



2025/0420(COD)

11.5.2026

PROJET D'AVIS

de la commission des transports et du tourisme

à l'intention de la commission de l'environnement, du climat et de la sécurité alimentaire

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers neufs et l'étiquetage des véhicules, et abrogeant la directive 1999/94/CE (COM(2025)0995 – C10-0355/2025 – 2025/0420(COD))

Rapporteur pour avis: Jens Gieseke

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Dans le cadre du train de mesures pour le secteur automobile et afin de soutenir les efforts de ce dernier en faveur d'une transition vers la mobilité propre, la Commission a proposé de réviser le règlement fixant les normes d'émission de CO₂ que doivent respecter les voitures et les camionnettes. Cette proposition constitue une part importante du cadre d'action de l'Union pour atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050, comme le prévoit la loi sur le climat.

Le rapporteur estime que la transition vers une mobilité à émissions nulles se déroule dans un contexte où les conditions technologiques et les conditions du marché évoluent constamment, ce qui impose de calibrer soigneusement le cadre réglementaire. Par conséquent, il est impératif d'instaurer des conditions permettant au secteur automobile d'atteindre véritablement les objectifs de réduction des émissions tout en préservant les emplois, de renforcer sa compétitivité et de garantir la sécurité des investissements.

Le rapporteur propose donc plusieurs modifications ciblées. D'autres pourraient être proposées lors de la phase de dépôt des amendements à mesure que les travaux progressent.

Neutralité technologique et voies de décarbonation

Le rapporteur estime que le règlement doit donner des effets concrets à la neutralité technologique. Pour la première fois, la Commission propose d'instaurer des crédits pour les carburants renouvelables et pour l'acier bas carbone; toutefois, elle n'en fait débiter l'utilisation qu'en 2035. Le rapporteur estime que ces mécanismes devraient contribuer à la réalisation des objectifs relatifs aux émissions et s'appliquer dès l'entrée en vigueur du règlement. Cela encouragerait immédiatement les investissements et éviterait de créer un déséquilibre réglementaire inutile entre différentes voies de décarbonation. Il pense en outre que le champ d'application des crédits admissibles devrait être étendu à d'autres matériaux que l'acier bas carbone, tels que l'aluminium et les plastiques. Cette extension permettrait de refléter plus précisément les émissions intrinsèques des véhicules, étant donné que ces matériaux représentent une part substantielle des émissions tout au long du cycle de vie et proviennent de chaînes de valeur à forte intensité de carbone et d'énergie dont la décarbonation nécessite des investissements de taille. La prise en compte de ces matériaux, à commencer, le plus rapidement possible, par l'acier, renforcerait les incitations à l'innovation et à l'investissement tout au long de la chaîne de valeur automobile.

La directive sur les énergies renouvelables, parce qu'elle définit des critères contraignants en matière de durabilité tout en fixant des limites temporelles pour d'autres catégories de matières premières, reste la principale référence et le cadre d'action le plus approprié pour déterminer et régir les matières premières des carburants durables. Il convient donc d'étendre la définition des carburants admissibles de sorte qu'elle couvre tous les carburants conformes à cette directive.

Le rapporteur propose en outre de faire une place aux véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles (VECA). Le règlement sur les normes d'émission de CO₂ n'instaurant pas de cadre relatif à la comptabilisation des émissions fondé sur le cycle de vie, il convient que ces véhicules soient considérés comme des véhicules à émission nulle aux fins du présent règlement, à condition que certains critères soient respectés. Les VECA se trouveraient ainsi sur un pied d'égalité avec les véhicules électriques à batterie, ce qui élargirait le nombre

de systèmes de traction permettant de réduire les émissions de CO₂. Cette évolution est indispensable pour que les carburants renouvelables durables puissent contribuer de façon soutenue et vérifiable à la décarbonation du transport routier.

Objectifs et mécanisme d'établissement de moyennes

Le rapporteur estime qu'il convient d'ajuster les objectifs fixés à l'horizon 2030 et à l'horizon 2035 afin de mieux tenir compte des réalités actuelles du marché. L'adoption des véhicules à émission nulle et à faibles émissions reste inégale; elle pâtit en outre de l'insuffisance des infrastructures et de préoccupations liées au caractère abordable des véhicules. Ces questions revêtent un intérêt particulier dans le cas de véhicules utilitaires légers, qui sont souvent utilisés de façon intensive, sont soumis à des exigences particulières en matière de charge utile et sont acquis en premier lieu en fonction du coût total de possession. Le rapporteur propose donc d'adopter deux approches différentes: l'une pour les voitures particulières, l'autre pour les véhicules utilitaires légers. En ce sens, les objectifs applicables aux véhicules utilitaires légers sont ajustés dans le présent document; ils passent à 30 % à l'horizon 2030 et à 80 % à l'horizon 2035. L'objectif de réduction applicable aux voitures particulières, quant à lui, est maintenu à l'horizon 2030 et passe à 90 % à l'horizon 2035.

Le rapporteur estimant en outre qu'une marge de manœuvre concernant la conformité est essentielle au cours de la transition, il propose d'étendre les périodes d'établissement de moyennes; il prévoit une période de cinq ans pour les voitures particulières (2028-2032), et deux périodes de cinq ans pour les camionnettes (2025-2029 et 2030-2034). Ces périodes sont plus adaptées, compte tenu des fluctuations du marché, des cycles d'investissement et de l'inégalité de la demande entre les États membres, et ne modifient pas l'orientation générale.

Bonifications

Le rapporteur estime que les bonifications peuvent être utiles pour soutenir la production de petits véhicules à émission nulle. Il propose donc de renforcer le mécanisme de bonification et de l'étendre aux petites voitures particulières et aux camionnettes. Il convient d'accentuer les incitations ciblées que sont les bonifications afin de contribuer à un essor rapide de ces véhicules, aujourd'hui peu choisis par les consommateurs.

L'avenir de la technologie hybride en Europe

Selon le rapporteur, les technologies de véhicules hybrides rechargeables et les prolongateurs d'autonomie ont un rôle à jouer dans la transition. Il estime donc que le facteur d'utilisation devrait être pris en compte lors de l'élaboration des textes législatifs qui concernent l'avenir du secteur automobile. Par conséquent, le présent document enjoint de maintenir ce facteur à son niveau actuel, afin de ne pas affaiblir prématurément une technologie susceptible de contribuer à la réduction des émissions tout en soutenant l'emploi et la capacité industrielle de l'Europe.

Articulation avec le règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles

La proposition de la Commission introduit le concept non défini de «fabriqué dans l'UE» et des dispositions renvoyant à la notion d'«acier bas carbone». Ces concepts peuvent directement être considérés comme liés au règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles, qui en

traite plus en détail, mais sur lequel les colégislateurs doivent encore se pencher. Le rapporteur suggère de ne pas préjuger de complexes échanges politiques à venir et introduit dès lors un lien clair avec le règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles. Ces références devront être revisitées ultérieurement afin d'assurer la cohérence entre les deux règlements.

AMENDEMENTS

La commission des transports et du tourisme présente à la commission de l'environnement, du climat et de la sécurité alimentaire, compétente au fond, ce qui suit:

Amendement 1

Proposition de règlement

Considérant 5

Texte proposé par la Commission

(5) Les véhicules utilitaires légers sont achetés et utilisés dans un contexte professionnel. Dans certains cas d'utilisation spécifiques, il **peut exister** des obstacles à court terme au déploiement de véhicules à émission nulle dans ce segment. Il convient donc d'ajuster l'objectif en matière d'émissions de CO₂ pour 2030 pour ces véhicules afin d'encourager le maintien de la capacité des constructeurs à investir, en particulier dans la transition vers des véhicules à émission nulle.

Amendement

(5) Les véhicules utilitaires légers sont achetés et utilisés dans un contexte professionnel. Dans certains cas d'utilisation spécifiques, il **existe** des obstacles à court terme au déploiement de véhicules à émission nulle dans ce segment. Il convient donc d'ajuster l'objectif en matière d'émissions de CO₂ pour 2030 pour ces véhicules afin d'encourager le maintien de la capacité des constructeurs à investir, en particulier dans la transition vers des véhicules à émission nulle.

Or. en

Amendement 2

Proposition de règlement

Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) La promotion du développement et de la production de petites voitures électriques fabriquées dans l'UE garantira l'accès des consommateurs à une mobilité propre à des prix abordables et renforcera la compétitivité et la durabilité du secteur automobile européen. Il convient donc d'encourager le développement de petites voitures électriques fabriquées dans l'UE en prévoyant des incitations sous la forme de crédits de CO₂ pour les constructeurs

Amendement

(6) La promotion du développement et de la production de petites voitures **et camionnettes** électriques fabriquées dans l'UE garantira l'accès des consommateurs à une mobilité propre à des prix abordables et renforcera la compétitivité et la durabilité du secteur automobile européen. Il convient donc d'encourager le développement de petites voitures **et camionnettes** électriques fabriquées dans l'UE en prévoyant des incitations sous la forme de crédits de CO₂ pour les

qui mettent ces véhicules sur le marché de l'Union.

constructeurs qui mettent ces véhicules sur le marché de l'Union.

Or. en

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) S'il est essentiel que les objectifs en matière d'émissions de CO₂ continuent d'encourager la transition vers une mobilité à émission nulle et de garantir la sécurité et la prévisibilité des investissements à cet effet, un manque de souplesse réglementaire peut créer des difficultés pour les constructeurs automobiles lorsqu'il limite leurs options de mise en conformité. Il convient donc de soutenir une approche neutre sur le plan technologique en prévoyant des flexibilités réglementaires pour les technologies à émissions non nulles.

