Mercredi 8 juin 2022

P9_TA(2022)0234

Normes d'émissions de CO_2 pour les voitures et les camionnettes ***I

Amendements du Parlement européen, adoptés le 8 juin 2022, à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat (COM(2021)0556 — C9-0322/2021 — 2021/0197(COD)) [1]

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

(2022/C 493/25)

Amendement 1

Proposition de règlement

Considérant 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(1) L'accord de Paris, adopté en décembre 2015 sous les auspices de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), est entré en vigueur en novembre 2016 (ci-après l'«accord de Paris»). Ses Parties sont convenues de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels, et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels.	(1) L'accord de Paris, adopté en décembre 2015 sous les auspices de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), est entré en vigueur en novembre 2016 (ci-après l'«accord de Paris»). Ses Parties sont convenues de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels, et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. ***Lorsqu'elles ont adopté en novembre 2021 le pacte de Glasgow pour le climat, ses parties ont reconnu que le fait de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète dans les limites de 1,5° C par rapport aux niveaux préindustriels réduirait considérablement les risques et les incidences du changement climatique, et elles se sont engagées à renforcer leurs objectifs pour 2030 d'ici la fin de 2022 afin d'accélérer l'action pour le climat au cours de cette décennie critique et de combler le déficit d'ambition par rapport à l'objectif de 1,5° C.***

[1] La question a été renvoyée à la commission compétente, aux fins de négociations interinstitutionnelles, conformément à l'article 59, paragraphe 4, quatrième alinéa, du règlement intérieur (A9-0150/2022).

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 2

Proposition de règlement

Considérant 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(2) La résolution des défis climatiques et environnementaux et la réalisation des objectifs de l'accord de Paris sont au cœur de la communication intitulée «Le pacte vert pour l'Europe», adoptée par la Commission le 11 décembre 2019 ([23]). La nécessité et l'importance du pacte vert pour l'Europe n'ont fait que s'amplifier compte tenu des effets très graves de la pandémie de COVID-19 sur la santé et le bien-être des citoyens de l'Union.	(2) La résolution des défis climatiques et environnementaux et la réalisation des objectifs de l'accord de Paris sont au cœur de la communication intitulée «Le pacte vert pour l'Europe», adoptée par la Commission le 11 décembre 2019 ([23]). ***Dans sa résolution du 15 janvier 2020 sur le pacte vert pour l'Europe, le Parlement européen a demandé la transition nécessaire vers une société neutre pour le climat au plus tard en 2050 et, dans sa résolution du 28 novembre 2019 sur l'urgence climatique et environnementale, il a décrété l'urgence climatique et environnementale.*** La nécessité et l'importance du pacte vert pour l'Europe n'ont fait que s'amplifier compte tenu des effets très graves de la pandémie de COVID-19 sur la santé et le bien-être des citoyens de l'Union.
([23]) Communication de la Commission «Le pacte vert pour l'Europe», COM(2019)0640 du 11 décembre 2019.	([23]) Communication de la Commission «Le pacte vert pour l'Europe», COM(2019)0640 du 11 décembre 2019.

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 3

Proposition de règlement

Considérant 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(3) ***Le pacte vert pour l'Europe est un ensemble complet de mesures et d'initiatives qui se renforcent mutuellement et qui ont pour but de parvenir à la neutralité climatique dans*** l'UE d'ici à 2050***. Il définit*** une nouvelle stratégie de croissance ***visant à transformer*** l'Union en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive***, où la croissance économique est dissociée de l'utilisation des ressources***. Cette stratégie vise aussi à protéger, préserver et consolider le patrimoine naturel de l'Union, ainsi qu'à protéger la santé et le bien-être des citoyens des risques et incidences liés à l'environnement. Parallèlement, cette transition a des répercussions différentes sur les femmes et sur les hommes et a une incidence particulière sur certains groupes défavorisés, tels que les personnes âgées, les personnes handicapées et les personnes issues d'un milieu racial ou ethnique minoritaire. Il convient donc de veiller à ce que la transition soit juste et inclusive et à ce qu'elle ne laisse personne au bord du chemin.	(3) L'UE ***entend définir*** une nouvelle stratégie de croissance ***dont l'objet est de*** transformer l'Union en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, ***ainsi que d'industries dynamiques qui conservent leur rôle de chefs de file mondiaux dans leurs secteurs respectifs et demeurent des moteurs de l'innovation à l'échelle planétaire, tout en garantissant des emplois de qualité bien rémunérés dans l'Union***. Cette stratégie vise aussi à protéger, préserver et consolider le patrimoine naturel de l'Union, ainsi qu'à protéger la santé et le bien-être des citoyens des risques et incidences liés à l'environnement. ***Dans cet esprit, le 8e programme d'action pour l'environnement, qui court jusqu'en 2030, vise à accélérer la transition verte vers une économie circulaire, neutre pour le climat, durable, non toxique, efficace dans l'utilisation des ressources, fondée sur les énergies renouvelables, résiliente et compétitive, d'une manière juste, équitable et inclusive, ainsi qu'à protéger, à restaurer et à améliorer l'état de l'environnement, tout en soutenant et en exploitant l'ensemble de mesures et d'initiatives annoncées dans le cadre du pacte vert pour l'Europe.*** Parallèlement, cette transition a des répercussions différentes sur les femmes et sur les hommes et a une incidence particulière sur certains groupes défavorisés ***et vulnérables***, tels que les personnes âgées, les personnes handicapées et les personnes issues d'un milieu racial ou ethnique minoritaire ***ou les personnes et les ménages dont le revenu est faible ou plus faible que la moyenne. En outre, les effets de la transition seront différents selon les régions de l'Union, et seront particulièrement marquants dans les régions structurellement défavorisées, périphériques et ultrapériphériques.*** Il convient donc de veiller à ce que la transition soit juste et inclusive et à ce qu'elle ne laisse personne au bord du chemin.

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 4

Proposition de règlement

Considérant 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(5) Dans le règlement ***(EU) [–]*** du Parlement européen et du Conseil ([24]), l'Union a inscrit dans la législation l'objectif de ***neutralité climatique pour l'ensemble de l'économie*** d'ici à 2050. Par ailleurs, ce règlement jette les bases d'un ***engagement*** contraignant ***de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre*** de l'Union ***(émissions après déduction des absorptions)*** d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.	(5) Dans le règlement ***(UE) 2019/1119*** du Parlement européen et du Conseil ([24]), l'Union a inscrit dans la législation l'objectif de ***ramener les émissions nettes à zéro au plus tard*** d'ici à 2050 ***et l'objectif de parvenir à des émissions négatives par la suite***. Par ailleurs, ce règlement jette les bases d'un ***objectif climatique intermédiaire*** contraignant ***de réduction, dans*** l'Union***, des émissions nettes de gaz à effet de serre (émissions après déduction des absorptions)*** d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.
([24]) Règlement (UE) […/…] du […] 2021 du Parlement européen et du Conseil établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant ***le règlement*** (UE) 2018/1999 (loi européenne sur le climat), [JO L, …/…].	([24]) Règlement (UE) ***2021/1119*** du ***30 juin*** 2021 du Parlement européen et du Conseil établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant ***les règlements (CE) no 401/2009 et*** (UE) 2018/1999 (loi européenne sur le climat), (JO L ***243 du 9.7.2021, p. 1***).

Amendement 5

Proposition de règlement

Considérant 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(6) Tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à ces réductions d'émissions, notamment le secteur du transport routier.	(6) Tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à ces réductions d'émissions, notamment le secteur du transport routier. ***Le secteur des transports est le seul secteur dans lequel les émissions ont augmenté depuis 1990. Ce constat s'applique notamment au transport routier exécuté par des véhicules utilitaires légers et des véhicules utilitaires lourds, qui représentent ensemble plus de 70 % des émissions totales du secteur des transports.***

Amendement 6

Proposition de règlement

Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(6 bis) Il est indispensable que la mobilité individuelle demeure accessible et abordable pour tous, en particulier pour les personnes qui n'ont pas accès à des transports publics de qualité ni à d'autres solutions de mobilité pour se déplacer quotidiennement entre leur domicile et leur lieu de travail.

Amendement 7

Proposition de règlement

Considérant 6 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(6 ter) Les parties à la conférence des Nations unies sur les changements climatiques organisée en 2021 à Glasgow (Royaume-Uni), également appelée COP26, se sont engagées à accélérer la transition mondiale vers des véhicules à émissions nulles. Elles se sont également engagées à ce que la transition soit juste et durable, de façon qu'aucune région ni communauté ne soit laissée de côté, et ont souligné l'importance de garantir une transition juste de la main-d'œuvre et la création d'emplois décents et de qualité.

Amendement 8

Proposition de règlement

Considérant 7

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

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 9

Proposition de règlement

Considérant 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(7 bis) Si le réexamen du présent règlement s'inscrit dans le cadre des efforts visant à atteindre les objectifs environnementaux de décarbonation du transport routier afin de lutter contre le changement climatique, il devrait également tenir compte des conséquences industrielles et sociales notables de ce processus pour garantir l'emploi et une mobilité accessible à tous.

