécifiques de CO_2 autorisées = $130 + a \times (M - M_0)$	Émissions spécifiques de CO_2 autorisées = $130 + a \times (M - M_0)$
dans laquelle:	dans laquelle:
M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)	M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)
$M_0 = 1289{,}0 \times \boldsymbol{f}$	$M_0 = 1289{,}0$
$\boldsymbol{f = (1 + AMI)^6}$	
Augmentation autonome de la masse (AMI) = 0 %	
a = ***0,0457***	a = ***0.0230***

Or. fr

Justification

Selon l'analyse d'impact de la proposition de la Commission, toute pente égale ou supérieure 60 % présenterait une forte in-équité en imposant une augmentation de prix plus importante sur les petits véhicules que sur les gros véhicules. Ceci mettrait en péril l'accessibilité par les clients de ces petits véhicules faiblement émetteurs de CO_2. C'est pourquoi, une pente à 30 % est plus équitable et plus efficace. De plus, il n'est pas nécessaire de considérer une AMI.

Amendement 244
Marie-Noëlle Lienemann

Proposition de règlement
Annexe I - paragraphe 1 - dernière ligne

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a = ***0,0457***	a = ***0,0231***

Or. en

Justification

Si le poids est utilisé comme paramètre d'utilité, le profil ne devrait pas être supérieur à 30 % pour éviter les incitations produisant des effets inverses à l'objectif recherché, comme une augmentation plutôt qu'une réduction des émissions de CO_2.

Amendement 245
Kurt Joachim Lauk, Anja Weisgerber

Proposition de règlement
Annexe I - paragraphe 1 - dernière ligne

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a = ***0,0457***	a = ***0,0609***

Or. de

Justification

Selon le document SEC(2007)1723 relatif à l'analyse d'impact, publié par la Commission le 19 décembre 2007, les critères de neutralité en termes de concurrence, de durabilité et d'impact social sont remplis de manière optimale lorsque les droites figurant les valeurs de poids à atteindre présentent une inclinaison de 80 %.

Amendement 246
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 CO_2 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 prises pour différencier l'objectif, conçues pour modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont adoptées d'ici au 1er janvier 2012 conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

Or. en

Amendement 247
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 CO_2 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 prises pour différencier l'objectif, conçues pour modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont adoptées d'ici au 1er janvier 2020 conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

Or. en

Amendement 248
Jorgo Chatzimarkakis

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO_2 autorisées, mesurées en grammes par kilomètre et basées exclusivement sur la technologie de motorisation des véhicules sont les suivantes:
	- 130 g en 2015
	- 110 g en 2020
	- 95 g en 2025
	- 75 g en 2030
	Ces objectifs sont révisés tous les cinq ans après une analyse d'impact réalisée par la Commission.

Or. en

Justification

Il convient de fixer dès à présent des objectifs clairs et ambitieux afin que les constructeurs automobiles puissent développer de nouveaux modèles en conséquence. De plus, il convient de réaliser des analyses d'impact et des réexamens réguliers afin d'adapter les objectifs aux nouvelles avancées technologiques.

Amendement 249
Johannes Blokland

Proposition de règlement
Annexe I - paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Chaque année, à compter du 1er janvier 2020, la formule visée au paragraphe 1 est appliquée en remplaçant "120" par "80".
	Chaque année, à compter du 1er janvier 2025, la formule visée au paragraphe 1 est appliquée en remplaçant "80" par "60".

Or. en

Justification

Le secteur automobile doit lui aussi participer à la mise en œuvre des objectifs de réduction des émissions de CO_2 à l'échelle planétaire. Il est proposé un niveau moyen maximum de 80 g de CO_2 à compter de 2020 et de 60 g de CO_2/km à compter de 2025 pour inciter à la réduction à long terme des émissions de CO_2 produites par les voitures.

Amendement 250
Jorgo Chatzimarkakis

Proposition de règlement
Annexe I - paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Pour chaque voiture particulière neuve, des innovations écologiques devraient permettre d'obtenir des réductions supplémentaires des émissions de CO_2:
	- réduction de 10 g en 2015
	- réduction de 20 g en 2020
	- réduction de 25 g en 2025

- réduction de 30 g en 2030

Or. en

Justification

Des innovations écologiques obligatoires devraient permettre d'obtenir des réductions supplémentaires.

Amendement 251
Chris Davies

Proposition de règlement
Annexe I - paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Chaque année à compter du 1er janvier 2020, la formule visée au paragraphe 1 est appliquée en utilisant "80" comme émission spécifique moyenne de CO_2 autorisée.