Amendement

(7) S'il est essentiel que les objectifs en matière d'émissions de CO₂ continuent d'encourager la transition vers une mobilité à émission nulle et de garantir la sécurité et la prévisibilité des investissements à cet effet, un manque de souplesse réglementaire peut créer des difficultés pour les constructeurs automobiles lorsqu'il limite leurs options de mise en conformité. Il convient donc de soutenir une approche neutre sur le plan technologique en prévoyant des flexibilités réglementaires pour les technologies à émissions non nulles. ***Ces flexibilités devraient faciliter la transition des constructeurs automobiles vers la mobilité et le transport à émission nulle. Par conséquent, il convient qu'elles s'appliquent à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, tant pour les voitures particulières que pour les véhicules utilitaires légers.***

Or. en

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 8

Texte proposé par la Commission

(8) Afin de permettre une plus grande souplesse, au cours de la période **2030-**2032, les constructeurs devraient veiller à ce que les émissions spécifiques moyennes de CO₂ de leurs véhicules ne dépassent pas

Amendement

(8) Afin de permettre une plus grande souplesse, au cours de la période **2028-**2032, les constructeurs devraient veiller à ce que les émissions spécifiques moyennes de CO₂ de leurs véhicules ***de catégorie M***

un certain objectif en matière d'émissions, calculé comme étant la moyenne de leurs objectifs annuels d'émissions spécifiques au cours de cette période. Le respect des objectifs devrait être évalué à la fin de la période pour chaque constructeur. Les primes sur les émissions excédentaires devraient être calculées en conséquence.

ne dépassent pas un certain objectif en matière d'émissions, calculé comme étant la moyenne de leurs objectifs annuels d'émissions spécifiques au cours de cette période. Le respect des objectifs devrait être évalué à la fin de la période pour chaque constructeur. Les primes sur les émissions excédentaires devraient être calculées en conséquence. *Afin de permettre une plus grande souplesse, au cours des périodes 2025-2029 et 2030-2034, respectivement, les constructeurs devraient veiller à ce que les émissions spécifiques moyennes de CO₂ de leurs véhicules de catégorie N ne dépassent pas un certain objectif en matière d'émissions, calculé comme étant la moyenne de leurs objectifs annuels d'émissions spécifiques au cours de cette période. Le respect des objectifs devrait être évalué à la fin de la période pour chaque constructeur. Les éventuelles primes sur les émissions excédentaires devraient être calculées en conséquence.*

Or. en

Amendement 5

Proposition de règlement Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) L'objectif de réduction des émissions à l'échelle du parc à partir de 2035 est ramené de 100 % à 90 %, **à condition que les émissions restantes soient compensées par l'utilisation de crédits pour l'acier bas carbone ou de crédits pour les carburants renouvelables durables.**

Amendement

(9) L'objectif de réduction des émissions à l'échelle du parc à partir de 2035 est ramené de 100 % à 90 % **pour les voitures particulières. Pour les véhicules utilitaires légers, il est ramené de 100 % à 80 %. À compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, les constructeurs automobiles devraient pouvoir utiliser des crédits pour les carburants renouvelables durables et des crédits pour les matériaux bas carbone en vue d'atteindre leurs objectifs respectifs de réduction des émissions de CO₂.**

Or. en

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) L'utilisation de crédits pour ***l'acier*** bas carbone et de crédits pour les carburants renouvelables durables devrait être plafonnée afin de préserver les investissements dans la chaîne de valeur à émissions nulles. ***En permettant de compenser les émissions jusqu'à 10 % de l'objectif de 2021 à l'échelle du parc de l'Union à partir de 2035, ces crédits, combinés à l'objectif de réduction des émissions de 90 %, soutiennent l'objectif global de neutralité climatique.***

Amendement

(10) L'utilisation de crédits pour ***les matériaux*** bas carbone et de crédits pour les carburants renouvelables durables devrait être plafonnée afin de préserver les investissements dans la chaîne de valeur à émissions nulles. ***Les constructeurs automobiles devraient pouvoir atteindre leurs objectifs respectifs de réduction des émissions de CO₂ grâce à la contribution de crédits pour les carburants admissibles, jusqu'à 10 % de l'objectif spécifique de référence du constructeur fixé pour 2021, et des crédits pour les matériaux bas carbone admissibles, jusqu'à 7 % de cet objectif, à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement.***

Or. en

Amendement 7

Proposition de règlement Considérant 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(11 bis) La proposition de la Commission mentionne les biocarburants et les électrocarburants, mais en limite le rôle à un mécanisme compensatoire plafonné, applicable à partir de 2035. Elle ne contient en outre pas de signal réglementaire clair permettant de déployer pleinement les carburants renouvelables, qui sont pourtant utiles pour décarboner le transport routier. Pour combler cette lacune, il conviendrait de créer une catégorie distincte pour les véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles (VECA), afin que leur potentiel de décarbonation soit pleinement reconnu. Aux fins du

présent règlement, ces véhicules devraient être catégorisés comme des véhicules à émission nulle, ce qui aiderait les constructeurs à atteindre leurs objectifs grâce à l'attribution d'une valeur d'émissions au tuyau d'échappement égale à 0, équivalente à celle des véhicules électriques à batterie. La création de cette catégorie encouragerait l'innovation tout en renforçant la compétitivité et la durabilité dans l'Union.

Or. en

Amendement 8

Proposition de règlement Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) Il convient de permettre la reconnaissance des réductions d'émissions réalisées grâce aux carburants renouvelables durables dans les normes en matière d'émissions de CO₂, de prévoir des flexibilités supplémentaires pour les constructeurs et de soutenir les investissements dans le développement de la chaîne de valeur des carburants renouvelables durables. Ces carburants continueront de jouer un rôle dans la décarbonation des transports. ***Afin de soutenir les technologies innovantes, le cadre actuel établi*** par la directive (UE) 2018/2001 ***comprend des objectifs contraignants pour les biocarburants avancés dans les transports. Sa mise en œuvre progresse, quoique lentement.*** Un réexamen de la directive (UE) 2018/2001 est prévu pour la fin de l'année 2026 afin d'évaluer les progrès accomplis et la nécessité d'une mise à jour du futur cadre pour la bioéconomie.

Amendement

(12) Il convient de permettre la reconnaissance des réductions d'émissions réalisées grâce aux carburants renouvelables durables dans les normes en matière d'émissions de CO₂, de prévoir des flexibilités supplémentaires pour les constructeurs et de soutenir les investissements dans le développement de la chaîne de valeur des carburants renouvelables durables. Ces carburants continueront de jouer un rôle dans la décarbonation des transports. ***Il s'agit des carburants définis*** par la directive (UE) 2018/2001 ***qui remplissent les critères de durabilités fixés aux articles 29, 29 bis et 31 de ladite directive.*** Un réexamen de la directive (UE) 2018/2001 est prévu pour la fin de l'année 2026 afin d'évaluer les progrès accomplis et la nécessité d'une mise à jour du futur cadre pour la bioéconomie.

Or. en

Amendement 9

Proposition de règlement Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) La promotion **de l'acier** bas carbone est essentielle pour atteindre les objectifs climatiques de l'Union tout en renforçant sa compétitivité industrielle et son autonomie stratégique. Étant donné que le secteur automobile est l'un des principaux utilisateurs **d'acier**, il convient d'encourager l'utilisation **d'acier** bas carbone dans la production de véhicules afin de créer **un marché porteur**. **Par conséquent, afin de compenser, après 2035, les émissions de CO₂ de leurs nouveaux véhicules, qui n'ont pas déjà été compensées par l'utilisation de carburants renouvelables durables,** les constructeurs devraient pouvoir utiliser les crédits **d'acier** bas carbone de l'Union.

Amendement

(13) La promotion **des matériaux** bas carbone est essentielle pour atteindre les objectifs climatiques de l'Union tout en renforçant sa compétitivité industrielle et son autonomie stratégique. Étant donné que le secteur automobile est l'un des principaux utilisateurs **de matériaux bas carbone**, il convient d'encourager l'utilisation de **matériaux** bas carbone **tels que l'acier** dans la production de véhicules afin de créer **des marchés porteurs**. **L'extension des crédits admissibles à d'autres matériaux que l'acier bas carbone, tels que l'aluminium et les plastiques, permettrait de refléter plus précisément les émissions intrinsèques des véhicules, ces matériaux représentant une part substantielle des émissions tout au long du cycle de vie et provenant de chaînes de valeur à forte intensité de carbone et d'énergie, dont la décarbonation nécessite des investissements de taille. La prise en compte de ces matériaux, à commencer, le plus rapidement possible, par l'acier, renforcerait les incitations à l'innovation et à l'investissement tout au long de la chaîne de valeur automobile. Aussi les constructeurs automobiles devraient-ils pouvoir utiliser les crédits pour les matériaux bas carbone de l'Union à partir de l'entrée en vigueur du présent règlement et s'en servir pour contribuer à la réalisation de leurs objectifs spécifiques de réduction des émissions de CO₂. La définition des termes «fabriqué dans l'UE» et «acier bas carbone» et la méthode de détermination correspondante devraient être établies de manière prioritaire dans le règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles et ne devraient pas retarder l'entrée en**

vigueur des dispositions relatives aux matériaux bas carbone. En outre, la Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués pour définir les critères applicables à d'autres matériaux et leur donner effet dans la pratique.

Or. en

Amendement 10

Proposition de règlement Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 bis) *Les véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) peuvent jouer un rôle dans la transition vers une mobilité à émission nulle et être utiles pour des cas d'utilisation spécifiques ainsi que sur d'autres marchés mondiaux. Ils contribuent à la réduction des émissions de CO₂ issues du transport routier en associant la technologie des moteurs à combustion à une capacité de conduite électrique, offrant ainsi aux consommateurs une option pratique et souple qui les rapproche de la mobilité électrique. Les émissions de CO₂ des VHE-RE, tels que définis par le règlement (UE) 2024/1257, sont calculées en utilisant un facteur d'utilisation qui, depuis 2025, donne plus d'importance au kilométrage dans les essais de réception par type et qui prévoit un durcissement supplémentaire en 2027. Ce durcissement entraînerait une augmentation considérable des valeurs des émissions de CO₂ dans le cadre de ces essais, et diminuerait de ce fait la contribution des VHE-RE au respect, par les constructeurs, des objectifs de réduction des émissions de CO₂ fixés dans le présent règlement. À des fins de stabilité réglementaire et pour préserver la contribution des VHE-RE à la réduction des émissions, le facteur d'utilisation*

applicable à compter de 2027 devrait être maintenu par une modification directe du règlement (UE) 2024/1257, qui fait actuellement l'objet d'une révision dans le cadre du train de mesures omnibus sur l'industrie automobile (COM(2025)993).