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 10

Proposition de règlement

Considérant 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(8) Pour réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport à 1990, il convient de renforcer les exigences de réduction visées au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil ([25]) pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers. Pour contribuer à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050, il convient également de tracer une trajectoire claire permettant de réaliser des réductions supplémentaires au-delà de 2030. En l'absence de mesures ambitieuses visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier, une réduction des émissions plus importante sera nécessaire dans d'autres secteurs, notamment dans des secteurs où la décarbonation se révèle plus complexe.	(8) Pour réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport à 1990, ***et tracer une trajectoire claire en vue d'atteindre cet objectif et de contribuer aux réductions d'émissions nécessaires avant 2030,*** il convient de renforcer les exigences de réduction visées au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil ([25]) pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers. Pour contribuer à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050, il convient également de tracer une trajectoire claire permettant de réaliser des réductions supplémentaires au-delà de 2030. ***Pour atteindre cet objectif, il conviendra de réduire d'environ 90 % les émissions du secteur des transports, suivant un scénario optimal en matière de coûts, sachant qu'il s'agit actuellement du seul secteur dans lequel les émissions de gaz à effet de serre augmentent. Parallèlement, il est de la plus haute importance que les actes législatifs complémentaires de l'Union, telle que la directive (UE) 2018/2001 ([25 bis]), garantissent un déploiement rapide des énergies renouvelables afin que le parc de voitures de l'Union puisse être alimenté par de l'électricité supplémentaire produite à partir de sources renouvelables.*** En l'absence de mesures ambitieuses visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier, une réduction des émissions plus importante sera nécessaire dans d'autres secteurs, notamment dans des secteurs où la décarbonation se révèle plus complexe. ***Les transitions numérique et écologique devraient également tenir compte de l'importance de la dimension sociale pour garantir une mobilité accessible à tous, y compris l'incidence de la fiscalité sur l'énergie sur le caractère abordable, les effets directs et indirects de la hausse des prix de l'énergie sur les transports dans différentes régions de l'Union ainsi que les conséquences pour le secteur en ce qui concerne l'emploi et la compétitivité du secteur.***

([25]) Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) nº 443/2009 et (UE) nº 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

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

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 11

Proposition de règlement

Considérant 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(8 bis) Des études récentes suggèrent que les véhicules électriques à batterie rivalisent déjà avec les voitures traditionnelles dans plusieurs segments du marché automobile au regard du coût total de possession. Le renforcement des normes relatives aux émissions de CO_2 pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers accélérera la réduction du coût total de possession des véhicules électriques à batterie, ce qui les rendra plus attrayants aux yeux de tous les groupes de consommateurs de l'Union par rapport aux véhicules équipés de moteurs à combustion. Des normes plus ambitieuses en matière de réduction des émissions de CO_2 des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers pour la période 2025-2030 accéléreront également la décarbonation du marché de l'occasion dans tous les segments du marché automobile, avec des avantages plus importants pour les consommateurs à revenus faibles ou moyens.

Amendement 12

Proposition de règlement

Considérant 9

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(9) Les exigences renforcées en matière de réduction des émissions de CO_2 devraient encourager le déploiement d'un nombre plus important de véhicules à émission nulle sur le marché de l'Union, tout en procurant des avantages aux consommateurs et aux citoyens en ce qui concerne la qualité de l'air ***et*** les économies d'énergie et en veillant à ce que l'innovation dans la chaîne de valeur automobile soit préservée. Dans le cadre mondial, la chaîne automobile de l'UE doit également jouer un rôle de premier plan dans la transition en cours vers une mobilité à émission nulle. Les normes renforcées en matière de réduction des émissions de CO_2 sont neutres sur le plan technologique pour atteindre les objectifs qu'elles fixent à l'échelle du parc. Différentes technologies sont et restent disponibles pour atteindre l'objectif «zéro émission» à l'échelle du parc. Les véhicules à émission nulle comprennent actuellement les véhicules électriques à batterie, les véhicules à pile combustible et les véhicules fonctionnant à l'hydrogène, ***et*** les innovations technologiques se poursuivent. Les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, qui incluent également les véhicules hybrides rechargeables performants, peuvent continuer de jouer un rôle sur la voie de la transition.	(9) Les exigences renforcées en matière de réduction des émissions de CO_2 devraient encourager le déploiement d'un nombre plus important de véhicules à émission nulle sur le marché de l'Union, tout en procurant des avantages aux consommateurs et aux citoyens en ce qui concerne la qualité de l'air***, le renforcement de la sécurité et de l'efficacité énergétiques ainsi que*** les économies d'énergie ***qui en résultent*** et en veillant à ce que l'innovation dans la chaîne de valeur automobile soit préservée. Dans le cadre mondial, la chaîne automobile de l'UE doit également jouer un rôle de premier plan dans la transition en cours vers une mobilité à émission nulle. Les normes renforcées en matière de réduction des émissions de CO_2 sont neutres sur le plan technologique pour atteindre les objectifs qu'elles fixent à l'échelle du parc. Différentes technologies sont et restent disponibles pour atteindre l'objectif «zéro émission» à l'échelle du parc. Les véhicules à émission nulle comprennent actuellement les véhicules électriques à batterie, les véhicules à pile combustible et les véhicules fonctionnant à l'hydrogène, ***tandis que*** les innovations technologiques se poursuivent. Les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, qui incluent également les véhicules hybrides rechargeables performants peuvent continuer de jouer un rôle sur la voie de la transition***, pour autant que des données précises et complètes sur les performances en matière d'émissions de ces types de véhicules puissent être obtenues***.

Amendement 14

Proposition de règlement

Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(10 bis) L'innovation technologique est une condition préalable à la décarbonation de la mobilité dans l'Union et devrait donc être soutenue. Face à une concurrence internationale accrue, l'Union et les États membres devraient poursuivre leurs efforts pour explorer et développer des initiatives renforçant les synergies dans le secteur, telles que l'alliance européenne pour les batteries, et soutenir les investissements publics et privés dans la recherche et l'innovation dans le secteur automobile européen. Ces actions devraient avoir pour but de maintenir la primauté technologique européenne dans cette filière, de développer dans l'Union l'excellence industrielle dans les technologies du futur et de garantir à terme la pérennité et la compétitivité de sa base industrielle.

Amendement 15

Proposition de règlement

Considérant 10 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(10 ter) Certains États membres ont annoncé leur intention d'accélérer l'introduction de véhicules à émissions nulles en fixant une date de suppression progressive pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers neufs émettant du CO_2 mis sur le marché sur leur territoire avant la date fixée au niveau de l'Union. La Commission devrait recenser les solutions qui permettraient de faciliter la transition des États membres vers des véhicules utilitaires légers à émissions nulles conformément à ces projets.

Amendement 16

Proposition de règlement

Considérant 10 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(10 quater) Des signaux réglementaires clairs devraient permettre aux constructeurs de prendre leurs décisions d'investissement. L'absence de tels signaux pourrait faire courir le risque que l'industrie automobile de l'Union perde sa compétitivité et son avance technologique en n'investissant pas rapidement ainsi que des parts de marché sur les marchés mondiaux et nationaux.

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 17

Proposition de règlement

Considérant 10 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(10 quinquies) Le renforcement du dialogue social dans le secteur automobile est indispensable au processus de négociation et d'adoption des plans territoriaux pour une transition juste et des plans sociaux nationaux pour le climat aux niveaux des constructeurs, des régions et des secteurs. Il est essentiel d'assurer la transformation de la main-d'œuvre dans une zone géographique donnée et d'une manière qui reflète les possibilités de la région.