Or. en

Justification

Il est important de fixer un objectif à moyen terme (2020) pour le secteur afin qu'il puisse programmer la réalisation des réductions requises au coût le plus bas possible. L'objectif proposé de 80 g de CO_2/km est plus ambitieux que celui adopté par le Parlement en octobre 2007 compte tenu des progrès beaucoup plus rapides accomplis désormais par le secteur et la pression exercée par les consommateurs en raison de la flambée des prix du pétrole.

Amendement 252
Jens Holm

Proposition de règlement
Annexe I - paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Chaque année, de 2020 à 2024 comprise, la formule visée au paragraphe

1 est appliquée en remplaçant "chaque année de 2012 à 2019 comprise" par "chaque année de 2020 à 2024 comprise", et "120" par "80".

Or. en

Justification

Lié à l'amendement concernant l'article 1 proposé par le même auteur.

Amendement 253
Peter Liese

Proposition de règlement
Annexe I - paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Chaque année à compter du 1er janvier 2020, la formule visée au paragraphe 1 est appliquée en remplaçant "130" par "95" et en modifiant le chiffre correspondant à la variable "a" afin de tenir compte de la répartition de l'effort entre les constructeurs. Cette modification, ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, est proposée par la Commission en 2012 et adoptée conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

Or. en

Justification

Il convient d'introduire dès à présent dans le règlement une deuxième phase de réduction afin d'encourager l'innovation dans le secteur automobile et garantir la mise sur le marché de technologies à faible taux d'émission de carbone pour répondre aux objectifs de réduction des émissions de CO_2 dans l'ensemble de l'Union. Il est nécessaire de fixer un objectif de 95 g de CO_2/km pour encourager l'innovation et accélérer le rythme de l'évolution technologique.

Amendement 254
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 1er 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 émission nulle. Pour réaliser cet objectif, les constructeurs peuvent recourir aux dispositions en matière de regroupement établies à l'article 5, paragraphe 1 bis.

Or. en

Justification

Plusieurs types de véhicule à émission nulle, comme les véhicules électriques ou hybrides, existent depuis plusieurs années et plusieurs fabricants les développent, mais, jusqu'à présent, les véhicules à émission nulle n'ont pas été commercialisés dans des proportions importantes. Il est indispensable de stimuler la production de ces véhicules.

Amendement 255
Jens Holm

Proposition de règlement
Annexe I - paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Chaque année, à compter de 2025, la formule visée au paragraphe 1 est appliquée en remplaçant "chaque année de 2020 à 2024 comprise" par "chaque année à compter de 2025", et "80" par "60".

Or. en

Justification

Lié à l'amendement concernant l'article 1 proposé par le même auteur.

Amendement 256
Martin Callanan, Chris Davies

Proposition de règlement
Annexe I bis (nouvelle)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Annexe I bis
	Véhicules à émissions ultra faibles
	Chaque véhicule à émissions ultra faibles, tel que défini à l'article 3, immatriculé dans l'Union européenne au cours de l'année civile pertinente, compte plusieurs fois dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO_2 du constructeur pour cette année particulière, conformément au calendrier suivant:
	2012: 10 fois
	2013: 7 fois
	2014: 4 fois
	2015: 2 fois
	Ce multiplicateur cesse de s'appliquer à partir du 1er janvier 2016.

Or. en

Justification

Les constructeurs investissent des ressources considérables dans le développement de technologies innovantes concernant des véhicules à émissions ultra faibles, avec des émissions de CO_2 nettement inférieures à tout ce qui est actuellement disponible sur le marché européen. Au cours des phases de production initiales, ces technologies impliqueront une majoration des coûts importante et ces véhicules seront disponibles en petites séries. Afin d'encourager un investissement continu dans leur commercialisation rapide, un système transitoire de super-crédits législatifs pour les véhicules à émissions ultra faibles devrait faire partie du règlement proposé.

Amendement 257
Bogusław Sonik

Proposition de règlement
Annexe II - partie A - paragraphe 1 - phrase introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Pour ***l'année*** commençant le 1er janvier ***2010*** et pour chaque ***année*** suivante, les États membres recueillent les informations ci-après pour chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire:	1. Pour le ***mois*** commençant le 1er janvier ***2012*** et pour chaque ***mois*** suivant, les États membres recueillent les informations ci-après pour chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire:

Or. en

Justification

Pour être en harmonie avec l'article 6, paragraphe 1. Les activités de surveillance et de communication doivent être parallèles à la mise en œuvre du règlement afin d'éviter les distorsions sur le marché et la discrimination entre les constructeurs. Elles doivent donc débuter en 2012. Les constructeurs ont besoin de connaître mois par mois les données relatives à la performance pour pouvoir, au besoin, répondre aux évolutions du marché.