Or. en

Amendement 11

Proposition de règlement Considérant 13 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 ter) *Il est impératif de conserver l'objectif de l'Union consistant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 dans l'ensemble des secteurs de l'économie, tout en veillant à ce que l'industrie européenne reste compétitive à l'échelle mondiale et qu'elle continue d'offrir des emplois de qualité et d'apporter croissance et prospérité au sein de l'Union. Dans ce contexte, le recours à des mesures de compensation fondées sur le marché joue un rôle fondamental pour garantir que les réductions d'émissions de gaz à effet de serre sont réalisées le plus efficacement possible au regard des coûts, tout en soutenant la compétitivité de l'industrie et une transition efficace vers la neutralité climatique.*

Or. en

Amendement 12

Proposition de règlement Considérant 21

Texte proposé par la Commission

Amendement

(21) Afin d'établir des méthodes permettant, d'une part, de déterminer les critères pour *qu'une voiture soit considérée comme «fabriquée dans l'UE» et que l'acier soit considéré* comme bas

(21) Afin d'établir des méthodes permettant, d'une part, de déterminer les critères pour *que des matériaux soient considérés* comme bas carbone et, d'autre part, de modifier l'annexe relative à

carbone et, d'autre part, de modifier l'annexe relative à l'étiquetage des véhicules, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne afin de tenir compte des évolutions technologiques et législatives, ainsi que des évolutions relatives à l'information des consommateurs. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de l'élaboration des actes délégués.

l'étiquetage des véhicules, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne afin de tenir compte des évolutions technologiques et législatives, ainsi que des évolutions relatives à l'information des consommateurs. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de l'élaboration des actes délégués.

Or. en

Amendement 13

Proposition de règlement Considérant 22

Texte proposé par la Commission

(22) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne l'établissement des règles et procédures détaillées pour la surveillance et la communication par les constructeurs de toutes les données nécessaires au calcul des crédits **d'acier** bas carbone et des détails opérationnels de la base de données sur les produits pour l'étiquetage des véhicules. Ces compétences devraient être exercées

Amendement

(22) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne l'établissement des règles et procédures détaillées pour la surveillance et la communication par les constructeurs de toutes les données nécessaires au calcul des crédits **pour les matériaux** bas carbone et des détails opérationnels de la base de données sur les produits pour l'étiquetage des véhicules. Ces compétences devraient être exercées

conformément au règlement (UE)
n° 182/2011 du Parlement européen et du
Conseil.

conformément au règlement (UE)
n° 182/2011 du Parlement européen et du
Conseil.

Or. en

Amendement 14

Proposition de règlement

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

Règlement (UE) 2019/631

Article 1 – paragraphe 5 – point b

Texte proposé par la Commission

«b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de **40** % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie B, point 6.1.2.»;

Amendement

«b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de **30** % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie B, point 6.1.2.»;

Or. en

Justification

L'adoption des camionnettes à émission nulle et à faibles émissions reste considérablement en deçà des attentes en raison d'obstacles persistants, notamment l'insuffisance des infrastructures de chargement. Les PME sont particulièrement concernées, étant donné que leurs modèles de fonctionnement reposent sur des taux élevés d'utilisation des véhicules, sur l'optimisation de la charge utile et sur des considérations strictes concernant le rapport coût-efficacité. Le fait d'ajuster l'objectif à l'horizon 2030 à 30 % pour les camionnettes garantit une trajectoire de transition plus réaliste, viable sur le plan économique et conforme aux réalités du marché, tout en préservant la compétitivité.

Amendement 15

Proposition de règlement

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

Règlement (UE) 2019/631

Article 1 – paragraphe 5 bis – point b

Texte proposé par la Commission

«b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de **90** % de l'objectif

Amendement

«b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de **80** % de l'objectif

de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie B, point 6.1.3.»;

de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie B, point 6.1 3.»;

Or. en

Justification

L'objectif de 90 % à l'horizon 2035 proposé pour les camionnettes est trop strict et ne reflète pas la maturité technologique ni les contraintes du marché. Un abaissement à 80 % garantit une transition progressive et durable sur le plan économique et préserve la capacité d'investissement, la compétitivité industrielle et l'emploi. Les camionnettes font l'objet de contraintes particulières (forte utilisation, besoins de charge utile, sensibilité aux coûts) qui imposent un objectif plus réaliste.

Amendement 16

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point a

Règlement (UE) 2019/631

Article 2 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission

«Les véhicules à émission nulle de catégorie N sont comptabilisés, à compter du 1^{er} janvier 2025, aux fins du présent règlement et sans préjudice du règlement (UE) 2018/858 et du règlement (CE) n° 715/2007, en tant que véhicules utilitaires légers relevant du champ d'application du présent règlement si la masse **de référence moins la masse du système de stockage d'énergie** ne dépasse pas **2 840** kg.»;

Amendement

«Les véhicules à émission nulle de catégorie N sont comptabilisés, à compter du 1^{er} janvier 2025, aux fins du présent règlement et sans préjudice du règlement (UE) 2018/858 et du règlement (CE) n° 715/2007, en tant que véhicules utilitaires légers relevant du champ d'application du présent règlement si la masse **maximale en charge techniquement admissible** ne dépasse pas **4 250** kg.»;

Or. en

Justification

Compte tenu du poids du système de stockage de l'énergie embarqué, certaines camionnettes à batteries électriques pèsent plus de 3,5 tonnes et risquent donc de ne plus relever du champ d'application du présent règlement, bien que leur conception et leur utilisation soient équivalentes à celles de véhicules similaires ayant un moteur à combustion interne. Les modifications récentes de la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire autorisent à conduire ce type de véhicules d'un poids maximal de 4,25 tonnes avec un permis de conduire de catégorie B. Cet amendement garantit la cohérence réglementaire et la prise en compte ad hoc de ces véhicules dans ce cadre.

Amendement 17

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point b – partie introductive

Texte proposé par la Commission

b) les points n) à r) suivants sont ajoutés:

Amendement

b) les points n) à r **ter**) suivants sont ajoutés:

Or. en

Justification

Modification linguistique.

Amendement 18

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point b

Règlement (UE) 2019/631

Article 3 – paragraphe 1 – point n

Texte proposé par la Commission

«n) “véhicule à émission nulle”: une voiture particulière ou un véhicule utilitaire léger ayant des valeurs d’émissions au tuyau d’échappement de 0 g de CO₂/km, déterminées conformément à la procédure de réception UE par type applicable;

Amendement

«n) “véhicule à émission nulle”: une voiture particulière ou un véhicule utilitaire léger ayant des valeurs d’émissions au tuyau d’échappement de 0 g de CO₂/km, déterminées conformément à la procédure de réception UE par type applicable, **ou qui fonctionne exclusivement avec des carburants admissibles, conformément à l’article 4, paragraphe 4;**

Or. en

Justification

Le cadre actuel ne rend pas compte du plein potentiel de décarbonation des carburants renouvelables. L’ajout d’une catégorie de véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles garantit la neutralité technologique ainsi que l’égalité des conditions de concurrence avec les véhicules électriques à batterie. Cette démarche renforce la base industrielle de l’Europe, diversifie les solutions disponibles en matière de chaîne de traction, soutient les chaînes de valeur existantes et offre une voie efficace au regard des coûts, en particulier pour les PME, tout en préservant l’emploi et en garantissant une transition pragmatique vers la neutralité climatique.

Amendement 19

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point b

Règlement (UE) 2019/631

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

r bis) “véhicule fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles” (VECA): une voiture particulière ou un véhicule utilitaire léger fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles tout au long de sa durée de vie;

Or. en

Justification

The current framework fails to recognise the full decarbonisation potential of renewable fuels. Introducing a category for vehicles running exclusively on eligible fuels ensures technological neutrality and a level playing field with battery-electric vehicles. It strengthens Europe’s industrial base, diversifies the available power train solutions, supports existing value chains and offers a cost-efficient pathway, particularly for SMEs, while safeguarding jobs and ensuring a pragmatic transition to climate neutrality. Therefore, VEEF should be recognised as zero-emission vehicles for the purpose of manufacturers compliance with CO2 emissions, setting this class on an equal footing with battery-electric vehicles.

Amendement 20

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point b

Règlement (UE) 2019/631

Article 3 – point r ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

r ter) “carburants admissibles”: tous les carburants définis par la directive (UE) 2018/2001 sur les énergies renouvelables qui remplissent les critères de durabilité énoncés dans ladite directive;

Or. en

Justification

Les carburants admissibles sont définis conformément à la directive sur les énergies renouvelables et à ses critères en matière de durabilité. Cette approche garantit la cohérence juridique dans l'ensemble de la législation de l'Union, évite la fragmentation réglementaire et instaure un cadre clair, transparent et neutre sur le plan technologique applicable à l'utilisation des carburants durables.

Amendement 21

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 4 – sous-point a

Règlement (UE) 2019/631

Article 4 – paragraphe 1 – point c

Texte proposé par la Commission

«En outre, à partir de **2035**, **le** constructeur **veille également à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ ne dépassent pas la somme de** ses “crédits carburant” visés à l'article 5 *bis* et **de** ses crédits pour l'acier bas carbone visés à l'article 5 *ter*.»;

Amendement

«En outre, à partir de ***l'entrée en vigueur du présent règlement***, **un** constructeur **peut faire valoir** ses “crédits carburant” visés à l'article 5 *bis* et ses crédits pour les matériaux bas carbone visés à l'article 5 *ter* ***comme contribuant au respect de ses émissions spécifiques moyennes de CO₂***.»;

Or. en

Justification

Il convient de remplacer le système de conditions proposé par la Commission par une approche fondée sur les options. Les constructeurs disposeraient alors de différentes trajectoires pour atteindre l'objectif de 90 %: ils pourraient soit respecter directement l'objectif, soit utiliser leurs crédits carburant ou leurs crédits pour les matériaux bas carbone. Cette approche offre plus de souplesse et améliore l'efficacité au regard des coûts, pour une plus grande neutralité technologique, tout en maintenant l'ambition climatique générale.

Amendement 22

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 4 – sous-point b

Règlement (UE) 2019/631

Article 4 – paragraphe 1 bis – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Par dérogation au paragraphe 1, pour les périodes comprenant les années civiles 2025 à 2027 et les années civiles **2030** à 2032, un constructeur, y compris lorsqu'il est membre d'un groupement, veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ sur ces périodes ne dépassent pas son objectif d'émissions spécifiques sur ces périodes.