Amendement 18

Proposition de règlement

Considérant 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(11) Les objectifs des normes de performance révisées en matière de CO_2 devraient être accompagnés d'une stratégie européenne permettant de relever les défis posés par l'intensification de la construction de véhicules à émission nulle et du déploiement de technologies connexes, et de répondre à la nécessité du perfectionnement et de la reconversion professionnels des travailleurs dans ce secteur, de la diversification économique et de la reconversion des activités. Le cas échéant, il convient d'***envisager*** un soutien financier au niveau de l'Union européenne et des États membres pour attirer des investissements privés, notamment par l'intermédiaire du Fonds social européen plus, du Fonds pour une transition juste, du Fonds pour l'innovation, de la facilité pour la reprise et la résilience et d'autres instruments du cadre financier pluriannuel et de Next Generation EU, conformément aux règles en matière d'aides d'État. Les règles révisées relatives aux aides d'État en matière d'environnement et d'énergie permettront aux États membres d'aider les entreprises à décarboner leurs processus de production et à adopter des technologies plus écologiques dans le cadre de la nouvelle stratégie industrielle.	(11) Les objectifs des normes de performance révisées en matière de CO_2 devraient être accompagnés d'une stratégie européenne permettant de relever les défis posés par l'intensification de la construction de véhicules à émission nulle et du déploiement de technologies connexes ***en tenant compte des spécificités de chaque État membre***, et de répondre à la nécessité du perfectionnement et de la reconversion professionnels des travailleurs dans ce secteur, de la diversification économique et de la reconversion des activités ***tout en préservant les niveaux d'emploi dans le secteur automobile dans l'Union. Il convient d'accorder une attention particulière à l'incidence qu'aura cette transition sur les micro, petites et moyennes entreprises tout au long de la chaîne d'approvisionnement.*** Le cas échéant, il convient d'***octroyer*** un soutien financier au niveau de l'Union européenne et des États membres pour attirer des investissements privés, notamment par l'intermédiaire du Fonds social européen plus, du Fonds pour une transition juste, du Fonds pour l'innovation, ***du Fonds européen de développement régional, du Fonds de cohésion,*** de la facilité pour la reprise et la résilience et d'autres instruments du cadre financier pluriannuel et de Next Generation EU, conformément aux règles en matière d'aides d'État. ***En outre, il conviendrait de mettre en place un flux de financement spécifique au niveau de l'Union pour la transition dans le secteur automobile afin de remédier notamment aux incidences éventuelles sur l'emploi.*** Les règles révisées relatives aux aides d'État en matière d'environnement et d'énergie permettront aux États membres d'aider les entreprises à décarboner leurs processus de production et à adopter des technologies plus écologiques dans le cadre de la nouvelle stratégie industrielle.

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 19

Proposition de règlement

Considérant 12

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(12) La nouvelle stratégie industrielle actualisée ***(26)*** prévoit la cocréation, en partenariat avec l'industrie, les autorités publiques, les partenaires sociaux et d'autres parties prenantes, de parcours de transition écologique et numérique. Dans ce cadre, il convient d'élaborer un parcours de transition pour l'écosystème «mobilité» afin d'accompagner la transition de la chaîne de valeur automobile. Ce parcours devrait tenir compte en particulier des PME dans la chaîne d'approvisionnement automobile, de la consultation des partenaires sociaux, notamment par les États membres, et devrait tirer parti de la stratégie européenne en matière de compétences, notamment d'initiatives telles que le pacte sur les compétences, pour encourager le secteur privé et d'autres parties prenantes à renforcer et à recycler les compétences de la main-d'œuvre européenne dans la perspective des transitions écologique et numérique. Les actions et les mesures d'incitation appropriées aux niveaux européen et national visant à rendre les véhicules à émission nulle plus abordables devraient également être abordées dans ce parcours. Les progrès accomplis sur la voie de la transition de l'écosystème «mobilité» devraient être évalués tous les ***deux*** ans dans le cadre d'un rapport d'étape rédigé par la Commission, portant notamment sur les progrès réalisés dans le déploiement des véhicules à émission nulle, l'évolution de leurs prix, le déploiement de carburants alternatifs et la mise en place de l'infrastructure conformément au règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, la contribution des technologies innovantes à une mobilité neutre pour le climat, la compétitivité internationale, les investissements dans la chaîne de valeur automobile, le renforcement des compétences et la reconversion professionnelle des travailleurs, et la reconversion des activités. Le rapport d'étape se fondera, par ailleurs, sur les rapports d'étape bisannuels que les États membres soumettent au titre du règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. La Commission devrait consulter les partenaires sociaux lors de la préparation du rapport d'étape, et inclure les résultats dans le dialogue social. Les innovations dans la chaîne d'approvisionnement automobile se poursuivent. Les technologies innovantes, telles que la production de carburants de synthèse avec capture d'air, si elles sont développées plus avant, pourraient offrir des perspectives en matière de mobilité abordable neutre pour le climat. Il convient donc que la Commission suive les progrès accomplis dans le secteur en matière d'innovation dans le cadre de son rapport d'étape.	(12) La nouvelle stratégie industrielle actualisée ***(26)*** prévoit la cocréation, en partenariat avec l'industrie, les autorités publiques, les partenaires sociaux et d'autres parties prenantes, de parcours de transition écologique et numérique. Dans ce cadre, il convient d'élaborer un parcours de transition pour l'écosystème «mobilité» afin d'accompagner la transition de la chaîne de valeur automobile***, en toute transparence et en consultation avec toutes les parties prenantes, y compris en envisageant de mettre en place un forum de dialogue social dans le secteur automobile***. Ce parcours devrait tenir compte en particulier des PME***, y compris des microentreprises,*** dans la chaîne d'approvisionnement automobile, de la consultation des partenaires sociaux, notamment par les États membres, et devrait tirer parti de la ***recommandation du Conseil visant à assurer une transition équitable vers la neutralité climatique et*** de la stratégie européenne en matière de compétences, notamment d'initiatives telles que le pacte sur les compétences, pour encourager le secteur privé et d'autres parties prenantes à renforcer et à recycler les compétences de la main-d'œuvre européenne dans la perspective des transitions écologique et numérique. Les actions et les mesures d'incitation appropriées aux niveaux européen et national visant à rendre les véhicules à émission nulle plus abordables ***et plus durables*** devraient également être abordées dans ce parcours. ***Il convient également de se pencher sur le rôle que les marchés publics peuvent jouer dans le parcours et, à cet égard, la Commission devrait envisager une révision de la directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil (26 bis) afin de garantir son alignement sur les objectifs du règlement (UE) 2019/631.*** Les progrès accomplis sur la voie de la transition de l'écosystème «mobilité» devraient être évalués tous les ans dans le cadre d'un rapport d'étape rédigé par la Commission, portant notamment sur les progrès réalisés dans le déploiement des véhicules à émission nulle, l'évolution de leurs prix ***et leur consommation d'énergie, les incidences sur les consommateurs***, le déploiement de carburants alternatifs et la mise en place de l'infrastructure conformément au règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, ***le développement de la part des énergies renouvelables conformément à la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil (26 ter),*** la contribution des technologies innovantes à une mobilité neutre pour le climat, la compétitivité internationale, les investissements dans la chaîne de valeur

(26) Communication «Mise à jour de la nouvelle stratégie industrielle de 2020: construire un marché unique plus solide pour soutenir la reprise en Europe», COM(2021)0350 du 5 mai 2021.

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	automobile, le renforcement des compétences et la reconversion professionnelle des travailleurs, et la reconversion des activités***, notamment dans les régions présentant un pourcentage élevé d'emplois liés à la chaîne de valeur automobile, et les émissions liées à l'ancienneté des véhicules utilitaires légers, et envisageant dans le même temps des mesures visant à la suppression progressive, synchrone, socialement juste et écologiquement rationnelle des véhicules les plus anciens***. Le rapport d'étape se fondera, par ailleurs, sur les rapports d'étape que les États membres soumettent au titre du règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. La Commission devrait consulter les partenaires sociaux lors de la préparation du rapport d'étape, et inclure les résultats dans le dialogue social. ***La Commission devrait également consulter un large éventail d'experts indépendants, de parties prenantes et d'administrations nationales et régionales afin de disposer d'une base de connaissances complète.*** Les innovations dans la chaîne d'approvisionnement automobile se poursuivent. Les technologies innovantes, telles que la production de carburants de synthèse avec capture d'air ***et les véhicules fonctionnant à l'hydrogène avec système de stockage d'hydrogène embarqué***, si elles sont développées plus avant, pourraient offrir des perspectives en matière de mobilité abordable neutre pour le climat. Il convient donc que la Commission suive les progrès accomplis dans le secteur en matière d'innovation dans le cadre de son rapport d'étape.

(26) Communication «Mise à jour de la nouvelle stratégie industrielle de 2020: construire un marché unique plus solide pour soutenir la reprise en Europe», COM(2021)0350 du 5 mai 2021.

(26 bis) Directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 188 du 12.07.2019, p. 116).

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

Amendement 20

Proposition de règlement

Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(12 bis) Bien que le présent règlement ne s'applique qu'aux voitures particulières neuves et aux véhicules utilitaires légers neufs, il est important de l'inscrire dans un plan d'action plus global à l'échelle de l'Union visant à la décarbonation de la flotte existante afin de protéger l'environnement et la santé des citoyens dans tous les États membres. Le parc actuel restera encore longtemps un facteur de contre-performance environnementale en raison de la faible rapidité du renouvellement des flottes. En outre, le marché actuel des véhicules d'occasion polluants en Europe centrale et orientale risque de déplacer la pollution vers des régions économiquement moins développées de l'Union. La réalisation des objectifs ambitieux en matière de climat pour 2050 devrait aller de pair avec le droit de tous les citoyens de l'Union à un air plus pur. Afin d'accélérer la réduction des émissions du parc existant, il est de la plus haute importance que la Commission propose rapidement des mesures législatives visant à créer un cadre favorable à la mise à niveau («retrofitting») et à promouvoir l'utilisation des technologies actuellement disponibles pour réduire les émissions de CO_2, telles que les carburants bas carbone ou les feux à plus faible consommation, à accélérer le report modal fret et passager, à inciter à des usages plus vertueux, tels que le covoiturage, la mobilité douce et les transports publics en ville, et à répondre au risque éventuel de fuite de carbone du secteur automobile dans l'Union.

