

Bruxelles, le 15 juin 2026
(OR. en)

Dossier interinstitutionnel:
2025/0420 (COD)

10065/1/26
REV 1

CLIMA 304
ENV 612
TRANS 386
MI 581
CODEC 1084

NOTE

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
Objet:	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 CO ₂ pour les véhicules utilitaires légers neufs et l'étiquetage des véhicules, et abrogeant la directive 1999/94/CE - Rapport sur l'état des travaux

I. INTRODUCTION

1. Le 16 décembre 2025, la Commission a présenté une proposition de modification du règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les camionnettes neuves (ci-après dénommée "proposition")¹. La proposition comprend également des règles relatives à l'étiquetage des véhicules.
2. La proposition a été présentée dans le cadre d'un train de mesures pour le secteur automobile qui comprend par ailleurs une proposition sur les véhicules d'entreprise propres ainsi que des propositions visant à simplifier la législation régissant le secteur automobile (train de mesures omnibus sur l'industrie automobile).

¹ Doc. 17010/25 + ADD 1.

3. La proposition vise à fournir une approche plus souple et neutre sur le plan technologique, en tenant compte de l'évolution des technologies et du marché, tout en maintenant le cap sur la neutralité climatique, en contribuant à la sécurité et à l'indépendance énergétiques grâce à l'abandon progressif des combustibles fossiles dans le transport routier, et en préservant la prévisibilité pour les constructeurs et les investisseurs dans le cadre d'une transition équitable vers une mobilité à émissions nulles.

Elle ramène notamment de 100 % à 90 % les objectifs pour 2035 concernant les voitures et les camionnettes et de 50 % à 40 % l'objectif pour 2030 concernant les camionnettes, et introduit de nouvelles flexibilités pour permettre aux constructeurs d'atteindre leurs objectifs de réduction des émissions spécifiques: elle propose une évaluation pluriannuelle de la conformité pour la période 2030-2032, des bonifications pour les petits véhicules électriques "fabriqués dans l'UE" jusqu'en 2034, et, à partir de 2035, des crédits pour l'utilisation de carburants renouvelables durables et des crédits pour l'acier bas carbone "fabriqué dans l'UE". Les deux dernières flexibilités doivent être utilisées pour compenser les émissions restantes de sorte que la proposition soit neutre pour le climat. Elles renforcent la neutralité technologique et tiennent compte des réductions des émissions à l'échappement.

4. Le Conseil "Environnement" a tenu un débat d'orientation sur la proposition le 17 mars 2026, dans le cadre duquel l'accent a été mis sur les éléments clés de la proposition, à savoir les objectifs de réduction des émissions et les nouvelles flexibilités.
5. Au Parlement européen, Massimiliano SALINI (PPE, IT) a été nommé rapporteur au nom de la commission de l'environnement, du climat et de la sécurité alimentaire (ENVI). Un vote en plénière est prévu en novembre 2026.
6. Le Comité économique et social a rendu son avis sur la proposition le 29 avril 2026. Le Comité des régions n'a pas encore rendu son avis sur la proposition.
7. Ci-après, la présidence expose les progrès accomplis à ce jour sur la proposition et fournit une vue d'ensemble de l'état des travaux sur les principales questions en suspens.

II. ÉTAT DES TRAVAUX

Généralités

8. La proposition a été examinée lors de plusieurs réunions du groupe "Environnement", et pour la dernière fois le 21 mai 2026.