Amendement

Par dérogation au paragraphe 1, pour les périodes comprenant les années civiles 2025 à 2027 et les années civiles **2028** à 2032, un constructeur, y compris lorsqu'il est membre d'un groupement, veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ sur ces périodes ne dépassent pas son objectif d'émissions spécifiques sur ces périodes.

Or. en

Justification

L'établissement d'une moyenne est un mécanisme bien établi qui reflète les évolutions du marché à un stade critique de l'essor de l'électromobilité. Il y a lieu d'adapter la moyenne sur trois ans pour les camionnettes et de la compléter pour les voitures particulières, afin de tenir compte des différentes réalités de ces deux segments du marché. Pour les camionnettes, il convient d'établir la moyenne sur une période de cinq ans, entre 2025 et 2029 puis entre 2030 et 2034, afin d'offrir la souplesse nécessaire et de mieux tenir compte des fluctuations du marché. Pour les voitures particulières, il convient d'établir la moyenne sur une période de cinq ans, entre 2028 et 2032, pour que l'objectif de réduction de 55 % puisse être atteint.

Amendement 23

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 4 – sous-point b

Règlement (UE) 2019/631

Article 4 – paragraphe 1 bis – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Ces émissions spécifiques moyennes de CO₂ sont calculées comme étant la moyenne, sur la période concernée, des émissions spécifiques moyennes annuelles de CO₂, pondérée en fonction du nombre de véhicules nouvellement immatriculés du constructeur au cours de chaque année civile.

Amendement

Ces émissions spécifiques moyennes de CO₂ sont calculées comme étant la moyenne, sur la période concernée, des émissions spécifiques moyennes annuelles de CO₂, pondérée en fonction du nombre de véhicules **de catégorie M** nouvellement immatriculés du constructeur au cours de chaque année civile.

Or. en

Justification

L'établissement d'une moyenne est un mécanisme bien établi qui reflète les évolutions du marché à un stade critique de l'essor de l'électromobilité. Il y a lieu d'adapter la moyenne sur trois ans pour les camionnettes et de la compléter pour les voitures particulières, afin de tenir compte des différentes réalités de ces deux segments du marché. Pour les camionnettes, il convient d'établir la moyenne sur une période de cinq ans, entre 2025 et 2029 puis entre 2030 et 2034, afin d'offrir la souplesse nécessaire et de mieux tenir compte des fluctuations du marché. Pour les voitures particulières, il convient d'établir la moyenne sur une période de cinq ans, entre 2028 et 2032, pour que l'objectif de réduction de 55 % puisse être atteint.

Amendement 24

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 4 – sous-point b

Règlement (UE) 2019/631

Article 4 – paragraphe 1 bis – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

L'objectif d'émissions spécifiques est calculé comme étant la moyenne, sur la période concernée, des objectifs d'émissions spécifiques annuels déterminés conformément au point 6.3 de la partie A **ou de la partie B** de l'annexe I ou, lorsqu'un constructeur bénéficie d'une dérogation au titre de l'article 10, conformément à cette dérogation, pondérée en fonction du nombre de véhicules nouvellement immatriculés du constructeur au cours de chaque année civile.

Amendement

L'objectif d'émissions spécifiques est calculé comme étant la moyenne, sur la période concernée, des objectifs d'émissions spécifiques annuels déterminés conformément au point 6.3 de la partie A de l'annexe I ou, lorsqu'un constructeur bénéficie d'une dérogation au titre de l'article 10, conformément à cette dérogation, pondérée en fonction du nombre de véhicules nouvellement immatriculés du constructeur au cours de chaque année civile.

Or. en

Justification

L'établissement d'une moyenne est un mécanisme bien établi qui reflète les évolutions du marché à un stade critique de l'essor de l'électromobilité. Il y a lieu d'adapter la moyenne sur trois ans pour les camionnettes et de la compléter pour les voitures particulières, afin de tenir compte des différentes réalités de ces deux segments du marché. Pour les camionnettes, il convient d'établir la moyenne sur une période de cinq ans, entre 2025 et 2029 puis entre 2030 et 2034, afin d'offrir la souplesse nécessaire et de mieux tenir compte des fluctuations du marché. Pour les voitures particulières, il convient d'établir la moyenne sur une période de cinq ans, entre 2028 et 2032, pour que l'objectif de réduction de 55 % puisse être atteint.

Amendement 25

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 4 – sous-point b

Règlement (UE) 2019/631

Article 4 – paragraphe 1 bis – alinéa 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Par dérogation au paragraphe 1, pour la période de cinq ans comprenant les années civiles 2025 à 2029 et pour celle qui comprend les années civiles 2030 à 2034, un constructeur, y compris lorsqu'il est membre d'un groupement, veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ sur cette période ne dépassent pas son objectif d'émissions spécifiques sur cette période. Ces émissions spécifiques moyennes de CO₂ sont calculées comme étant la moyenne, sur la période de cinq ans, des émissions spécifiques moyennes annuelles de CO₂, pondérée en fonction du nombre de véhicules de catégorie N nouvellement immatriculés du constructeur au cours de chaque année civile. L'objectif d'émissions spécifiques est calculé conformément à l'annexe I, partie B, point 6.3, ou, lorsqu'un constructeur bénéficie d'une dérogation au titre de l'article 10, conformément à cette dérogation, pondérée en fonction du nombre de véhicules nouvellement immatriculés du constructeur au cours de chaque année civile.

Or. en

Justification

L'établissement d'une moyenne est un mécanisme bien établi qui reflète les évolutions du marché à un stade critique de l'essor de l'électromobilité. Il y a lieu d'adapter la moyenne sur trois ans pour les camionnettes et de la compléter pour les voitures particulières, afin de tenir compte des différentes réalités de ces deux segments du marché. Pour les camionnettes, il convient d'établir la moyenne sur une période de cinq ans, entre 2025 et 2029 puis entre 2030 et 2034, afin d'offrir la souplesse nécessaire et de mieux tenir compte des fluctuations du marché. Pour les voitures particulières, il convient d'établir la moyenne sur

une période de cinq ans, entre 2028 et 2032, pour que l'objectif de réduction de 55 % puisse être atteint.

Amendement 26

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 4 – sous-point b bis (new)

Règlement (UE) 2019/631

Article 4 — paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b bis) le paragraphe suivant est ajouté:

«3 bis. Les émissions spécifiques des véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles, définis à l'article 3, point r bis), sont considérées comme nulles aux fins du présent règlement.

Six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement, conformément aux articles 5 et 15 du règlement (UE) 2024/1257 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7), la Commission adopte un acte délégué afin d'instaurer une possibilité supplémentaire de mise en œuvre de la réglementation relative à la réception par type de ces véhicules.

L'acte délégué visé au présent paragraphe établit les éléments suivants:

a) un ensemble ad hoc de méthodes de surveillance adaptées aux carburants tant liquides que gazeux;

b) un système pragmatique et souple d'incitations, qui n'entraîne aucun risque pour la sécurité de l'utilisateur final;

c) des règles applicables aux véhicules qui sortent de l'Union et au transport transfrontière.

Par conséquent, six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission intègre ces éléments au certificat de conformité en modifiant le règlement (UE) 2020/683 au moyen d'un acte d'exécution.».

Or. en

Justification

Pour que des conditions de concurrence équitables s'appliquent aux véhicules électriques à batterie et aux véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles (VECA), ces derniers doivent être considérés comme des véhicules à émission nulle aux fins du présent règlement. Afin de mettre en place cette nouvelle catégorie, il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués établissant les conditions-cadres nécessaires au bon fonctionnement du système. Cette démarche garantira que les VECA sont strictement limités à l'utilisation de carburants admissibles et que cette catégorie est mise en place de façon robuste, fonctionnelle et conforme à sa finalité.

Amendement 27

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (UE) 2019/631

Article 5 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. ***Jusqu'en 2034***, aux fins du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur, chaque nouveau véhicule à émission nulle de catégorie M₁ classé comme petit véhicule électrique conformément à l'annexe I, partie A, point 2.4, du règlement (UE) 2018/858 et fabriqué dans l'UE est comptabilisé comme ***1,3*** véhicule.

Amendement

1. Aux fins du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur, chaque nouveau véhicule à émission nulle de catégorie M₁ classé comme petit véhicule électrique conformément à l'annexe I, partie A, point 2.4, du règlement (UE) 2018/858 et fabriqué dans l'UE est comptabilisé comme ***1,5*** véhicule.

Or. en

Justification

Afin de garantir la sécurité des investissements à long terme et de stimuler le développement des petits véhicules électriques, il convient de renforcer le crédit et de le prolonger au-delà de 2034. Cette démarche renforcerait les arguments en faveur de ce segment et constituerait

une incitation claire pour les constructeurs, dont un grand nombre n'a pas pu investir jusqu'à présent en raison des coûts de production comparativement élevés des petits véhicules électriques. La définition et la méthode connexe permettant de déterminer les critères applicables pour qu'un véhicule soit considéré comme «fabriqué dans l'UE» devraient être établies dans le règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles.

Amendement 28

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (UE) 2019/631

Article 5 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Aux fins du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur, chaque nouveau véhicule à émission nulle de catégorie N₁ classé comme petit véhicule électrique conformément à l'annexe I, partie A, point 2.4.1, du règlement (UE) 2018/858 et fabriqué dans l'UE est comptabilisé comme 1,5 véhicule.

Or. en

Justification

As the market uptake of small zero-emission vans is even more limited than for small electric vehicles, it is appropriate to introduce super-credits to incentivise the market deployment of N1 vehicles. To further support industrial production within the EU, a dedicated super-credit should be established for “made in EU” vehicles. The definition and the related methodology for determining eligibility under the “made in the EU” criterion should be set out in the IAA. A corresponding amendment to create this vehicle class will be tabled to the Automotive Omnibus currently under review by co-legislators.

Amendement 29

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (UE) 2019/631

Article 5 – paragraphe 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 ter. Aux fins du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur, chaque nouveau véhicule à émission nulle de catégorie N₁ est comptabilisé comme 1,2 véhicule.

Or. en

Justification

L'adoption par le marché des petites camionnettes à émission nulle étant encore plus réduite que celle des petits véhicules électriques, il convient d'instaurer des bonifications afin d'encourager le déploiement sur le marché des véhicules de catégorie N₁.