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 21

Proposition de règlement

Considérant 12 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(12 ter) Pour s'aligner sur le nouvel objectif climatique de l'Union pour 2030, ainsi que sur les normes renforcées en matière de réduction des émissions de CO_2, une mise à jour de la directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil ([26 bis]) devrait être proposée, y compris la possibilité d'étendre son champ d'application pour englober les véhicules détenus ou loués par une entreprise privée à partir d'une certaine taille de parc, dans le but de stimuler la demande de véhicules à émissions nulles. Étant donné que les véhicules des parcs d'entreprise entrent plus rapidement sur le marché privé, une telle mesure permettrait de créer plus rapidement un marché d'occasion pour les véhicules à émission nulle, ce qui sera particulièrement important pour les régions où la transition s'avérera plus difficile, et contribuerait à une parité de prix plus rapide avec les véhicules conventionnels dans l'ensemble de l'Union.

([26 bis]) ***Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions (JO L 120 du 15.5.2009, p. 5).***

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 22

Proposition de règlement

Considérant 13

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(13) Ces objectifs à l'échelle du parc de l'Union ***doivent*** être complétés par le déploiement de l'infrastructure de recharge et de ravitaillement ***tel que prévu dans*** la directive 2014/94/***CE*** du Parlement européen et du Conseil ([27])	(13) Ces objectifs à l'échelle du parc de l'Union ***devraient*** être complétés par le déploiement de l'infrastructure de recharge et de ravitaillement***, ce qui est essentiel pour atteindre les objectifs renforcés. Pour cette raison, compte tenu de l'insuffisance et de la lenteur de la mise en œuvre de*** la directive 2014/94/***UE*** du Parlement européen et du Conseil ([27])***, les objectifs renforcés de réduction des émissions de CO_2 devraient s'accompagner d'un règlement prévoyant des objectifs contraignants ambitieux concernant le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution dans l'ensemble des 27 États membres. Ces objectifs devraient être complétés par des objectifs ambitieux pour le déploiement de bornes de recharge privées dans les bâtiments, conformément à la directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil ([27 bis]). Il est primordial à cet égard de maintenir et de renforcer les investissements destinés au déploiement de ces infrastructures.***
([27]) Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).	([27]) Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1). ***([27 bis]) Directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments (JO L 153 du 18.6.2010, p. 13).***

Amendement 23

Proposition de règlement

Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(13 bis) Alors que le monde compte plus d'un milliard de véhicules à énergie fossile, responsables de plus de 30 % des émissions mondiales de CO_2, la conversion des véhicules thermiques à l'électrique est une solution complémentaire à l'offre des constructeurs traditionnels, permettant d'accélérer la transition écologique tout en s'appuyant sur l'économie circulaire.

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 24

Proposition de règlement

Considérant 14

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(14) Les constructeurs devraient disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour adapter leurs parcs au fil du temps afin de gérer la transition vers les véhicules à émission nulle avec un bon rapport coût-efficacité. ***Il est, par conséquent, souhaitable de maintenir l'approche consistant à diminuer les niveaux cibles tous les cinq ans***.	(14) Les constructeurs devraient disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour adapter leurs parcs au fil du temps afin de gérer la transition vers les véhicules à émission nulle ***avec un bon rapport coût-efficacité, à même de renforcer leur compétitivité et de préparer le terrain pour de nouvelles innovations, tout en veillant à la contribution du secteur du transport routier à l'objectif climatique de l'Union pour 2030***.

Amendement 25

Proposition de règlement

Considérant 15

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(15) Étant donné que les objectifs à l'échelle du parc de l'Union seront plus stricts à partir de 2030, les constructeurs devront déployer un nombre considérablement plus important de véhicules à émission nulle sur le marché de l'Union. Dans ce contexte, le mécanisme d'incitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions («ZLEV») ne répondra plus à sa finalité première et risquera de compromettre l'efficacité du règlement (UE) 2019/631. Il convient dès lors de supprimer le mécanisme d'incitation pour les ZLEV ***à partir de 2030***. ***Avant cette date et, par conséquent, tout au long de la présente décennie, le mécanisme d'incitation pour les ZLEV continuera de soutenir le déploiement des véhicules dont les émissions oscillent entre zéro et 50 g CO_2/km, notamment des véhicules électriques à batterie, des véhicules électriques à pile combustible fonctionnant à l'hydrogène et des véhicules hybrides rechargeables performants. Après cette date,*** les véhicules hybrides rechargeables continueront d'être imputés sur les objectifs à l'échelle du parc que les constructeurs de véhicules doivent atteindre.	(15) Étant donné que les objectifs à l'échelle du parc de l'Union seront plus stricts, les constructeurs devront déployer un nombre considérablement plus important de véhicules à émission nulle sur le marché de l'Union. Dans ce contexte, le mécanisme d'incitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions («ZLEV») ne répondra plus à sa finalité première et risquera de compromettre l'efficacité du règlement (UE) 2019/631. Il convient dès lors de supprimer le mécanisme d'incitation pour les ZLEV. Les véhicules hybrides rechargeables continueront d'être imputés sur les objectifs à l'échelle du parc que les constructeurs de véhicules doivent atteindre.

Amendement 26

Proposition de règlement

Considérant 15 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(15 bis) En vertu du règlement (UE) 2019/631, les réductions d'émissions obtenues grâce aux innovations qui ne sont pas prises en considération dans l'essai d'homologation sont actuellement comptabilisées au moyen de crédits d'éco-innovation, qui peuvent être comptabilisés aux fins de la réalisation de l'objectif de réduction du constructeur. La réduction des émissions pouvant être revendiquée est actuellement plafonnée à 7 g/km par constructeur. Ce plafond devrait être ajusté à la baisse conformément aux objectifs les plus stricts, afin de garantir que ce système reste limité aux véritables innovations et n'incite pas à réduire les ambitions en matière de vente de véhicules à émission nulle.

Amendement 27

Proposition de règlement

Considérant 15 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(15 ter) Il est important de soutenir l'innovation technologique et sociale afin d'encourager une transition plus rapide vers une mobilité à émission nulle. Des financements importants existent déjà pour soutenir l'innovation dans l'écosystème «mobilité» au moyen de différents instruments de financement de l'Union, en particulier Horizon Europe, le programme InvestEU, le Fonds de développement régional, le Fonds de cohésion, le Fonds pour l'innovation et la facilité pour la reprise et la résilience. Les objectifs annuels ambitieux du présent règlement concernant la réduction des émissions de CO_2 devraient stimuler l'innovation dans la chaîne d'approvisionnement automobile, mais son objectif premier est de parvenir à une réduction réelle, efficace et vérifiable des émissions de CO_2.

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 28

Proposition de règlement

Considérant 16 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(16 bis) Les objectifs fixés par le règlement (UE) 2019/631 sont partiellement atteints par les ventes de véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (VEH-RE). Les émissions de ces véhicules sont actuellement comptabilisées à l'aide d'un facteur d'utilité établi par le règlement (UE) 2017/1151 ([1 bis]) de la Commission, qui représente la part de la distance parcourue en utilisant la batterie par rapport à la distance parcourue en utilisant le moteur à combustion. Toutefois, ce facteur d'utilité ne repose pas sur des données représentatives du monde réel, mais sur une estimation. Depuis le 1er janvier 2021, la Commission recueille des données sur la consommation de carburant dans le monde réel grâce aux compteurs de consommation embarqués dans les véhicules particuliers, conformément à l'article 12, paragraphe 2, du règlement (UE) 2019/631. Le facteur d'utilité des VEH-RE devrait être révisé sans délai à l'aide de ces données afin de s'assurer qu'il traduit les émissions réelles produites par la conduite. Le facteur d'utilité actualisé devrait s'appliquer à partir de 2025 au plus tard et devrait faire l'objet d'un réexamen permanent pour s'assurer qu'il demeure représentatif des émissions réelles.

([1 bis]) Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1er juin 2017 complétant le règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil 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, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) nº 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) nº 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) nº 692/2008 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1).