9. Le débat d'orientation qui a eu lieu lors de la session du Conseil "Environnement" de mars et l'examen approfondi au niveau du groupe ont permis de déterminer les principales questions soulevées par la proposition et les positions générales des délégations à ce sujet. Toutefois, un certain nombre de délégations maintiennent des réserves d'examen sur tout ou partie du texte.
10. En outre, deux dispositions essentielles de la proposition, à savoir les bonifications pour les petits véhicules électriques "fabriqués dans l'UE" et les crédits pour l'acier bas carbone "fabriqué dans l'UE", sont étroitement liées au train de mesures omnibus sur l'industrie automobile et à la proposition de règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles. La proposition de règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles n'a été présentée que le 4 mars 2026, et son examen n'en est qu'à un stade relativement précoce. Le Comité des représentants permanents a tenu, le 5 juin 2026, des débats sur les dispositions liées.
11. La présidence a poursuivi les travaux sur tous les éléments de la proposition. Toutefois, concrètement, elle s'est surtout employée, à ce stade, à dégager un compromis, notamment en ce qui concerne l'étiquetage et les questions plus techniques. Le dernier texte de compromis de la présidence a ainsi bénéficié d'un large soutien, bien que certaines questions restent en suspens, principalement concernant les véhicules d'occasion et la mention de l'efficacité énergétique des véhicules sur l'étiquette. Quelques autres questions en suspens sont liées aux questions principales soulevées par la proposition.
12. D'une manière générale, la présidence estime que, pour progresser encore sur la proposition, il faudra traiter toutes les questions principales en suspens, dans le cadre d'un compromis global équilibré.

Principales questions en suspens

13. Dès que la proposition a été mise à l'examen, il est apparu que les principales questions politiques s'articulaient autour des objectifs de réduction des émissions pour 2035 et 2030 ainsi que des nouvelles flexibilités. Sur fond des défis auxquels le secteur automobile européen est confronté en ce qui concerne les coûts de production, la surcapacité et l'intensification de la concurrence mondiale, le débat a essentiellement porté sur le juste équilibre à trouver entre le maintien de la trajectoire vers la neutralité climatique et la promotion de l'électrification tout en fournissant davantage d'options et de flexibilité aux constructeurs pour atteindre leurs objectifs de réduction des émissions, renforçant ainsi la neutralité technologique, tout en faisant en sorte que l'industrie automobile au sein de l'UE soit forte et compétitive. D'aucuns sont d'avis que la flexibilité pour les constructeurs et la neutralité technologique sont essentielles pour assurer la compétitivité de l'industrie; pour d'autres, poursuivre l'électrification, en suivant la trajectoire et le rythme actuels, constitue la voie à suivre pour pérenniser la compétitivité.

Dans ce contexte, un certain nombre de délégations souhaitent élargir la définition des véhicules à émissions nulles afin d'y inclure les véhicules alimentés exclusivement par des carburants "neutres en carbone". Les délégations en question proposent de définir la notion de "neutres en carbone" de sorte qu'elle couvre tous les types de carburants renouvelables énumérés dans la directive révisée sur les énergies renouvelables. Une délégation souhaite élargir la définition aux "carburants renouvelables, y compris les biocarburants avancés". D'autres délégations s'y opposent, au motif que la définition devrait rester fondée sur les émissions à l'échappement. Une délégation propose de passer à une approche consistant à procéder à une évaluation sur l'ensemble du cycle de vie.

Des arguments relatifs aux différences entre les États membres, y compris en ce qui concerne l'adoption des véhicules électriques et le déploiement d'infrastructures, ont par ailleurs été invoqués.

a) Objectifs de réduction des émissions

Un certain nombre de délégations n'a pas encore exprimé de position définitive ou concrète sur les objectifs de réduction des émissions proposés. Les positions exprimées sont très divergentes.

14. Objectif pour 2030 concernant les camionnettes

Si certaines délégations se sont explicitement déclarées favorables à un abaissement de 50 % à 40 % de l'objectif pour 2030 concernant les camionnettes, de nombreuses délégations maintiennent des réserves sur le fond ou sont encore en train d'évaluer la proposition. Un certain nombre de délégations, tout en se félicitant de la direction prise, demandent que l'objectif soit encore abaissé, en raison des obstacles structurels à l'adoption des camionnettes électriques. D'autres ont émis des réserves quant à l'abaissement de l'objectif, et remettent en cause la nécessité de procéder de la sorte. Une délégation a explicitement demandé que l'objectif pour 2030 soit abaissé aussi pour les voitures particulières.

