

Brussels, 17 December 2024
(OR. en, fr)

16972/24

ENV 1234
CLIMA 460

NOTE

From:	General Secretariat of the Council
To:	Delegations
Subject:	AOB for the meeting of the Council (Environment) on 17 December 2024 The need to avoid weakening car manufacturers through penalties, while maintaining the targets and ambition of the regulation on CO ₂ standards for cars and vans - Information from France

Eviter d'affaiblir les constructeurs automobiles par des amendes, tout en maintenant les objectifs et l'ambition du règlement sur les normes de CO₂ pour les voitures et les camionnettes

L'industrie automobile européenne doit réaliser une transformation quasi complète de sa chaîne de valeur à un rythme sans précédent dans l'histoire industrielle, ce qui représente un énorme défi pour les entreprises du secteur, avec des risques qu'il ne faut pas sous-estimer.

Les objectifs fixés dans les règlements de l'UE sur les normes de CO₂ pour les véhicules légers et lourds, y compris l'objectif zéro émission à partir de 2035 pour les voitures et les camionnettes, doivent être maintenus car un retour en arrière déstabiliserait la stratégie des équipementiers européens. Néanmoins, cette trajectoire doit être accompagnée pour préserver l'activité économique et la capacité d'investissement du secteur automobile européen.

En 2024, les ventes de véhicules électriques ne progressaient pas, au niveau mondial, au rythme prévu, ce qui expose les constructeurs automobiles européens à des pénalités au titre des objectifs de 2025, à un moment où l'industrie connaît des difficultés. Compte tenu du risque induit par les amendes potentielles, les équipementiers européens explorent actuellement et activement les possibilités de « mise en commun » offertes par le règlement. Ce choix reviendrait à financer les investissements des constructeurs étrangers.

Les constructeurs automobiles européens et leurs sous-traitants ayant investi des milliards d'euros pour offrir une gamme complète de véhicules électriques fabriqués en Europe, nos concitoyens ne comprendraient pas que ceux qui ont investi - de manière irréversible - dans l'électrification soient pénalisés dans le cadre des objectifs 2025.

Il est donc essentiel d'aborder les questions politiques liées aux pénalités potentielles pour 2025 dans le cadre de la révision 2026 du règlement sur les normes de CO₂ pour les voitures et les camionnettes. Elle devrait assurer la viabilité et l'acceptabilité de la transition vers les véhicules électriques sans compromettre nos objectifs d'électrification.

Courtesy translation

The need to avoid weakening car manufacturers through penalties, while maintaining the targets and ambition of the regulation on CO₂ standards for cars and vans

The European automotive industry needs to achieve a near-complete transformation of its value chain at a pace unprecedented in industrial history, which represents a huge challenge for companies in the sector with risks that should not be underestimated.

The targets set out in the EU regulations on CO₂ standards for light-duty and heavy-duty vehicles, including the zero-emission target from 2035 for cars and vans, must be maintained since backtracking would destabilise the strategy of European OEMs. Nevertheless, this trajectory must be accompanied to preserve the economic activity and investment capacity of the European automotive sector.

In 2024 sales of electric vehicles were not growing globally at the expected rate, which exposes European car makers to penalties under the 2025 targets at a time when the industry is experiencing difficulties. Given the risk induced by potential penalties, European OEMs are currently and actively exploring the “pooling” possibilities let open by the regulation. This choice would finance investments by foreign manufacturers.

Since European car makers and their subcontractors have invested billions of euros to offer a full range of European-made electric vehicles, our citizens would not understand if European manufacturers who have invested – irreversibly – in electrification were penalised under the 2025 targets.

It is thus essential to address the political issues entailed by the potential penalties for 2025 as part of the 2026 review of the regulation on CO₂ standards for cars and vans. It should ensure the viability and acceptability of the transition to electric vehicles without jeopardising our electrification objectives.