Amendement 30

Proposition de règlement

Considérant 18

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(18) Pour garantir une répartition équitable de l'effort de réduction, les deux courbes de valeurs limites pour les véhicules utilitaires légers et lourds devraient être ajustées afin de tenir compte des objectifs renforcés en matière de réduction des émissions de CO_2.	***supprimé***

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 121

Proposition de règlement

Considérant 21

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(21) Compte tenu du renforcement des objectifs généraux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et pour éviter tout effet de distorsion du marché, les exigences de réduction pour tous les constructeurs présents sur le marché de l'Union devraient être harmonisées, sauf pour les constructeurs qui représentent moins de 1 000 véhicules neufs immatriculés au cours d'une année civile. Par conséquent, la possibilité offerte aux constructeurs qui représentent entre 1 000 et 10 000 voitures particulières ou entre 1 000 et 22 000 véhicules utilitaires légers nouvellement immatriculés au cours d'une année civile d'introduire une demande de dérogation à leur objectif d'émissions spécifiques devrait être supprimée à partir de ***2030***.	(21) Compte tenu du renforcement des objectifs généraux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et pour éviter tout effet de distorsion du marché, les exigences de réduction pour tous les constructeurs présents sur le marché de l'Union devraient être harmonisées, sauf pour les constructeurs qui représentent moins de 1 000 véhicules neufs immatriculés au cours d'une année civile. Par conséquent, la possibilité offerte aux constructeurs qui représentent entre 1 000 et 10 000 voitures particulières ou entre 1 000 et 22 000 véhicules utilitaires légers nouvellement immatriculés au cours d'une année civile d'introduire une demande de dérogation à leur objectif d'émissions spécifiques devrait être supprimée à partir de ***2036***.

Amendement 31

Proposition de règlement

Considérant 23

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(23) Les progrès accomplis au titre du règlement (UE) 2019/631 sur la voie de la réalisation des objectifs de réduction fixés pour 2030 et au-delà devraient être examinés en ***2026***. Aux fins de cet examen, il y a lieu de prendre en considération tous les aspects passés en revue dans le rapport ***bisannuel***.	(23) Les progrès accomplis au titre du règlement (UE) 2019/631 sur la voie de la réalisation des objectifs de réduction fixés pour 2030 et au-delà devraient être examinés en ***2027***. Aux fins de cet examen, il y a lieu de prendre en considération tous les aspects passés en revue dans le rapport ***annuel***.

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 32

Proposition de règlement

Considérant 23 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(23 bis) Il est important d'évaluer l'ensemble des émissions produites tout au long du cycle de vie des véhicules légers au niveau de l'Union. À cette fin, la Commission devrait élaborer, d'ici au 31 décembre 2023, une méthode commune de l'Union pour l'évaluation des émissions de CO_2 tout au long du cycle de vie des véhicules utilitaires légers mis sur le marché de l'Union et la communication harmonisée des informations y afférentes, afin d'obtenir une vue d'ensemble de leur impact environnemental. La Commission devrait adopter des mesures de suivi, voire des propositions législatives pour soutenir les progrès de l'Union dans la réalisation de ses ambitions en matière de climat. Il importe en outre d'élaborer une méthode d'évaluation de la performance environnementale globale des véhicules, calculée non seulement sur les émissions de CO_2, mais aussi sur l'empreinte environnementale globale.

Amendement 33

Proposition de règlement

Considérant 24

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(24) ***La possibilité d'affecter les*** recettes provenant des primes sur les émissions excédentaires ***à un fonds spécifique ou un programme pertinent a été étudiée conformément à l'article 15, paragraphe 5, du règlement (UE) 2019/631, la conclusion étant que la charge administrative s'en trouverait considérablement alourdie, sans que*** le secteur automobile ***n'en bénéficie directement dans*** le ***cadre de sa transition***. Il ***y a donc lieu de continuer de considérer les recettes provenant des primes sur les émissions excédentaires comme entrant dans les recettes du budget général*** de ***l'Union, conformément*** à ***l'article 8, paragraphe 4, du règlement (UE) 2019/631***.	(24) ***Les*** recettes provenant des primes sur les émissions excédentaires ***devraient être affectées dans le but d'assurer une transition juste vers une économie neutre sur le plan climatique et, en particulier, elle doit être considérée comme un moyen d'atténuer toute répercussion négative de la transition sur l'emploi dans*** le secteur automobile***. La Commission devrait présenter, le cas échéant, une proposition visant à établir un tel instrument de financement. Ce faisant,*** il ***convient de porter une attention particulière aux régions et communautés touchées, qui pourraient être plus vulnérables en raison de la présence d'une industrie automobile intensive ou*** de ***leurs caractéristiques spécifiques qui rendent plus difficile la transition vers un transport routier*** à ***émission nulle, par exemple les régions ultrapériphériques***.

Amendement 74

Proposition de règlement

Article 1 — alinéa 1 — point 1 — point — a (nouveau)

Règlement (UE) 2019/631

Article 1 — paragraphe 4 — point a)

Texte en vigueur	*Amendement*
	— a) au paragraphe 4, le point a) est remplacé par le texte suivant:
a) pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 15 % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie A, point 6.1.1;	«a) pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 15 % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie A, point 6.1.1***, tel qu'établi dans le règlement (UE) 2019/631 pour respecter les cycles de production***;»

Amendement 35

Proposition de règlement

Article 1 — alinéa 1 — point 1 — sous-point -a bis (nouveau)

Règlement (UE) 2019/631

Article 1 — paragraphe 4 — point b

Texte en vigueur	*Amendement*
	— a bis) au paragraphe 4, le point b) est remplacé par le texte suivant:
b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 15 % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie B, point 6.1.1.	«b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 15 % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie B, point 6.1.1***, tel qu'établi dans le règlement (UE) 2019/631.***»

Amendement 36

Proposition de règlement

Article 1 — alinéa 1 — point 1 — sous-point c

Règlement (UE) 2019/631

Article 1 — paragraphe 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) ***au*** paragraphe 6***, les termes «Du 1er janvier 2025» sont remplacés par les termes «Du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2029»***,	c) ***le*** paragraphe 6 ***est supprimé.***

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 37

Proposition de règlement

Article 1 — alinéa 1 — point 3 — sous-point a bis (nouveau)

Règlement (UE) 2019/631

Article 3 — paragraphe 1 — point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a bis) le point suivant est inséré:
	«a bis) "véhicule hybride rechargeable" (VHR): un véhicule propulsé par la combinaison d'un moteur électrique et d'une batterie rechargeable, d'une part, et d'un moteur à combustion interne, d'autre part, ces éléments pouvant fonctionner ensemble ou séparément;»

Amendement 38

Proposition de règlement

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

Règlement (UE) 2019/631

Article 3 — paragraphe 1 — sous-point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	b bis) le point suivant est inséré:
	«b bis) véhicule de société»: un véhicule détenu ou loué par une entreprise privée, tel que défini dans le règlement (CE) nº 2157/20011 ([1bis]) du Conseil et utilisé à des fins professionnelles

([1bis]) Règlement (CE) nº 2157/2001 du Conseil du 8 octobre 2001 relatif au statut de la société européenne (SE) (JO L 294 du 10.11.2001, p. 1).

Amendement 41

Proposition de règlement

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

Règlement (UE) 2019/631

Article 7 — paragraphe 10

Texte en vigueur	*Amendement*
	a bis) le paragraphe 10 est remplacé par le texte suivant:
10. La Commission ***évalue***, au plus tard en 2023, ***la possibilité d'élaborer*** une méthodologie commune de l'Union pour l'évaluation et l'harmonisation de la communication des données relatives aux émissions de CO_2 tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers mis sur le marché de l'Union. La Commission transmet ***cette évaluation*** au Parlement européen et au Conseil, en y incluant, le cas échéant, des propositions de mesures de suivi, telles que des propositions législatives.	«10. La Commission ***publie***, au plus tard en 2023, ***un rapport présentant*** une méthodologie commune de l'Union pour l'évaluation et l'harmonisation de la communication des données relatives aux émissions de CO_2 tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers mis sur le marché de l'Union***, y compris une méthode d'évaluation des émissions de CO_2 sur l'ensemble du cycle de vie des carburants et de l'énergie consommés par ces véhicules***. La Commission transmet ***ce rapport*** au Parlement européen et au Conseil, en y incluant, le cas échéant, des propositions de mesures de suivi, telles que des propositions législatives.»

Amendement 42

Proposition de règlement

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

Règlement (UE) 2019/631

Article 7 — paragraphe 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a ter) le paragraphe 10 bis suivant est inséré:
	«10 bis. À partir du 1er janvier 2024, les constructeurs peuvent, sur base volontaire, transmettre les données relatives aux émissions de CO_2 tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers sur le marché de l'Union visées au paragraphe 10 du présent article aux autorités compétentes visées au paragraphe 6 du présent article et aux États membres, qui les communiquent ensuite à la Commission conformément au paragraphe 2 du présent article. À partir du 1er janvier 2028, lesdites données sont intégrées aux informations énumérées aux parties A des annexes II et III.»