Il semble y avoir un large soutien en faveur du calcul d'une moyenne sur une période de trois ans pour le respect de l'objectif à l'horizon 2030 (tant pour les voitures que pour les camionnettes). Quelques délégations ont émis des réserves quant au recours à cette moyenne, tandis qu'un certain nombre d'entre elles estiment qu'une plus grande flexibilité est nécessaire et souhaitent étendre la période en question à cinq ans, durée que certaines délégations souhaitent également voir appliquer à l'égard du respect de l'objectif pour 2025. D'autres s'opposent à une extension généralisée à cinq ans.

15. Objectif pour 2035 concernant les voitures et les camionnettes et obligation de compenser les émissions restantes

Certaines délégations se sont déclarées favorables au fait de combiner l'objectif de 90 % et l'obligation de compenser les émissions restantes; plusieurs d'entre elles ont aussi demandé de veiller à ce que les réductions des émissions soient conformes à la loi européenne sur le climat.

D'autres ont déclaré qu'elles étaient en mesure de soutenir l'objectif de 90 % avec quelques réserves, à savoir le fait que les 90 % ne devraient pas être assortis de conditions ou, à tout le moins, que la compensation ne devrait être que partielle et/ou que les flexibilités dont disposent les constructeurs pour atteindre leurs objectifs spécifiques devraient être augmentées et étendues de sorte à tenir compte des réalités du marché. Certaines délégations plaident en faveur d'un nouvel abaissement des objectifs à l'horizon 2035, tant pour les voitures que pour les camionnettes ou pour les seules camionnettes, et s'interrogent sur la faisabilité des objectifs proposés.

Un certain nombre d'autres délégations sont, quant à elles, critiques à l'égard de l'abaissement des objectifs pour 2035. Certaines souhaitent maintenir les objectifs actuels de 100 %, en invoquant des considérations telles que les objectifs qui leur sont imposés par le règlement sur la répartition de l'effort ainsi que la nécessité d'envoyer un signal clair en faveur de l'électrification et d'assurer la conformité avec les objectifs énoncés dans la loi européenne sur le climat. Certaines ont indiqué que leurs réserves étaient liées aux doutes que leur inspirait la question de savoir si le mécanisme de compensation au moyen de crédits donnerait lieu aux mêmes réductions des émissions que les objectifs actuels.

b) Flexibilités

16. Objectif pour 2030 concernant les voitures – bonifications pour les "petits véhicules électriques fabriqués dans l'UE"

Le concept de bonifications pour les petites voitures semble recueillir un large soutien, mais un certain nombre de délégations demandent que des modifications soient apportées à la proposition concrète ou ont émis des réserves d'examen sur certains de ses éléments. En particulier, un certain nombre de délégations estiment qu'une approche neutre sur le plan technologique devrait également prévoir des bonifications pour les petites voitures roulant exclusivement avec des carburants neutres en carbone/renouvelables. Certaines soulignent que le caractère abordable de ces petites voitures constitue un élément essentiel de leur évaluation de la disposition.

Toutefois, certaines délégations ont émis des réserves sur le concept, quelques-unes souhaitant l'étendre aux voitures électriques plus grandes, et une délégation rejette la proposition dans son ensemble.

Le train de mesures omnibus sur l'industrie automobile, sur lequel un accord n'est pas encore intervenu au sein du Conseil, propose une définition de la notion de "petit véhicule électrique".

S'agissant du concept "fabriqué dans l'UE", voir ci-dessous.

17. Objectifs pour 2035 concernant les voitures et les camionnettes – crédits pour les carburants et crédits pour l'acier bas carbone fabriqué dans l'UE