Amendement 258
Martin Callanan

Proposition de règlement
Annexe II - partie A - paragraphe 1 - partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Pour ***l'année*** commençant le 1er janvier ***2010*** et pour chaque ***année*** suivante, les États membres recueillent les informations ci-après pour chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire:	1. Pour le ***mois*** commençant le 1er janvier ***2012*** et pour chaque ***mois*** suivant, les États membres recueillent les informations ci-après pour chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire:

Or. en

Justification

Pour être en harmonie avec l'article 6, paragraphe 1. Les activités de surveillance et de communication doivent être parallèles à la mise en œuvre du règlement afin d'éviter les distorsions sur le marché et la discrimination entre les constructeurs. Elles doivent donc débuter en 2012. Les constructeurs ont besoin de connaître mois par mois les données relatives à la performance pour pouvoir, au besoin, répondre aux évolutions du marché.

Amendement 259
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 1er janvier 2016 et pour chaque année suivante, chaque État membre enregistre, pour chaque véhicule à émission nulle immatriculé sur son territoire, en plus des éléments énoncés au paragraphe 1, les émissions spécifiques de CO_2 (g/km) liées à la production de carburant pour le véhicule à émission nulle.

Or. en

Justification

Il est indispensable de stimuler la production de véhicules à émissions nulles. La production de carburants destinés aux véhicules à émissions nulles provoque des émissions de gaz à effet de serre, notamment, par exemple, du fait de la production de l'électricité nécessaire aux véhicules électriques. Elles doivent être prises en compte à partir de 2016. La non prise en compte de ces émissions avant cette date sera une incitation supplémentaire en faveur des véhicules à émissions nulles.

Amendement 260
Vittorio Prodi

Proposition de règlement
Annexe II – partie A – point 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Les informations visées au paragraphe 1 proviennent du certificat de conformité de la voiture particulière. Lorsque le certificat de conformité indique à la fois une masse minimale et une masse maximale pour une voiture particulière, les États membres utilisent uniquement le chiffre maximal aux fins du présent règlement.	2. Les informations visées au paragraphe 1 proviennent du certificat de conformité de la voiture particulière. Lorsque le certificat de conformité indique à la fois une masse minimale et une masse maximale pour une voiture particulière, les États membres utilisent uniquement le chiffre maximal aux fins du présent règlement. ***Dans le cas de véhicules à double alimentation (essence-gaz) dont le certificat de conformité mentionne les émissions spécifiques de CO_2 à la fois pour l'essence et pour le gaz, les États membres n'utilisent que le chiffre mesuré pour le gaz.***

Or. it

Justification

Selon les chiffres officiels, les véhicules à double alimentation sont presque exclusivement utilisés avec l'option gaz. Il convient de promouvoir l'usage du carburant gaz à la place de l'essence, afin de réduire les niveaux de CO_2 et de diversifier l'approvisionnement en énergie.

Amendement 261
Vittorio Prodi

Proposition de règlement
Annexe II – partie A – point 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Nonobstant les prescriptions du point 2, si les véhicules sont immatriculés pour la première fois dans la Communauté grâce à une réception nationale individuelle, conforme à l'article 24 de la directive 2007/46/CEE,

les données visées au point 1 sont tirées du certificat de réception individuelle ou de ses annexes. Dans le cas de véhicules à double alimentation (essence-gaz) dont le certificat de réception individuelle ou ses annexes mentionnent les émissions spécifiques de CO_2 à la fois pour l'essence et pour le gaz, les États membres n'utilisent que le chiffre mesuré pour le gaz, pourvu que celui-ci ait été obtenu conformément au règlement (CE) n° 715/2007 ou au règlement CEE-ONU n° 115.

Or. it

Justification

Il s'agit de préciser les références administratives dans le cas où les véhicules ressort d'une réception individuelle nationale, qui n'entraîne pas de certificat européen de conformité (comme l'admet la directive 2007/46/CE). Les méthodes de mesures et de certification des émissions de CO_2 sont équivalentes dans le règlement CEE-ONU et dans le règlement CE.