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 43

Proposition de règlement

Article 1 — alinéa 1 — point 5 bis (nouveau)

Règlement (UE) 2019/631

Article 8 — paragraphe 4

Texte en vigueur	*Amendement*
	5 bis) à l'article 8, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:
4. Les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union.	«4. Les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union.
	Le 31 décembre 2023 au plus tard, la Commission présente un rapport détaillant la nécessité d'un financement ciblé pour assurer une transition juste dans le secteur automobile, dans le but d'atténuer les répercussions négatives sur l'emploi et les autres incidences économiques dans tous les États membres concernés, en particulier dans les régions et les communautés les plus touchées par la transition. Le rapport est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à établir un instrument de financement de l'Union permettant de répondre à ce besoin, notamment afin de coordonner et de financer des mesures préventives et réactives pour faire face aux restructurations aux niveaux local et régional et pour financer la formation, la reconversion et le perfectionnement professionnels des travailleurs du secteur automobile, y compris les constructeurs automobiles, leurs fournisseurs de composants et les services auxiliaires d'entretien et de réparation, en particulier dans les PME.
	L'instrument de financement peut prendre la forme d'un outil spécifique ou faire partie du Fonds social pour le climat ou d'un Fonds pour une transition juste révisé. Toutes les recettes provenant des primes sur les émissions excédentaires sont affectées à cette fin.»

Amendement 122

Proposition de règlement

Article 1 — alinéa 1 — point 6

Règlement (UE) 2019/631

Article 10 — paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
«Une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 peut être accordée en ce qui concerne les objectifs d'émissions spécifiques applicables jusqu'à l'année civile ***2029*** comprise.»;	«Une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 peut être accordée en ce qui concerne les objectifs d'émissions spécifiques applicables jusqu'à l'année civile ***2035*** comprise.»;

Amendement 44

Proposition de règlement

Article 1 — alinéa 1 — point 6 bis (nouveau)

Règlement (UE) 2019/631

Article 10 — paragraphe 4 — alinéa 1

Texte en vigueur	*Amendement*
	6 bis) à l'article 10, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:
4. Une demande de dérogation relative à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I, partie A, points 1 à 4 et point 6.3, peut être présentée par un constructeur qui représente, avec l'ensemble de ses entreprises liées, de 10 000 à 300 000 voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union par année civile.	«4. Une demande de dérogation relative à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I, partie A, points 1 à 4 et point 6.3, peut être présentée ***jusqu'à l'année 2028 comprise*** par un constructeur qui représente, avec l'ensemble de ses entreprises liées, de 10 000 à 300 000 voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union par année civile.»

Amendement 45

Proposition de règlement

Article 1 — alinéa 1 — point 6 ter (nouveau)

Règlement (UE) 2019/631

Article 11 — paragraphe 1

Texte en vigueur	*Amendement*
	6 ter) À l'article 11, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
1. À la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO_2 rendue possible en utilisant des technologies innovantes ou une combinaison de technologies innovantes (ci-après dénommée «ensemble technologique innovant») est examinée.	1. À la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO_2 rendue possible en utilisant des technologies innovantes ou une combinaison de technologies innovantes (ci-après dénommée «ensemble technologique innovant») est examinée.
Ces technologies sont prises en considération uniquement si leur méthode d'évaluation est en mesure de fournir des résultats vérifiables, reproductibles et comparables.	Ces technologies sont prises en considération uniquement si leur méthode d'évaluation est en mesure de fournir des résultats vérifiables, reproductibles et comparables.
La contribution totale de ces technologies à la réduction des émissions spécifiques moyennes de CO_2 d'un constructeur peut atteindre un maximum de 7 g de CO_2/km.	La contribution totale de ces technologies à la réduction des émissions spécifiques moyennes de CO_2 d'un constructeur peut atteindre un maximum de 7 g de Co2/km***$_2$/km jusqu'en 2024***.
	— 5 g de CO_2/km à partir de 2025;
	— 4 g de CO_2/km à partir de 2027;
	— 2 g de CO_2/km à partir de 2030 et jusqu'à 2034 inclus.

Mercredi 8 juin 2022

Texte en vigueur	*Amendement*
La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de modifier le présent règlement en ajustant le plafond visé au troisième alinéa du présent paragraphe avec effet à partir de 2025 afin de tenir compte des évolutions technologiques tout en veillant à ce que le niveau de ce plafond représente une proportion équilibrée des émissions spécifiques moyennes de CO_2 des constructeurs.	La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de modifier le présent règlement en ajustant ***à la baisse*** le plafond visé au troisième alinéa du présent paragraphe avec effet à partir de 2025 afin de tenir compte des évolutions technologiques tout en veillant à ce que le niveau de ce plafond représente une proportion équilibrée des émissions spécifiques moyennes de CO_2 des constructeurs.

Amendement 46

Proposition de règlement

Article 1 — alinéa 1 — point 6 quater (nouveau)

Règlement (UE) 2019/631

Article 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	6 quater) l'article suivant est inséré:
	«Article 11 bis
	Écoconception
	En vue de garantir que la transition vers une mobilité à émission nulle contribue pleinement aux objectifs de l'Union en matière d'efficacité énergétique et d'économie circulaire, la Commission fait, d'ici le 31 décembre 2023, des propositions, de façon appropriée, portant sur l'établissement d'exigences minimales en ce qui concerne l'écoconception pour toutes les voitures particulières neuves et tous les véhicules utilitaires légers neufs, y compris en ce qui concerne les exigences d'efficacité énergétique, de durabilité et de réparabilité pour des pièces essentielles telles que les phares, les composants électroniques et les batteries, les exigences minimales pour la récupération des métaux, des plastiques et des matières premières critiques, en prenant en considération les principes appliqués à d'autres produits liés à l'énergie au titre de la directive 2009/125/CE du Parlement européen et du Conseil ([1 bis]).
	([1 bis]) Directive 2009/125/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception applicables aux produits liés à l'énergie (JO L 285 du 31.10.2009, p. 10).»

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 47

Proposition de règlement

Article 1 — alinéa 1 — point 6 quinquies (nouveau)

Règlement (UE) 2019/631

Article 12 — paragraphe 3

Texte en vigueur	*Amendement*
	6 quinquies) À l'article 12, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:
3. Afin d'éviter que se creuse l'écart avec les émissions en conditions d'utilisation réelles, la Commission, au plus tard le 1er juin 2023, évalue la façon dont les données en matière de consommation de carburant et d'énergie peuvent être utilisées pour veiller à ce que les valeurs des émissions de CO_2 et de consommation de carburant ou d'énergie des véhicules déterminées conformément au règlement (CE) nº 715/2007 demeurent représentatives des émissions en conditions d'utilisation réelles au fil du temps pour chaque constructeur.	«3. Afin d'éviter que se creuse l'écart avec les émissions en conditions d'utilisation réelles, la Commission, au plus tard le 1er juin 2023, évalue la façon dont les données ***réelles*** en matière de consommation de carburant et d'énergie ***recueillies conformément au règlement d'exécution de la Commission (UE) 2021/392 ([1 bis])*** peuvent être utilisées pour veiller à ce que les valeurs des émissions de CO_2 et de consommation de carburant ou d'énergie des véhicules déterminées conformément au règlement (CE) nº 715/2007 demeurent représentatives des émissions en conditions d'utilisation réelles au fil du temps pour chaque constructeur.
La Commission surveille l'évolution de l'écart visé au premier alinéa ***sur la période*** 2021 ***à 2026,*** et en rend compte chaque année***, et, afin d'éviter que cet écart se creuse, évalue, en 2027, la faisabilité d'un mécanisme visant à adapter*** les émissions spécifiques moyennes de CO_2 du constructeur ***à compter de 2030; le cas échéant, elle présente une proposition législative pour mettre en place un tel mécanisme***.	La Commission surveille l'évolution de l'écart visé au premier alinéa ***à partir de*** 2021 et en rend compte chaque année***; le cas échéant dès que des données suffisantes sont disponibles, et au plus tard le 31 décembre 2026, elle présente une proposition législative en vue de combler cet écart en ajustant*** les émissions spécifiques moyennes de CO_2 du constructeur ***par des données réelles recueillies conformément au règlement d'exécution (UE) 2021/392 de la Commission***.
	En outre, la Commission évalue en particulier l'utilisation des données relatives à la consommation de carburant et d'énergie visées au paragraphe 1 pour les véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (VHE-RE). À l'aide de ces données, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 17 afin d'adapter les facteurs d'utilisation utilisés pour les VHE-RE, de façon à garantir que leurs émissions sont représentatives des conditions de conduite réelles à partir de 2025.

([1 bis]) Règlement d'exécution (UE) 2021/392 de la Commission du 4 mars 2021 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO_2 des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers conformément au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements d'exécution (UE) nº 1014/2010, (UE) nº 293/2012, (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153 de la Commission (JO L 77 du 5.3.2021, p. 8).»

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 48

Proposition de règlement

Article 1 — alinéa 1 — point 6 sexies (nouveau)

Règlement (UE) 2019/631

Article 12 — paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	6 sexies) à l'article 12, le paragraphe suivant est ajouté:
	«4 bis. Au plus tard le 31 décembre 2023, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 17 afin de compléter le présent règlement par l'établissement d'une méthodologie pour mesurer et comparer l'efficacité des véhicules à émission nulle et à faibles émissions en fonction de l'électricité qui leur est nécessaire pour parcourir cent kilomètres. Cette méthodologie examine en particulier les implications de l'électricité utilisée sur la quantité de ressources que nécessitent les batteries à stockage interne d'énergie.
	Au plus tard le 31 décembre 2024, la Commission présente une proposition législative au Parlement européen et au Conseil destinée à établir des seuils minimaux d'efficacité énergétique pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers à émission nulle mis sur le marché de l'Union.»