De nombreuses délégations ont émis des réserves concernant la disposition relative aux crédits pour les carburants, soit parce qu'elles estiment qu'elle n'offre pas assez de flexibilité ou ne favorise pas suffisamment la neutralité technologique, soit parce qu'elles ont des doutes quant à l'intégrité environnementale de la proposition et considèrent que la disposition envoie de mauvais signaux au marché. Un certain nombre de délégations souhaitent élargir la disposition, en proposant notamment son application avant 2035 et/ou une augmentation du pourcentage de crédits et/ou l'extension des types de biocarburants. Un certain nombre de délégations sont favorables à ce que les véhicules roulant exclusivement avec des carburants neutres en carbone/renouvelables soient réputés être des véhicules à émissions nulles. Dans ce contexte, il est proposé que tous les carburants énumérés dans la directive révisée sur les énergies renouvelables soient traités de la même manière. En revanche, un autre groupe de délégations émet de sérieuses réserves, faisant valoir que la flexibilité n'entraînera pas de réduction supplémentaire des émissions, détournera l'approvisionnement des secteurs (aérien et maritime) qui ont besoin de ces carburants faute d'autres solutions de décarbonation, et affaiblira le signal envoyé en faveur de l'électrification. Ce groupe s'oppose à ce que les véhicules roulant exclusivement avec des carburants neutres en carbone/renouvelables soient considérés comme des véhicules à émissions nulles.

En ce qui concerne les crédits pour l'acier bas carbone, les délégations sont assez largement favorables ou, à tout le moins, ouvertes à l'idée et à l'objectif consistant à promouvoir un marché pilote pour l'acier bas carbone fabriqué dans l'UE. Certaines d'entre elles souhaitent que les crédits s'appliquent avant 2035, tandis que d'autres demandent que leur champ d'application soit étendu, notamment à l'aluminium. Toutefois, d'une manière générale, les délégations s'interrogent sur la méthodologie et les paramètres permettant de définir l'acier bas carbone, qui seront établis dans un acte délégué au titre du règlement relatif à l'écoconception.

S'agissant du concept "fabriqué dans l'UE", voir ci-dessous.

18. Quelques délégations ont émis des réserves sur le fait de limiter le groupement aux constructeurs liés, faisant valoir que cela entraînerait des distorsions de concurrence.
19. Concept "fabriqué dans l'UE" et liens avec la proposition de règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles

Étant donné que l'examen de la proposition de règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles n'en est qu'à ses débuts, la plupart des délégations ont jusqu'à présent émis des réserves d'examen et se sont interrogées sur le concept "fabriqué dans l'UE" ainsi que sur l'acier bas carbone, comme indiqué ci-dessus.

Certaines délégations ont exprimé leur soutien total ou au moins partiel au concept "fabriqué dans l'UE". Pour quelques délégations, il s'agit d'un élément clé de la proposition, qui permet de favoriser la poursuite des investissements dans la production basée dans l'UE et de réduire les dépendances à l'égard des importations. D'autres ont exprimé des doutes quant au concept "fabriqué dans l'UE", remettant en cause sa compatibilité avec les obligations internationales et sa capacité à contribuer efficacement à la préservation des chaînes de valeur pour les constructeurs.

20. Réexamen

Un certain nombre de délégations estiment que le réexamen du règlement, qui est prévu pour 2035, est trop tardif, certaines demandant par ailleurs que davantage de détails soient fournis sur le contenu du réexamen. D'autres estiment qu'il n'est pas nécessaire d'avancer l'échéance du réexamen.

21. Facteur d'utilisation pour les véhicules hybrides rechargeables

Même si le "facteur d'utilisation" pour les véhicules hybrides rechargeables ne relève pas de la proposition, un groupe de délégations a demandé qu'il soit gelé, ce à quoi s'oppose un autre groupe. Le "facteur d'utilisation" est utilisé pour calculer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de ces véhicules. Il est déterminé sur la base du ratio estimé entre la conduite en mode électrique et celle en mode thermique. L'actualisation du facteur d'utilisation a été arrêtée au moyen d'actes de droit dérivé afin de veiller à ce que les émissions de CO₂ correspondent mieux aux émissions réelles de ces véhicules et s'appliquera à partir du 29 novembre 2026.

III. CONCLUSION

Le Comité des représentants permanents est invité à prendre note du présent rapport sur l'état des travaux et à le transmettre au Conseil "Environnement" en vue de sa session du 25 juin 2026.