



UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN

LE CONSEIL

**Strasbourg, le 17 juin 2025
(OR. en)**

**2025/0070(COD)
LEX 2448**

**PE-CONS 13/1/25
REV 1**

**CLIMA 115
ENV 267
TRANS 138
MI 234
CODEC 459**

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
MODIFIANT LE RÈGLEMENT (UE) 2019/631 AFIN DE PRÉVOIR
UNE FLEXIBILITÉ ACCRUE EN CE QUI CONCERNE LE CALCUL
SERVANT À DÉTERMINER LE RESPECT, PAR LES CONSTRUCTEURS,
DES NORMES DE PERFORMANCE EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS DE CO₂
POUR LES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES
ET LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS
POUR LES ANNÉES CIVILES 2025 À 2027**

RÈGLEMENT (UE) 2025/...
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 17 juin 2025

**modifiant le règlement (UE) 2019/631 afin de prévoir une flexibilité accrue
en ce qui concerne le calcul servant à déterminer le respect, par les constructeurs,
des normes de performance en matière d'émissions de CO₂
pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs
pour les années civiles 2025 à 2027**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire²,

¹ Avis du 29 avril 2025 (non encore paru au Journal officiel).

² Position du Parlement européen du 8 mai 2025 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 27 mai 2025.

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil³ établit les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs qui constituent une partie essentielle du cadre de l'Union pour réduire, d'ici à 2030, les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990 et parvenir à la neutralité climatique dans tous les secteurs de l'économie d'ici à 2050.
- (2) En réponse à une demande des parties prenantes en faveur d'une flexibilité accrue en ce qui concerne le respect des objectifs en matière de CO₂ pour la période 2025 à 2027, il convient d'adopter d'urgence une modification qui met en place une flexibilité ponctuelle pour ces trois années en ce qui concerne le calcul servant à déterminer le respect des normes de performance en matière d'émissions de CO₂, tout en maintenant les objectifs de réduction des émissions de CO₂.
- (3) Au cours de la période 2025 à 2027, les constructeurs devraient veiller à ce que les émissions spécifiques moyennes de CO₂ de leurs véhicules ne dépassent pas un objectif en matière d'émissions, calculé comme étant la moyenne de leurs objectifs d'émissions spécifiques annuels sur cette période. Le respect de ces objectifs devrait être évalué à la fin de la période de trois ans pour chaque constructeur à titre individuel. Les primes sur les émissions excédentaires devraient être calculées en conséquence.
- (4) Afin d'aligner les dispositions relatives au groupement sur la flexibilité accrue en matière de respect des objectifs pour les années 2025 à 2027, il devrait être possible de conclure des accords de groupement pour l'année civile 2025 ou 2026 jusqu'à la fin de 2027.

³ Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

- (5) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir octroyer une flexibilité accrue en ce qui concerne le respect des objectifs en matière de CO₂ pour la période 2025 à 2027, tout en préservant les exigences de réduction des émissions de CO₂ à la fois pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de sa dimension et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (6) Compte tenu de l'urgence qu'il y a d'offrir une flexibilité accrue en ce qui concerne le respect des objectifs en matière de CO₂ pour la période 2025 à 2027, tout en préservant les exigences de réduction des émissions de CO₂ à la fois pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, il s'avère approprié d'invoquer l'exception au délai de huit semaines prévue à l'article 4 du protocole n° 1 sur le rôle des parlements nationaux dans l'Union européenne, annexé au traité sur l'Union européenne, au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique.
- (7) Il y a donc lieu de modifier le règlement (UE) 2019/631 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) 2019/631 est modifié comme suit:

1) À l'article 4, le paragraphe suivant est inséré:

"1 *bis.* Par dérogation au paragraphe 1, pour la période de trois ans comprenant les années civiles 2025 à 2027, 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 trois ans, des émissions spécifiques moyennes annuelles de CO₂, pondérée en fonction du nombre de véhicules nouvellement immatriculés du constructeur au cours de chaque année civile.

L'objectif d'émissions spécifiques est calculé comme étant la moyenne, sur la période de trois ans, 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.

Pour chaque année civile au cours de laquelle un constructeur a été inclus dans un groupement, les émissions spécifiques moyennes annuelles de CO₂ et l'objectif d'émissions spécifiques annuel à utiliser pour ces calculs sont les valeurs de ce groupement."

2) À l'article 6, paragraphe 2, l'alinéa suivant est ajouté:

"Par dérogation au premier alinéa, un accord relatif à la constitution d'un groupement couvrant l'année civile 2025 ou 2026 peut être conclu jusqu'au 31 décembre 2027."

3) À l'article 8, paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

"Par dérogation au premier alinéa, en ce qui concerne les années civiles 2025 à 2027, la Commission impose une prime sur les émissions excédentaires à tout constructeur dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ sur ces trois années dépassent son objectif d'émissions spécifiques sur la période 2025 à 2027."

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le

Par le Parlement européen

La présidente

Par le Conseil

Le président/La présidente