Amendement 50

Proposition de règlement

Article 1 — alinéa 1 — point 9

Règlement (UE) 2019/631

Article 14 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 14 bis	Article 14 bis
Rapport d'avancement	Rapport d'avancement
Au plus tard le 31 décembre 2025, et ***tous les deux ans*** par la suite, la Commission rend compte des progrès accomplis vers une mobilité routière à émissions nulles. Le rapport examine et évalue en particulier la nécessité d'éventuelles mesures supplémentaires pour faciliter ***la*** transition, y compris par des moyens financiers.	Au plus tard le 31 décembre 2025, et ***chaque année*** par la suite, la Commission rend compte des progrès accomplis vers une mobilité routière à émissions nulles. Le rapport examine et évalue en particulier la nécessité d'éventuelles mesures supplémentaires pour faciliter ***une*** transition ***juste***, y compris par des moyens financiers.

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Dans ses rapports, la Commission examine tous les facteurs qui contribuent à progresser de manière rentable sur la voie de la neutralité climatique d'ici à 2050. Cela comprend notamment le déploiement de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, les progrès accomplis ***dans la réalisation des objectifs de*** déploiement ***des infrastructures*** de recharge et de ravitaillement conformément au règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, la contribution potentielle des technologies innovantes et des carburants alternatifs durables pour parvenir à ***une mobilité neutre pour le climat, l'incidence sur les consommateurs,*** les avancées réalisées dans le dialogue social ainsi que les aspects visant à faciliter une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité routière à émissions nulles.	Dans ses rapports, la Commission examine tous les facteurs qui contribuent à progresser de manière rentable sur la voie de la neutralité climatique d'ici à 2050. Cela comprend notamment:
	a) les progrès accomplis dans le déploiement de véhicules à émission nulle et à faibles émissions***, ainsi que dans leur accessibilité financière et leur efficacité énergétique;***
	b) les retombées sur les consommateurs, en particulier ceux à bas et moyens revenus, et le rythme d'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans ces segments de consommateurs, ainsi que l'existence de mesures en faveur d'une telle adoption, et leur champ d'application, au niveau de l'Union, au niveau des États membres et au niveau local;
	c) le marché des véhicules d'occasion;
	d) les progrès accomplis ***en vue d'un*** déploiement ***suffisant d'infrastructures publiques et privées*** de recharge et de ravitaillement***, y compris, mais sans s'y limiter, les progrès accomplis en vue de la réalisation des objectifs*** conformément au règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ***et à la directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil ([1 bis]);***
	e) les progrès accomplis dans l'augmentation de la quantité d'énergie renouvelable dans l'Union conformément à la directive (UE) 2018/2001;
	f) la contribution potentielle des technologies innovantes et des carburants alternatifs durables***, y compris les carburants de synthèse,*** pour parvenir à ***la neutralité climatique dans le secteur des transports;***
	g) les émissions tout au long du cycle de vie des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs mis sur le marché de l'Union, calculées au moyen de la méthodologie adoptée conformément à l'article 7, paragraphe 10;

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	h) les avancées réalisées dans le dialogue social ainsi que les aspects visant à faciliter une transition économiquement viable et socialement équitable***, compte tenu de l'emploi et de la compétitivité,*** vers une mobilité routière à émissions nulles;
	i) les retombées sur l'emploi, évaluées au moyen d'une cartographie détaillée de l'évolution des emplois dans l'industrie automobile, et les effets sur les régions où se trouvent ces industries, ainsi que les mesures, y compris financières, prises au niveau de l'Union, au niveau des États membres et au niveau local, pour atténuer les retombées socio-économiques dans ces régions, y compris les programmes de perfectionnement professionnel et de reconversion professionnelle;
	k) l'éventuelle contribution de mesures nationales et européennes supplémentaires destinées à réduire l'âge moyen et donc les émissions du parc des véhicules utilitaires légers, telles que des mesures d'encouragement à l'élimination des véhicules les plus anciens d'une manière juste sur le plan social et rationnelle sur le plan environnemental.
	([1 bis]) Directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 153 du 18.6.2010, p. 13).

Amendement 51

Proposition de règlement

Article 1 — alinéa 1 — point 9

Règlement (UE) 2019/631

Article 14 bis — alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Conformément à la recommandation (UE) …/… du Conseil [recommandation du Conseil visant à assurer une transition équitable vers la neutralité climatique], les États membres sont invités à préparer des plans territoriaux de transition juste pour leur secteur automobile, en concertation étroite avec les partenaires sociaux, afin d'orienter les changements structurels d'une manière acceptable sur le plan social et d'éviter des perturbations sociales.

Amendement 80

Proposition de règlement

Article 1 — alinéa 1 — point 9 bis (nouveau)

Règlement (UE) 2019/631

Article 14 bis bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	9 bis) L'article suivant est inséré:
	«Article 14 bis bis
	Mesures supplémentaires de soutien à la demande en voitures particulières et en véhicules utilitaires légers à émission nulle sur le marché de l'Union
	Au plus tard le 28 février 2023, la Commission présente une proposition législative au Parlement européen et au Conseil en vue d'augmenter la part des véhicules à émission nulle dans les parcs de véhicules utilitaires légers publics et d'entreprise. Les propositions prévoient des objectifs d'émission nulle contraignants pour les propriétaires et exploitants de parcs publics et d'entreprise, et tiennent compte des disparités régionales.»

Amendement 53

Proposition de règlement

Article 1 — alinéa 1 — point 9 bis (nouveau)

Règlement (UE) 2019/631

Article 14 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	9 bis) l'article 14 ter suivant est inséré:
	«Article 14 ter
	Conformément à l'article 3, paragraphe 1, point b) de la directive (UE) …/… [refonte de la directive relative à l'efficacité énergétique], les États membres prennent en considération le principe de primauté de l'efficacité énergétique dans leurs décisions politiques, de planification et d'investissement liées au déploiement des infrastructures de recharge et de ravitaillement pour carburants alternatifs, y compris en ce qui concerne l'efficacité énergétique du puits à la roue des différentes technologies à émission nulle.»;

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 54

Proposition de règlement

Article 1 — alinéa 1 — point 9 ter (nouveau)

Règlement (UE) 2019/631

Article 14 bis ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	9 ter) l'article 14 bis ter suivant est inséré:
	«Article 14 bis ter
	Mesures supplémentaires de soutien à la transition vers des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers à émission nulle sur le marché de l'Union
	Au plus tard le … [six mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission adopte un acte délégué conformément à l'article 17 afin d'harmoniser les règles de réception par type pour les véhicules équipés d'un moteur à combustion interne convertis en véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible afin de permettre la réception de séries. La Commission évalue également l'introduction d'une règle de calcul des équivalents CO_2 des véhicules équipés d'un moteur à combustion convertis en véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible dans le contexte de l'application du présent règlement.»;

Amendement 55

Proposition de règlement

Article 1 — alinéa 1 — point 10 — sous-point a

Règlement (UE) 2019/631

Article 15 — paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. La Commission évalue, en ***2028***, l'efficacité et l'impact du présent règlement, en s'appuyant sur ***les deux rapports annuels***, et ***soumettra*** au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de l'évaluation.	1. La Commission évalue ***de manière approfondie***, en ***2027 au plus tard***, l'efficacité et l'impact du présent règlement, en s'appuyant sur ***le rapport annuel***, et ***soumet*** au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de l'évaluation.
Le rapport est accompagné, le cas échéant, d'une proposition de modification du présent règlement.	Le rapport est accompagné, le cas échéant, d'une proposition de modification du présent règlement.