Amendement 30

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (UE) 2019/631

Article 5 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Pour chaque année civile et pour tout nouveau véhicule à émission nulle de catégorie M₁, chaque État membre enregistre et communique à la Commission, dans le cadre de ses obligations conformément à l'article 7, si ce véhicule est classé comme petit véhicule électrique conformément à l'annexe I, partie A, **point 2.4**, du règlement (UE) 2018/858 et s'il est fabriqué dans l'Union, ainsi que la valeur des paramètres déterminant cette conformité.

2. Pour chaque année civile et pour tout nouveau véhicule à émission nulle de catégorie M₁ **et N₁**, chaque État membre enregistre et communique à la Commission, dans le cadre de ses obligations conformément à l'article 7, si ce véhicule est classé comme petit véhicule électrique conformément à l'annexe I, partie A, **points 2.4 et 2.4.1**, du règlement (UE) 2018/858 et s'il est fabriqué dans l'Union, ainsi que la valeur des paramètres déterminant cette conformité.

Or. en

Justification

Modification technique garantissant que les bonifications pour les véhicules de catégorie N₁ se retrouvent correctement dans les systèmes de communication d'informations et que les véhicules admissibles sont identifiés correctement.

Amendement 31

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Règlement (UE) 2019/631

Article 5 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. La **Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de compléter le présent règlement en établissant une** méthode permettant de déterminer les critères applicables pour **qu'une voiture** soit **considérée** comme **fabriquée** dans l'UE.

Amendement

3. La **définition et la** méthode **connexe** permettant de déterminer les critères applicables pour **qu'un véhicule** soit **considéré** comme «**fabriqué** dans l'UE» **sont arrêtées dans le règlement établissant un cadre de mesures d'accélération du développement des capacités industrielles et de la décarbonation dans des secteurs stratégiques [2026/0068(COD)]**.

Or. en

Justification

Dans sa forme actuelle, l'habilitation n'est pas valable sur le plan juridique. Il convient donc d'établir la définition et la méthode connexe permettant de déterminer les critères applicables pour qu'un véhicule soit considéré comme «fabriqué dans l'Union» dans le règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles.

Amendement 32

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (UE) 2019/631

Article 5 bis – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. À partir de **2035**, la Commission calcule, pour chaque constructeur, les crédits carburant sur la base des réductions des émissions de gaz à effet de serre réalisées grâce à l'utilisation des carburants visés au paragraphe 2, déterminées conformément à l'annexe I, parties A et B, point 7, afin de compenser les émissions des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs

Amendement

1. À partir de **la date d'entrée en vigueur du présent règlement**, la Commission calcule, pour chaque constructeur, les crédits carburant sur la base des réductions des émissions de gaz à effet de serre réalisées grâce à l'utilisation des carburants visés au paragraphe 2, déterminées conformément à l'annexe I, parties A et B, point 7, afin de compenser les émissions des voitures particulières

immatriculés au cours de l'année civile. Ces crédits carburant sont calculés en tenant compte de la quantité de ces carburants mis sur le marché de l'Union pour le transport routier et de leur intensité d'émissions de gaz à effet de serre, calculée conformément aux articles 29 *bis* et 31 de la directive (UE) 2018/2001 et telle que déclarée dans la base de données de l'Union établie conformément à l'article 31 *bis* de ladite directive, de la part de carburant utilisé pour le transport routier dans les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers, du kilométrage moyen des véhicules sur toute leur durée de vie et du nombre de véhicules immatriculés.

neuves et des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au cours de l'année civile. Ces crédits carburant sont calculés en tenant compte de la quantité de ces carburants mis sur le marché de l'Union pour le transport routier et de leur intensité d'émissions de gaz à effet de serre, calculée conformément aux articles 29, 29 *bis* et 31 de la directive (UE) 2018/2001 et telle que déclarée dans la base de données de l'Union établie conformément à l'article 31 *bis* de ladite directive, de la part de carburant utilisé pour le transport routier dans les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers, du kilométrage moyen des véhicules sur toute leur durée de vie et du nombre de véhicules immatriculés. ***La quantité de carburants admissibles utilisée aux fins du calcul des crédits carburant se voit retrancher la quantité de carburants admissibles consommés, au cours de l'année concernée, par les véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles tels qu'ils sont définis à l'article 3, point r bis).***

Or. en

Justification

Delaying fuel credits until 2035 would not provide a meaningful incentive for early uptake of sustainable renewable fuels. To ensure a credible investment signal and support market deployment of these decarbonising fuels, the mechanism should apply from the entry into force of the Regulation. This is particularly important given that compliance, under the current proposal, is based on data from the calendar year two years prior to the target year, or the most recent available data. Eligible fuels are defined in accordance with the Renewable Energy Directive and its sustainability criteria. This ensures that all fuels falling under Articles 29, 29a and 31 are eligible for accounting under the new VEEF category. In order to prevent double counting of fuels under the proposed VEEF category and under the fuel credits, the amount of fuels needs to be reduced by the amount of fuel used by VEEFs.

Amendement 33

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 – point 6
Règlement (UE) 2019/631
Article 5 bis – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Les carburants admissibles sont les carburants renouvelables d'origine non biologique au sens de l'article 2, paragraphe 36, de la directive (UE) 2018/2001 et remplissant les critères énoncés à l'article 29 bis de ladite directive, les biocarburants au sens de l'article 2, paragraphe 33, de ladite directive et le biogaz au sens de l'article 2, paragraphe 28, de ladite directive, produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX de ladite directive et répondant aux critères énoncés à l'article 29 de ladite directive.

supprimé

Or. en

Justification

Modification technique: la teneur du paragraphe est déplacée à l'article de définitions.

Amendement 34

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (UE) 2019/631

Article 5 bis – paragraphe 3 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les crédits pour tous les carburants **visés au paragraphe 2 ne réduisent pas les émissions spécifiques moyennes** de CO₂ d'un constructeur de plus de 3 % de l'objectif **de 2021 à l'échelle du parc de l'Union**, fixé à l'annexe I, parties A et B, point 6.0.

Les crédits pour tous les carburants **admissibles ne contribuent pas à la réalisation de l'objectif d'émissions spécifiques** de CO₂ d'un constructeur **à hauteur** de plus de 10 % de l'objectif **d'émissions spécifiques de référence déterminé pour ce constructeur pour 2021**, fixé à l'annexe I, parties A et B, point 6.0.

Or. en

Justification

Le plafond de 3 % proposé, y compris le sous-plafond applicable aux biocarburants et au biogaz, limite considérablement la contribution des crédits carburant au respect, par les

constructeurs, des normes en matière de CO₂. Il convient de rehausser ce plafond afin que les investissements dans ce secteur soient plus attractifs et génèrent des retombées favorables pour le parc existant ainsi que pour d'autres secteurs dont la décarbonation dépend des carburants durables. Le potentiel réel de réduction des émissions que présentent les carburants durables serait ainsi pris en compte.

Amendement 35

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (UE) 2019/631

Article 5 bis – paragraphe 3 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les crédits pour les quantités de biocarburants et de biogaz produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX, partie B, de la directive (UE) 2018/2001 ne réduisent pas les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur de plus de 1 % de l'objectif de 2021 à l'échelle du parc de l'Union, fixé à l'annexe I, parties A et B, point 6.0.

supprimé

Or. en

Justification

Le plafond de 3 % proposé, y compris le sous-plafond applicable aux biocarburants et au biogaz, limite considérablement la contribution des crédits carburant au respect, par les constructeurs, des normes en matière de CO₂. Il convient de rehausser ce plafond afin que les investissements dans ce secteur soient plus attractifs et génèrent des retombées favorables pour le parc existant ainsi que pour d'autres secteurs dont la décarbonation dépend des carburants durables. Le potentiel réel de réduction des émissions que présentent les carburants durables serait ainsi pris en compte.

Amendement 36

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (UE) 2019/631

Article 5 bis – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux constructeurs ayant constitué un groupement, à moins que tous les constructeurs membres du groupement fassent partie du même groupe de constructeurs liés. **supprimé**

Or. en

Justification

Il convient de supprimer la restriction en matière de crédits carburant applicable aux groupements, sans quoi l'efficacité de ce mécanisme sera considérablement réduite dans la pratique. Le fait de lever cette restriction et de permettre des arrangements plus larges en matière de groupements éliminera les charges administratives et contraintes de fonctionnement superflues.

Amendement 37

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (UE) 2019/631

Article 5 ter – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. À partir de **2035**, un constructeur obtiendra des crédits pour **l'acier** bas carbone **fabriqué** dans l'Union (ci-après les «crédits pour **l'acier** bas carbone») **afin de compenser les émissions des** voitures particulières neuves et **des** véhicules utilitaires légers neufs immatriculés **au cours de l'année civile**.

1. À partir de **la date d'entrée en vigueur du présent règlement**, un constructeur obtiendra des crédits pour **les matériaux** bas carbone **fabriqués** dans l'Union (ci-après les «crédits pour **les matériaux** bas carbone») **utilisés dans les** voitures particulières neuves et **les** véhicules utilitaires légers neufs immatriculés **et pourra les faire valoir comme contribution à la réalisation de son objectif d'émissions spécifiques de CO₂**.

Or. en

Justification

Expanding eligible credits beyond low-carbon steel to include other low-carbon materials such as aluminum or plastics would allow embedded vehicle emissions to be more accurately reflected. These materials account for a significant share of lifecycle emissions and stem from

carbon- and energy-intensive value chains requiring substantial investment to decarbonise. The recognition of such materials, starting with steel, would strengthen incentives for innovation and investment across the automotive value chain. Allowing crediting only after 2035 would delay uptake and investment in low-carbon materials. Therefore, the start date should be moved up to provide an immediate and predictable investment signal and support early deployment of these technologies.

Amendement 38

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (UE) 2019/631

Article 5 ter – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux véhicules dont la contribution aux émissions moyennes est couverte par l'article 5 bis. **supprimé**

Or. en

Justification

Il convient de supprimer la restriction à l'utilisation des crédits carburant et des crédits pour les matériaux bas carbone afin que le déploiement des matériaux bas carbone puisse être pris en compte pour l'éventail de véhicules le plus large possible. Les équipementiers seraient ainsi incités à intégrer les matériaux bas carbone à l'ensemble de leur gamme de produits plutôt qu'à une seule sous-catégorie de véhicules.