Amendement 262
Martin Callanan

Proposition de règlement
Annexe II - partie A - paragraphe 3 - partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Pour ***l'année*** commençant le 1er janvier ***2010*** et pour chaque ***année*** suivante, les États membres déterminent pour chaque constructeur, suivant les méthodes décrites dans la partie B:	3. Pour le ***mois*** commençant le 1er janvier ***2012*** et pour chaque ***mois*** suivant, les États membres déterminent pour chaque constructeur, suivant les méthodes décrites dans la partie B:

Or. en

Justification

Pour être en harmonie avec l'article 6, paragraphe 1. Les activités de surveillance et de communication doivent être parallèles à la mise en œuvre du règlement afin d'éviter les distorsions sur le marché et la discrimination entre les constructeurs. Elles doivent donc débuter en 2012. Les constructeurs ont besoin de connaître mois par mois les données

relatives à la performance pour pouvoir, au besoin, répondre aux évolutions du marché.

Amendement 263
Magor Imre Csibi, Daciana Octavia Sârbu, Nicodim Bulzesc

Proposition de règlement
Annexe II - partie A - paragraphe 3 - point (d) - partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
d) pour chaque ***variante*** de chaque ***version*** de chaque type de voiture particulière neuve:	d) pour chaque ***version*** de chaque ***variante*** de chaque type de voiture particulière neuve:

Or. en

Justification

La reformulation proposée assure la conformité aux définitions données à l'annexe II, point B de la directive 2007/46/CE.

Amendement 264
Magor Imre Csibi, Daciana Octavia Sârbu, Nicodim Bulzesc

Proposition de règlement
Annexe II - partie B - paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. Pour chaque ***variante*** de chaque ***version*** de chaque type de voiture particulière neuve, les données relatives au nombre de voitures particulières neuves immatriculées, à la masse, aux émissions spécifiques de CO_2 et à l'empreinte au sol de la voiture doivent être recueillies.	4. Pour chaque ***version*** de chaque ***variante*** de chaque type de voiture particulière neuve, les données relatives au nombre de voitures particulières neuves immatriculées, à la masse, aux émissions spécifiques de CO_2 et à l'empreinte au sol de la voiture doivent être recueillies.

Or. en

Justification

La reformulation proposée assure la conformité aux définitions données à l'annexe II, point B de la directive 2007/46/CE.

Amendement 265
Anja Weisgerber, Karl-Heinz Florenz, Thomas Ulmer

Proposition de règlement
Annexe II bis (nouvelle)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Annexe II bis
	Procédure de prise en compte des potentiels 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 des potentiels de réduction des émissions dans le calcul des émissions spécifiques de CO_2 des constructeurs. Le comité peut faire appel à des experts extérieurs et rend compte tous les trimestres au comité visé à l'article 12.
	2. Si nécessaire, le comité organise chaque trimestre des auditions sur la reconnaissance des potentiels 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 CO_2 d'un type de véhicule déterminé ou d'un nombre déterminé de véhicules de ce type,
	c. ne doivent pas conditionner l'homologation au sens de la

directive 2007/46/CE ou le respect d'autres normes de l'UE,

d. doivent entraîner une réduction des émissions de gaz à effet de serre sans incidence sur 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 CO_2),

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'émission 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 CO_2 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. Sont habilités à effectuer ces opérations tous les organismes notifiés au titre de l'article 41 de la directive 200746/CE.

7. Sur la base de la réduction des émissions spécifiques de gaz à effet de serre ou de CO_2 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 CO_2),

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

(c) éventuelles interactions (y compris les effets de compensation) avec d'autres mesures prises en compte dans l'homologation du type 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 CO_2 du constructeur.

Le comité institué conformément à l'article 12 du présent règlement vérifie que la demande de reconnaissance d'éco-innovations est complète et statue, dans un délai de trois mois après le dépôt des documents de demande, sur l'imputation des éco-innovations. La Commission présente au comité une proposition à cet effet. Le demandeur peut contester auprès de la Commission la décision du comité dans un délai d'un mois après communication de celle ci. La Commission soumet alors le recours au

comité, qui examine celui-ci dans un délai de trois mois et arrête une décision. La Commission publie au Journal officiel de l'Union européenne toutes les décisions relatives à l'imputation d'éco-innovations.

8. 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 type 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.

9. Les sous-traitants peuvent demander la confirmation des potentiels de réduction des émissions de gaz à effet de serre ou de CO_2 de certaines mesures en fournissant les preuves afférentes et les certificats d'experts extérieurs conformément au point 3 a) à d), au point 4 a) à d) et au point 7 a) à d) de la présente annexe.

10. 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.

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 types. 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.