Amendement 56

Proposition de règlement

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

Règlement (UE) 2019/631

Article 15 — paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a bis) à l'article 15, le paragraphe suivant est inséré:
	«1 bis. Dans l'évaluation visée au paragraphe 1, la Commission communique également les émissions de CO_2 tout au long du cycle de vie des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs, sur la base de la méthodologie prévue à l'article 7, paragraphe 10. Le rapport est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative destinée à compléter le présent règlement pour traiter desdites émissions.»;

Amendement 57

Proposition de règlement

Article 1 — alinéa 1 — point 10 — sous-point b bis (nouveau)

Règlement (UE) 2019/631

Article 15 — paragraphe 6

Texte en vigueur	*Amendement*
	b bis) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:
6. ***Le 31 décembre 2020 au plus tard***, la Commission ***réexamine*** la directive 1999/94/CE en tenant compte de la nécessité de fournir aux consommateurs des informations précises, solides et comparables concernant la consommation de carburant, les émissions de CO_2 ***et*** les émissions de polluants atmosphériques des voitures particulières neuves mises sur le marché, et évalue les options envisageables pour l'introduction d'une étiquette de consommation de carburant et d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires légers neufs. ***L'examen est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative.***	«6. ***Au plus tard le … [six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement]***, la Commission ***révise*** la directive 1999/94/CE en tenant compte de la nécessité de fournir aux consommateurs des informations précises, solides et comparables concernant la consommation de carburant, les émissions de CO_2, les émissions de polluants atmosphériques ***et l'efficacité énergétique en conditions de conduite réelles*** des voitures particulières neuves mises sur le marché, et évalue les options envisageables pour l'introduction d'une étiquette de consommation de carburant et d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires légers neufs.»;

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 60

Proposition de règlement

Annexe — alinéa 1 — point 1 — point f

Règlement (UE) 2019/631

Annexe I — partie A — point 6.3.1 — sous-points 1 et 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Objectif d'émissions spécifiques = objectif d'émissions spécifiques de référence . ***facteur ZLEV***	Objectif d'émissions spécifiques = objectif d'émissions spécifiques de référence
où:	où:
objectif d'émissions spécifiques de référence est l'objectif d'émissions spécifiques de référence pour le CO_2, déterminé conformément au point 6.2.1;	objectif d'émissions spécifiques de référence est l'objectif d'émissions spécifiques de référence pour le CO_2, déterminé conformément au point 6.2.1;
Facteur ZLEV est égal à (1 + y – x), à moins que cette somme ne soit supérieure à 1,05 ou inférieure à 1,0, auquel cas le facteur ZLEV est fixé à 1,05 ou 1,0 selon le cas;	
où:	
y est la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le parc de voitures particulières neuves du constructeur, calculée comme le nombre total de véhicules à émission nulle et à faibles émissions neufs, chacun d'entre eux étant compté comme $ZLEV_{specific}$ conformément à la formule ci-après, divisé par le nombre total de voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année civile concernée:	
$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of } CO_2 \cdot 0{,}7}{50}\right)$$	
Pour les voitures particulières neuves immatriculées dans les États membres où la part des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions dans le parc est inférieure à 60 % de la moyenne de l'Union en 2017, et où moins de 1 000 véhicules à émission nulle ou à faibles émissions neufs ont été immatriculés en 2017 (*), $ZLEV_{specific}$ est calculé, jusqu'en 2029 compris, conformément à la formule suivante:	
$$ZLEV_{specific} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of } CO_2 \cdot 0{,}7}{50}\right)\right) \cdot 1{,}85$$	
Lorsque la part des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions dans le parc de voitures particulières neuves d'un État membre immatriculées au cours d'une année comprise entre 2025 et 2028 dépasse 5 %, ledit État membre n'est pas éligible pour l'application du multiplicateur de 1,85 pendant les années suivantes;	

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
x est égal à 15 % pour les années 2025 à 2029.	

(*) La part des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions dans le parc de voitures particulières neuves d'un État membre en 2017 est calculée comme étant le nombre total de véhicules à émission nulle ou à faibles émissions neufs immatriculés en 2017 divisé par le nombre total de voitures particulières neuves immatriculées la même année.»;

Amendement 78

Proposition de règlement

Annexe I — alinéa 1 — point 2 — sous-point d

Règlement (UE) 2019/631

Annexe I — partie B — point 6.2.2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
d) le point 6.2.2 est remplacé par le texte suivant:	d) le point 6.2.2 est remplacé par le texte suivant:
«6.2.2 Objectifs d'émissions spécifiques de référence pour 2030 à 2034	«6.2.2 Objectifs d'émissions spécifiques de référence pour 2030 à 2034
Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'Union$_{2030}$ + α· (TM − TM$_0$)	Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'Union$_{2030}$ + α· (TM − TM$_0$)
où:	où:
objectif à l'échelle du parc de l'Union$_{2030}$ est déterminé conformément au point 6.1.***3***;	objectif à l'échelle du parc de l'Union$_{2030}$ est déterminé conformément au point 6.1.***2***;
α est égal à $a_{2030,L}$ lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est égale ou inférieure à TM$_0$, et à $a_{2030,H}$ lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est supérieure à TM$_0$;	α est égal à $\mathbf{a_{2030}}$ lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est égale ou inférieure à TM$_0$, et à $\mathbf{a_{2021}}$ lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est supérieure à TM$_0$;
où:	où:
$a_{2030,L}$ ***est égal à*** $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$	a_{2030} ***est égal à*** $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$
$a_{2030,H}$ ***est égal à*** $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2025}}$	a_{2021} ***est tel que défini au point 6.2.1***
average emissions$_{2021}$ est tel que défini au point 6.2.1;	average emissions$_{2021}$ est tel que défini au point 6.2.1;
TM est tel que défini au point 6.2.1;	TM est tel que défini au point 6.2.1;
TM$_0$ est tel que défini au point 6.2.1»;	TM$_0$ est tel que défini au point 6.2.1»;

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 79

Proposition de règlement

Annexe I — alinéa 1 — point 2 — sous-point e

Règlement (UE) 2019/631

Annexe I — partie B — point 6.2.3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
e) le point 6.2.3 suivant est ajouté:	e) le point 6.2.3 suivant est ajouté:
«6.2.3 Objectifs d'émissions spécifiques de référence pour 2035 et au-delà	«6.2.3 Objectifs d'émissions spécifiques de référence pour 2035 et au-delà
Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'Union$_{2035}$ + α· (TM − TM$_0$)	Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'Union$_{2035}$ + α· (TM − TM$_0$)
où:	où:
objectif à l'échelle du parc de l'Union$_{2035}$ est déterminé conformément au point 6.1.3;	objectif à l'échelle du parc de l'Union$_{2035}$ est déterminé conformément au point 6.1.3;
α est égal à $a_{2035,L}$ lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est égale ou inférieure à TM$_0$, et à $a_{2035,H}$ lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est supérieure à TM$_0$;	α est égal à $\mathbf{a_{2035}}$ lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est égale ou inférieure à TM$_0$, et à $\mathbf{a_{2021}}$ lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est supérieure à TM$_0$;
où:	où:
$a_{2035,L}$ *est égal à* $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2035}}{\text{Average emissions}_{2021}}$	a_{2035} *est égal à* $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2035}}{\text{Average emissions}_{2021}}$
$a_{2035,H}$ *est égal à* $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2035}}{\text{Average emissions}_{2025}}$	a_{2021} ***est tel que défini au point 6.2.1***
average emissions$_{2021}$ est tel que défini au point 6.2.1;	average emissions$_{2021}$ est tel que défini au point 6.2.1;
TM est tel que défini au point 6.2.1;	TM est tel que défini au point 6.2.1;
TM$_0$ est tel que défini au point 6.2.1»;	TM$_0$ est tel que défini au point 6.2.1»;

Mercredi 8 juin 2022

Amendement 69

Proposition de règlement

Annexe — alinéa 1 — point 2 — sous-point e bis (nouveau)

Règlement (UE) 2019/631

Annexe I — partie B — point 6.3.1

Texte en vigueur	*Amendement*
	e bis) au point 6.3.1, les premier et deuxième alinéas sont remplacés par le texte suivant:
Objectif d'émissions spécifiques = (objectif d'émissions spécifiques de référence – ($ø_{objectifs}$ – objectif à l'échelle du parc de l'UE_{2025})) · ***facteur ZLEV***	«Objectif d'émissions spécifiques = (objectif d'émissions spécifiques de référence – ($ø_{objectifs}$ – objectif à l'échelle du parc de l'UE_{2025}))
où:	où:
objectif d'émissions spécifiques de référence est l'objectif d'émissions spécifiques de référence pour le constructeur déterminé conformément au point 6.2.1;	objectif d'émissions spécifiques de référence est l'objectif d'émissions spécifiques de référence pour le constructeur déterminé conformément au point 6.2.1;
$ø_{objectifs}$ est la moyenne, pondérée par le nombre de véhicules utilitaires légers neufs de chaque constructeur individuel, de tous les objectifs d'émissions spécifiques de référence déterminés conformément au point 6.2.1;	$ø_{objectifs}$ est la moyenne, pondérée par le nombre de véhicules utilitaires légers neufs de chaque constructeur individuel, de tous les objectifs d'émissions spécifiques de référence déterminés conformément au point 6.2.1;»;
facteur ZLEV est égal à (1 + y – x), à moins que cette somme ne soit supérieure à 1,05 ou inférieure à 1,0, auquel cas le facteur ZLEV est fixé à 1,05 ou 1,0 selon le cas;	
où:	
y est la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le parc de véhicules utilitaires légers neufs du constructeur, calculée comme le nombre total de véhicules à émission nulle et à faibles émissions neufs, chacun d'entre eux étant compté comme $ZLEV_{specific}$ conformément à la formule ci-dessous, divisé par le nombre total de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au cours de l'année civile concernée: [EQUATION]	
x est égal à 15 %.	