Amendement 39

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (UE) 2019/631

Article 5 ter – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. Les crédits pour l'acier bas carbone sont calculés en tenant compte de la quantité et de l'intensité des émissions de CO₂, calculées selon la méthode définie conformément au paragraphe 6, de l'acier bas carbone fabriqué dans l'Union utilisé dans les voitures particulières neuves ou

3. Les crédits pour les matériaux bas carbone sont calculés en tenant compte de la méthode définie conformément au paragraphe 6, des matériaux bas carbone fabriqués dans l'Union utilisés dans les voitures particulières neuves ou les véhicules utilitaires légers neufs du

les véhicules utilitaires légers neufs du constructeur **immatriculés** dans l'Union au cours de l'année civile, du nombre de véhicules immatriculés au cours de l'année civile et du kilométrage des véhicules sur toute leur durée de vie, conformément à l'annexe I, parties A et B, point 7.

constructeur **produits** dans l'Union au cours de l'année civile, du nombre de véhicules immatriculés au cours de l'année civile et du kilométrage des véhicules sur toute leur durée de vie, conformément à l'annexe I, parties A et B, point 7.

Or. en

Justification

La définition et la méthode permettant de déterminer si des véhicules peuvent être qualifiés de «fabriqués dans l'UE» et prétendre à la qualification et à l'étiquetage «matériaux bas carbone» devraient être établies dans le règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles, et mises en application dans les meilleurs délais. Le calcul des crédits connexes devrait tenir compte du nombre total de véhicules produits dans l'Union, pour rendre compte du fait que l'industrie automobile européenne est tournée vers les exportations. La mise en œuvre des dispositions du règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles ne devrait pas compromettre la compétitivité industrielle ni la possibilité, pour les constructeurs, de bénéficier de ces crédits.

Amendement 40

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (UE) 2019/631

Article 5 ter – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Les crédits pour **l'acier** bas carbone ne **réduisent pas les** émissions spécifiques **moyennes** de CO₂ d'un constructeur de plus de 7 % de l'objectif **de 2021 à l'échelle du parc de l'Union**, fixé à l'annexe I, parties A et B, point 6.0.

Amendement

4. Les crédits pour **les matériaux** bas carbone ne **contribuent pas aux** émissions spécifiques de CO₂ d'un constructeur **à hauteur** de plus de 7 % de l'objectif **d'émissions spécifiques de référence de ce constructeur déterminé pour 2021**, fixé à l'annexe I, parties A et B, point 6.0.

Or. en

Justification

L'utilisation des crédits pour les matériaux bas carbone devrait être facultative pour les équipementiers, ce qui conférerait aux constructeurs toute la souplesse de décider d'intégrer ou non les matériaux bas carbone à leurs processus de production. Il convient de plafonner la contribution de ces crédits à 7 % afin que la décarbonation directe du parc reste prioritaire. Les équipementiers pourraient ainsi continuer de réduire les émissions grâce à l'augmentation des ventes de véhicules électriques à batterie et de VECA, ainsi qu'à

l'amélioration de l'efficacité des systèmes de traction, plutôt qu'en s'appuyant excessivement sur les mécanismes de crédits.

Amendement 41

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (UE) 2019/631

Article 5 ter – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. La Commission précise, par voie d'actes d'exécution, les règles et procédures détaillées pour la surveillance et la déclaration par les constructeurs de toutes les données nécessaires au calcul des crédits pour *l'acier* bas carbone. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

Amendement

5. La Commission précise, par voie d'actes d'exécution, les règles et procédures détaillées pour la surveillance et la déclaration par les constructeurs de toutes les données nécessaires au calcul des crédits pour *les matériaux* bas carbone. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

Or. en

Justification

L'extension des crédits admissibles à d'autres matériaux bas carbone que l'acier bas carbone, tels que l'aluminium ou les plastiques, permettrait de refléter plus précisément les émissions intrinsèques des véhicules. Ces matériaux et composants représentent une part importante des émissions tout au long du cycle de vie et proviennent de chaînes de valeur à forte intensité de carbone et d'énergie dont la décarbonation nécessite des investissements de taille. La prise en compte de ces matériaux, à commencer par l'acier, renforcerait les incitations à l'innovation et à l'investissement tout au long de la chaîne de valeur automobile.

Amendement 42

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (UE) 2019/631

Article 5 ter – paragraphe 6 – alinéa -1 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

La définition et la méthode connexe permettant de déterminer les critères applicables pour qu'un véhicule soit considéré comme «fabriqué dans

l'Union» et pour parler d'«acier bas carbone» sont fixées dans le règlement établissant un cadre de mesures d'accélération du développement des capacités industrielles et de la décarbonation dans des secteurs stratégiques [2026/0068(COD)].

Or. en

Justification

Dans sa forme actuelle, l'habilitation n'est pas valable sur le plan juridique. Par conséquent, la définition et la méthode permettant de déterminer si des véhicules peuvent être qualifiés de «fabriqués dans l'UE» et prétendre à la qualification et à l'étiquetage «acier bas carbone» devraient être établies dans le règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles. Il convient que cette méthode soit mise au point et rendue fonctionnelle dans les meilleurs délais. Pour d'autres matériaux, tels que l'aluminium et les plastiques, la Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués afin d'établir les définitions et méthodes nécessaires.

Amendement 43

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (UE) 2019/631

Article 5 ter – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de déterminer les caractéristiques ***de l'acier*** bas carbone et l'intensité des émissions de CO₂ ***de l'acier*** et ***de l'acier*** de référence comme point de référence pour le calcul des crédits pour ***l'acier*** bas carbone.

Amendement

6. ***Pour les autres matériaux***, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de déterminer les caractéristiques ***des matériaux*** bas carbone et l'intensité des émissions de CO₂ ***des matériaux*** et ***des matériaux*** de référence comme point de référence pour le calcul des crédits pour ***les matériaux*** bas carbone.

Or. en

Justification

Dans sa forme actuelle, l'habilitation n'est pas valable sur le plan juridique. Par conséquent, la définition et la méthode permettant de déterminer si des véhicules peuvent être qualifiés de «fabriqués dans l'UE» et prétendre à la qualification et à l'étiquetage «acier bas carbone»

devraient être établies dans le règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles. Il convient que cette méthode soit mise au point et rendue fonctionnelle dans les meilleurs délais. Pour d'autres matériaux, tels que l'aluminium et les plastiques, la Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués afin d'établir les définitions et méthodes nécessaires.

Amendement 44

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (UE) 2019/631

Article 5 ter – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission

Amendement

7. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux constructeurs ayant constitué un groupement, à moins que tous les constructeurs membres du groupement fassent partie du même groupe de constructeurs liés. **supprimé**

Or. en

Justification

Il convient de supprimer la restriction en matière de crédits pour les matériaux bas carbone applicable aux groupements, sans quoi l'efficacité de ce mécanisme sera considérablement réduite dans la pratique. Le fait de lever cette restriction et de permettre des arrangements plus larges en matière de groupements éliminera les charges administratives et contraintes de fonctionnement superflues.

Amendement 45

Proposition de règlement

Article premier – alinéa 1 – point 9 – point a

Règlement (UE) 2019/631

Article 8 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

«Par dérogation au premier alinéa, en ce qui concerne les années civiles 2025 à 2027 et **2030** à 2032, la Commission impose une prime sur les émissions excédentaires à tout constructeur dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ au

«Par dérogation au premier alinéa, en ce qui concerne les années civiles 2025 à 2027 et **2028** à 2032 **pour les voitures, et les années civiles 2025 à 2029 et 2030 à 2034 pour les camionnettes**, la Commission impose une prime sur les

cours de la période dépassent son objectif d'émissions spécifiques au cours de cette période.»;

émissions excédentaires à tout constructeur dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ au cours de la période dépassent son objectif d'émissions spécifiques au cours de cette période.»;

Or. en

Justification

Modification technique visant l'harmonisation avec les nouvelles périodes d'établissement de moyennes proposées concernant les voitures particulières et les camionnettes.

Amendement 46

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point a bis) (nouveau)

Règlement (UE) 2019/631

Article 8 – paragraphe 2

Texte en vigueur

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

(émissions excédentaires × 95 EUR)
× nombre de véhicules nouvellement immatriculés.

Aux fins du présent article, on entend par:

— «émissions excédentaires»: le nombre positif de grammes par kilomètre correspondant au dépassement des émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur par rapport à son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile ou la partie d'année civile concernée à laquelle s'applique l'obligation prévue à l'article 4, arrondi à la troisième décimale la plus proche, en tenant compte des réductions des émissions de CO₂ liées à des technologies innovantes approuvées conformément à l'article 11, *et*

Amendement

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

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

((émissions excédentaires – ***crédits carburant + crédits matériaux bas carbone***) × 95 EUR) × nombre de véhicules nouvellement immatriculés.

Aux fins du présent article, on entend par:

— “émissions excédentaires”: le nombre positif de grammes par kilomètre correspondant au dépassement des émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur par rapport à son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile ou la partie d'année civile concernée à laquelle s'applique l'obligation prévue à l'article 4, arrondi à la troisième décimale la plus proche, en tenant compte des réductions des émissions de CO₂ liées à des technologies innovantes approuvées conformément à l'article 11;

— «nombre de véhicules nouvellement immatriculés»: le nombre de voitures particulières neuves ou de véhicules utilitaires légers neufs, comptés séparément, produits par le constructeur et immatriculés pendant la période en question suivant les critères d'introduction progressive énoncés à l'article 4, paragraphe 3.

— “nombre de véhicules nouvellement immatriculés”: le nombre de voitures particulières neuves ou de véhicules utilitaires légers neufs, comptés séparément, produits par le constructeur et immatriculés pendant la période en question suivant les critères d'introduction progressive énoncés à l'article 4, paragraphe 3;

– “*crédits carburant*”: le nombre de crédits calculé conformément à l'article 5 bis;

– “*crédits matériaux bas carbone*”: le nombre de crédits calculé conformément à l'article 5 ter.».

Or. en

(Règlement (UE) 2019/631)

Justification

Ajustement technique nécessaire garantissant que le nombre de crédits carburant ou de crédits pour les matériaux bas carbone est déduit de toute prime sur les éventuelles émissions excédentaires.

Amendement 47

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous point b

Règlement (UE) 2019/631

Article 8 – paragraphe 5 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

«Par dérogation aux paragraphes 1 et 2, pour chaque année civile à compter de 2035, la Commission impose une prime sur les émissions excédentaires à un constructeur ou à l'administrateur d'un groupement, selon le cas, lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques ou que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent la somme de ses crédits carburant visés à l'article 5 bis et de ses

Amendement

«Par dérogation aux paragraphes 1 et 2, pour chaque année civile à compter de 2035, la Commission impose une prime sur les émissions excédentaires à un constructeur ou à l'administrateur d'un groupement, selon le cas, lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques ou que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent la somme de ses crédits carburant visés à l'article 5 bis et de ses

crédits pour *l'acier* bas carbone visés à l'article 5 *ter*.

crédits pour *les matériaux* bas carbone visés à l'article 5 *ter*.

Or. en

Justification

Adaptation technique.

Amendement 48

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous point b

Règlement (UE) 2019/631

Article 8 – paragraphe 5 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

(émissions *spécifiques moyennes de CO₂* – (crédits carburant+ crédits *acier* bas carbone) × 95 EUR) × nombre de véhicules nouvellement immatriculés.

Amendement

(émissions *excédentaires* – (crédits carburant+ crédits *matériaux* bas carbone) × 95 EUR) × nombre de véhicules nouvellement immatriculés.

Or. en

Justification

Adaptation technique de la formule de calcul.

Amendement 49

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous point b

Règlement (UE) 2019/631

Article 8 – paragraphe 5 – alinéa 4

Texte proposé par la Commission

Dans le calcul ci-dessus, la somme des crédits carburant et des crédits pour *l'acier* bas carbone ne peut dépasser 10 % *de l'objectif de 2021 à l'échelle du parc de l'Union.*».

Amendement

Dans le calcul ci-dessus, la somme des crédits carburant et des crédits pour *les matériaux* bas carbone ne peut dépasser 10 % *pour les crédits carburant et 7 % pour les crédits matériaux bas carbone.*».

Or. en

Justification

Clarification concernant le seuil applicable à la contribution des crédits carburant ou des crédits pour les matériaux bas carbone.

Amendement 50

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 12

Règlement (UE) 2019/631

Article 17 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

«Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5 *bis*, paragraphe 5, de l'article 7, paragraphe 8, de l'article 7 *bis*, paragraphe 2, de l'article 10, paragraphe 8, de l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, de l'article 13, paragraphe 4, de l'article 14, paragraphe 2, de l'article 15, paragraphes 8 et 9, et de l'article 15 *bis*, paragraphe 7, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.».

Amendement

«Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4, paragraphe 4, de l'article 7, paragraphe 8, de l'article 7 *bis*, paragraphe 2, de l'article 10, paragraphe 8, de l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, de l'article 13, paragraphe 4, de l'article 14, paragraphe 2, de l'article 15, paragraphes 8 et 9, et de l'article 15 *bis*, paragraphe 7, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.».

Or. en

Justification

L'amendement supprime une erreur figurant dans la proposition de la Commission et ajoute une nouvelle référence à l'article 4, paragraphe 4, qui confère un nouveau pouvoir de délégation à la Commission.

Amendement 51

Proposition de règlement

Annexe I – alinéa 1 – point a

Règlement (UE) 2019/631

Annexe I – partie A – point 7 – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

«7. Crédits carburant et crédits **acier** bas carbone

«7. Crédits carburant et crédits **matériaux** bas carbone

Or. en

Amendement 52

Proposition de règlement

Annexe I – alinéa 1 – point a

Règlement (UE) 2019/631

Annexe I – partie A – point 7.1

<i>Texte proposé par la Commission</i>	
7.1. Crédits acier bas carbone	
Crédits acier bas carbone = réductionsGES _{acier bas carbone} [kgCO ₂ /t d'acier] * quantité d'acier bas carbone fabriqué dans l'UE utilisé dans les voitures particulières par le constructeur au cours de l'année civile [t] / (voituresneuves * kilométrage)	
En tenant compte de toutes les règles définies à l'article 5 <i>ter</i>	
où:	
réductionsGES _{acier bas carbone}	est l'intensité d'émission de CO ₂ de l'acier conventionnel – l'intensité moyenne d'émission de CO ₂ de l'acier bas carbone fabriqué dans l'UE utilisé par un constructeur dans les voitures particulières [kg CO ₂ / t d'acier] au cours de l'année civile
voituresneuves	est le nombre de voitures particulières neuves immatriculées, dont le constructeur est responsable, au cours de l'année civile
kilométrage	est le kilométrage moyen des voitures particulières sur toute leur durée de vie, qui est fixé à 240 000 [km]
<i>Amendement</i>	
«7. Crédits carburant et crédits matériaux bas carbone	
7.1. Crédits matériaux bas carbone	
Crédits matériaux bas carbone = réductionsGES _{matériaux bas carbone} [kgCO ₂ /t de matériaux] * quantité d'acier bas carbone fabriqué dans l'UE utilisé dans les voitures particulières par le constructeur au cours de l'année civile [t] / (voituresneuves * kilométrage)	

En tenant compte de toutes les règles définies à l'article 5 <i>ter</i>	
où:	
réductionsGES _{acier bas carbone}	est l'intensité d'émission de CO ₂ <i>des matériaux de référence</i> – l'intensité moyenne d'émission de CO ₂ <i>des matériaux bas carbone fabriqués</i> dans l'UE <i>utilisés</i> par un constructeur dans les voitures particulières [kg CO ₂ / t <i>de matériaux</i>] au cours de l'année civile
voituresneuves	est le nombre de voitures particulières neuves immatriculées, dont le constructeur est responsable, au cours de l'année civile
kilométrage	est le kilométrage moyen des voitures particulières sur toute leur durée de vie, qui est fixé à 200 000 [km]

Or. en

Amendement 53

Proposition de règlement

Annexe I – alinéa 1 – point a

Règlement (UE) 2019/631

Annexe I – partie A – point 7.2

<i>Texte proposé par la Commission</i>	
7.2. Crédits carburant	
crédits carburant	est la somme, pour tous les carburants admissibles visés à l'article 5 <i>bis</i> , paragraphe 2, de: $Q_{\text{carburant}} * \text{réductionGES} * \frac{\text{partcarburantvoitures}}{\text{voituresneuves} * \text{kilométrage}}$ En tenant compte de toutes les règles définies à l'article 5 <i>bis</i>
où:	
Q _{carburant}	est, pour chaque carburant, la quantité d'énergie mise sur le marché de l'Union pour le secteur du transport routier, telle que déclarée dans la base de données de l'Union établie conformément à l'article 31 <i>bis</i> de la directive (UE) 2018/2001 [MJ]
réductionGES	est, pour chaque carburant, la différence entre le carburant fossile de référence et l'intensité d'émission de gaz à effet de serre du carburant telle que déclarée dans la base de données de

	l'Union établie conformément à l'article 31 <i>bis</i> de la directive (UE) 2018/2001 [g CO ₂ e/MJ]
combustible fossile de référence	est tel que défini à l'annexe V, partie C, point 19, de la directive (UE) 2018/2001 pour les biocarburants, à l'annexe VI, partie B, point 19, de la même directive pour le biogaz, et à la partie A, point 2, de l'annexe du règlement délégué (UE) 2023/1185 de la Commission pour les carburants renouvelables d'origine non biologique
partcarburantvoitures	est la quantité totale de carburants utilisés par les voitures particulières, en proportion de la quantité totale de carburants utilisés pour le transport routier dans l'Union, telle que publiée dans l'inventaire des gaz à effet de serre de l'Union, conformément à l'article 26 du règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat (le «règlement sur la gouvernance»)
voituresneuves	est le nombre total de voitures particulières neuves immatriculées
kilométrage	est le kilométrage moyen des voitures particulières sur toute leur durée de vie, qui est fixé à 240 000 [km]
<i>Amendement</i>	
7.2. Crédits carburant	
crédits carburant	est la somme, pour tous les carburants admissibles visés à l'article 5 <i>bis</i> , paragraphe 2, de: $(Q_{\text{carburant}} - Q_{\text{carburantVECA}}) * \text{réductionGES} * \frac{\text{partcarburantvoitures}}{\text{voituresneuves} * \text{kilométrage}}$ En tenant compte de toutes les règles définies à l'article 5 <i>bis</i>
où:	
$Q_{\text{carburant}}$	est, pour chaque carburant, la quantité d'énergie mise sur le marché de l'Union pour le secteur du transport routier, telle que déclarée dans la base de données de l'Union établie conformément à l'article 31 <i>bis</i> de la directive (UE) 2018/2001 [MJ]. <i>Cette quantité d'énergie se voit retrancher la quantité d'énergie du même carburant admissible consommé, au cours de l'année concernée, par les VECA (véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles)</i>
$Q_{\text{carburantVECA}}$	<i>est la quantité de carburants admissibles attribués, pour chaque année civile, aux VECA nouvellement immatriculés de chaque constructeur, additionnés à l'échelle de l'Union. Cette quantité est déterminée en fonction du nombre de</i>

	<i>VECA nouvellement immatriculés et des valeurs de consommation de carburant lors de leur réception par type, précisées dans le certificat de conformité. Les quantités de carburant attribuées aux VECA ne sont pas prises en compte dans la quantité de carburants utilisée pour le calcul du mécanisme de crédits carburant.</i>
réductionGES	est, pour chaque carburant, la différence entre le carburant fossile de référence et l'intensité d'émission de gaz à effet de serre du carburant telle que déclarée dans la base de données de l'Union établie conformément à l'article 31 <i>bis</i> de la directive (UE) 2018/2001 [g CO ₂ e/MJ]
combustible fossile de référence	est tel que défini à l'annexe V, partie C, point 19, de la directive (UE) 2018/2001 pour les biocarburants, à l'annexe VI, partie B, point 19, de la même directive pour le biogaz, et à la partie A, point 2, de l'annexe du règlement délégué (UE) 2023/1185 de la Commission pour les carburants renouvelables d'origine non biologique
partcarburantvoitures	est la quantité totale de carburants utilisés par les voitures particulières, en proportion de la quantité totale de carburants utilisés pour le transport routier dans l'Union, telle que publiée dans l'inventaire des gaz à effet de serre de l'Union, conformément à l'article 26 du règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat (le «règlement sur la gouvernance»)
voituresneuves	est le nombre total de voitures particulières neuves immatriculées
kilométrage	est le kilométrage moyen des voitures particulières sur toute leur durée de vie, qui est fixé à 200 000 [km]

Or. en

Amendement 54

Proposition de règlement

Annexe I – alinéa 1 – point e

Règlement (UE) 2019/631

Annexe I – partie B – point 7 – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

«7. Crédits carburant et crédits **acier** bas carbone

«7. Crédits carburant et crédits **matériaux** bas carbone

Or. en

Amendement 55

Proposition de règlement

Annexe I – alinéa 1 – point e

Règlement (UE) 2019/631

Annexe I – partie B – point 7.1

<i>Texte proposé par la Commission</i>	
7.1. Crédits acier bas carbone	
Crédits acier bas carbone = réductionsGES _{acier bas carbone} [kgCO ₂ /t d'acier] * quantité d'acier bas carbone fabriqué dans l'UE utilisé dans les véhicules utilitaires légers par le constructeur au cours de l'année civile [t] / (camionnettesneuves * kilométrage)	
En tenant compte de toutes les règles définies à l'article 5 <i>ter</i>	
où:	
réductionsGES _{acier bas carbone}	est l'intensité d'émission de CO ₂ de l'acier de référence – moyenne de l'intensité d'émission de CO ₂ de l'acier bas carbone fabriqué dans l'UE utilisé par un constructeur dans les véhicules utilitaires légers [kg CO ₂ / t d'acier] au cours de l'année civile
camionnettesneuves	est le nombre de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés, dont le constructeur est responsable, au cours de l'année civile
kilométrage	est le kilométrage moyen des véhicules utilitaires légers sur toute leur durée de vie, qui est fixé à 300 000 [km]
<i>Amendement</i>	
7.1. Crédits matériaux bas carbone	
Crédits acier bas carbone = réductionsGES _{matériaux bas carbone} [kgCO ₂ /t de matériaux] * quantité d'acier bas carbone fabriqué dans l'UE utilisé dans les véhicules utilitaires légers par le constructeur au cours de l'année civile [t] / (camionnettesneuves * kilométrage)	
En tenant compte de toutes les règles définies à l'article 5 <i>ter</i>	
où:	
réductionsGES _{acier bas carbone}	est l'intensité d'émission de CO ₂ des matériaux de référence – moyenne de l'intensité d'émission de CO ₂ des matériaux bas carbone fabriqués dans l'UE utilisés par un constructeur dans les véhicules utilitaires légers [kg CO ₂ / t de matériaux] au cours de l'année civile
camionnettesneuves	est le nombre de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés, dont le constructeur est responsable, au cours de l'année civile
kilométrage	est le kilométrage moyen des véhicules utilitaires légers sur toute leur durée de vie, qui est fixé à 200 000 [km]

Or. en

Amendement 56

Proposition de règlement

Annexe I – alinéa 1 – point e

Règlement (UE) 2019/631

Annexe I – partie B – point 7.2

<i>Texte proposé par la Commission</i>	
7.2. Crédits carburant	
crédits carburant	est la somme, pour tous les carburants admissibles visés à l'article 5 bis, paragraphe 2, de: $Q_{\text{carburant}} * \text{réductionGES} * \frac{\text{partcarburantcamionnettes}}{\text{camionnettesneuves} * \text{kilométrage}}$ En tenant compte de toutes les règles définies à l'article 5 bis
où:	
$Q_{\text{carburant}}$	est, pour chaque carburant, la quantité d'énergie mise sur le marché de l'Union pour le secteur du transport routier, telle que déclarée dans la base de données de l'Union établie conformément à l'article 31 bis de la directive (UE) 2018/2001 [MJ]
réductionGES	est, pour chaque carburant, la différence entre le carburant fossile de référence et l'intensité d'émission de gaz à effet de serre du carburant telle que déclarée dans la base de données de l'Union établie conformément à l'article 31 bis de la directive (UE) 2018/2001 [g CO ₂ e/MJ]
combustible fossile de référence	est tel que défini à l'annexe V, partie C, point 19, de la directive (UE) 2018/2001 pour les biocarburants, à l'annexe VI, partie B, point 19, de la même directive pour le biogaz, et à la partie A, point 2, de l'annexe du règlement délégué (UE) 2023/1185 de la Commission pour les carburants renouvelables d'origine non biologique
partcarburantcamionnettes	est la quantité totale de carburants utilisés par les véhicules utilitaires légers, en proportion de la quantité totale de carburants utilisés pour le transport routier dans l'Union telle que publiée dans l'inventaire des gaz à effet de serre de l'Union, conformément à l'article 26 du règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat (le «règlement sur la gouvernance»)

camionnettesneuves	est le nombre total de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés
kilométrage	est le kilométrage moyen des véhicules utilitaires légers sur toute leur durée de vie, qui est fixé à 300 000 [km]
<i>Amendement</i>	
7.2. Crédits carburant	
crédits carburant	est la somme, pour tous les carburants admissibles visés à l'article 5 <i>bis</i> , paragraphe 2, de: $(Q_{\text{carburant}} - Q_{\text{carburantVECA}}) * \text{réductionGES} * \frac{\text{partcarburantcamionnettes}}{\text{camionnettesneuves} * \text{kilométrage}}$ En tenant compte de toutes les règles définies à l'article 5 <i>bis</i>
où:	
$Q_{\text{carburant}}$	est, pour chaque carburant, la quantité d'énergie mise sur le marché de l'Union pour le secteur du transport routier, telle que déclarée dans la base de données de l'Union établie conformément à l'article 31 <i>bis</i> de la directive (UE) 2018/2001 [MJ]. <i>Cette quantité d'énergie se voit retrancher la quantité d'énergie du même carburant admissible consommé, au cours de l'année concernée, par les VECA (véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles).</i>
$Q_{\text{carburantVECA}}$	<i>est la quantité de carburants admissibles attribués, pour chaque année civile, aux VECA nouvellement immatriculés de chaque constructeur, additionnés à l'échelle de l'Union. Cette quantité est déterminée en fonction du nombre de VECA nouvellement immatriculés et des valeurs de consommation de carburant lors de leur réception par type, précisées dans le certificat de conformité. Les quantités de carburant attribuées aux VECA ne sont pas prises en compte dans la quantité de carburants utilisée pour le calcul du mécanisme de crédits carburant.</i>
réductionGES	est, pour chaque carburant, la différence entre le carburant fossile de référence et l'intensité d'émission de gaz à effet de serre du carburant telle que déclarée dans la base de données de l'Union établie conformément à l'article 31 <i>bis</i> de la directive (UE) 2018/2001 [g CO ₂ e/MJ]
combustible fossile de référence	est tel que défini à l'annexe V, partie C, point 19, de la directive (UE) 2018/2001 pour les biocarburants, à l'annexe VI, partie B, point 19, de la même directive pour le biogaz, et à la partie A, point 2, de l'annexe du règlement

	délégué (UE) 2023/1185 de la Commission pour les carburants renouvelables d'origine non biologique
partcarburantcamionnettes	est la quantité totale de carburants utilisés par les véhicules utilitaires légers, en proportion de la quantité totale de carburants utilisés pour le transport routier dans l'Union telle que publiée dans l'inventaire des gaz à effet de serre de l'Union, conformément à l'article 26 du règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat (le «règlement sur la gouvernance»)
camionnettesneuves	est le nombre total de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés
kilométrage	est le kilométrage moyen des véhicules utilitaires légers sur toute leur durée de vie, qui est fixé à 200 000 [km]

Or. en

Justification

Le kilométrage sur toute la durée de vie devrait être cohérent avec celui d'autres textes législatifs, à savoir les calculs Euro7 utilisés pour d'autres mesures techniques et autres obligations en matière de communication d'informations telles que la directive sur la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises.

ANNEXE: DÉCLARATION DES CONTRIBUTIONS

Conformément à l'article 8 de l'annexe I du règlement intérieur, le rapporteur pour avis déclare avoir inclus dans son projet d'avis des contributions sur des questions relatives à l'objet du dossier qu'il a reçues, pour l'élaboration du projet d'avis, de la part des représentants d'intérêts relevant du champ d'application de l'accord interinstitutionnel sur un registre de transparence obligatoire¹ suivants, ou des représentants des autorités publiques de pays tiers, y compris leurs missions diplomatiques et ambassades, suivants:

1. Représentants d'intérêts relevant du champ d'application de l'accord interinstitutionnel sur un registre de transparence obligatoire
Alliance of European Car Dealers and Repairers ASBL (AECDR)
Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA)
Association for Emissions Control and Climate (AECC)
Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA)
Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW)
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
Bundesverband der deutschen Industrie e.V. (BDI)
Bureau Européen des Unions de Consommateurs (BEUC)
DENSOInternational Europe
Eaton Corporation
eFuel Alliance
European Agricultural Machinery Industry Association aisbl (CEMA)
European Association Automotive Suppliers (CLEPA)
European Producers Union of Renewable Ethanol (ePURE)
Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)
Ford Motor Company
FuelsEurope
Mahle International GmbH
Mazda Motor Logistics Europe N.V.
Mercedes-Benz Group AG
Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU)
Phinia
Repsol, S.A.
Robert Bosch GmbH
Salzgitter AG
Transport & Environment (T&E)
Verband der Automobilindustrie (VDA)
Volkswagen Aktiengesellschaft
Wirtschaftsverband Fuels und Energie e. V. (En2x)
ZF Friedrichshafen AG
2. Représentants des autorités publiques de pays tiers, y compris leurs missions diplomatiques et ambassades

¹ Accord interinstitutionnel du 20 mai 2021 entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne sur un registre de transparence obligatoire (JO L 207 du 11.6.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2021/611/oj).

Néant

La liste ci-dessus est établie sous la responsabilité exclusive du rapporteur pour avis.

Lorsque des personnes physiques sont identifiées dans la liste par leur nom, leur fonction ou les deux, le rapporteur pour avis déclare avoir soumis aux personnes physiques concernées l'avis du Parlement européen relatif à la protection des données n° 484 (<https://www.europarl.europa.eu/data-protect/index.do>), qui définit les conditions applicables au traitement de leurs données à caractère personnel et les droits liés à ce traitement.