

Bruxelles, le 27 février 2026
(OR. en)

6639/26

**Dossier interinstitutionnel:
2025/0420 (COD)**

LIMITE

**CLIMA 84
ENV 160
TRANS 96
MI 173
CODEC 308**

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 - Débat d'orientation

En vue de la session du Conseil "Environnement" du 17 mars 2026, on trouvera en annexe un document d'information de la présidence comportant des questions à l'intention des ministres concernant la proposition.

Le Comité des représentants permanents est invité à prendre note dudit document, et à le transmettre au Conseil.

**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**

- Débat d'orientation -

- Document d'information de la présidence et questions à l'intention des ministres -

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. La proposition comprend également des règles relatives à l'étiquetage des véhicules. La proposition fait partie du train de mesures pour le secteur automobile visant à soutenir les efforts déployés par le secteur dans le cadre de la transition vers une mobilité propre. Le train de mesures contient également trois autres initiatives législatives (la première sur la simplification — "train de mesures omnibus sur l'industrie automobile", la deuxième sur l'écologisation des flottes d'entreprise et la troisième sur une modification ciblée des normes en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds) et une communication sur la stratégie "Battery booster".

La proposition fait suite au plan d'action en faveur du secteur automobile de mars 2025 et au dialogue stratégique avec le secteur et ses principales parties prenantes lancé début 2025.

De même que les autres initiatives relatives au secteur automobile, la proposition vise à contribuer à relever les principaux défis en matière de compétitivité dans un paysage caractérisé par des évolutions technologiques rapides et une concurrence croissante, tout en maintenant le cap sur la décarbonation. D'après l'analyse de la Commission, il est essentiel, pour la compétitivité du secteur automobile, que l'industrie de l'UE retrouve un rôle de premier plan pour ce qui est des véhicules à émission nulle. À cet égard, les dispositions relatives aux normes en matière d'émissions de CO₂ sont essentielles pour offrir aux investisseurs une sécurité et une prévisibilité à long terme tout au long de la chaîne de valeur. Si la transition vers des véhicules à émission nulle progresse, avec une proportion de 17,4 % de véhicules électriques à batterie dans l'UE en 2025¹, le déploiement demeure inégal entre les États membres.

¹ Commission européenne - Observatoire européen des carburants alternatifs

Afin de relever les défis auxquels le secteur automobile fait face, la Commission estime qu'une approche plus pragmatique peut être adoptée pour les normes en matière d'émissions de CO₂ sans modifier l'orientation générale vers des véhicules à émission nulle. C'est pourquoi, la proposition vise à trouver un équilibre afin d'offrir davantage de flexibilités et d'options technologiques pour permettre aux constructeurs d'atteindre leurs objectifs de réduction des émissions, tout en veillant à ce que le secteur reste fermement ancré sur la voie vers une mobilité à émission nulle.

La proposition s'inscrit également dans le contexte général du cadre pour l'après-2030 visant à atteindre l'objectif climatique récemment adopté de réduction de 90 % à l'horizon 2040, dans l'optique de mettre l'UE sur la voie de la neutralité climatique d'ici à 2050. Les voitures et les camionnettes produisent ensemble environ 20 % des émissions totales de CO₂ de l'UE.

État d'avancement des travaux au sein du Conseil

La proposition de modification du règlement établissant des normes en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les camionnettes neuves a été examinée lors de plusieurs réunions du groupe "Environnement", ce qui a permis une première lecture complète du texte. L'examen de la proposition se poursuit et cette dernière est encore étudiée par plusieurs États membres. Toutefois, compte tenu des observations préliminaires, les points de vue divergent largement, tant en ce qui concerne les objectifs proposés, notamment ceux pour 2035, qu'en ce qui concerne l'introduction proposée de nouvelles flexibilités.

Thèmes à aborder

Afin de fournir des orientations en vue de la poursuite de l'examen de la proposition, la présidence suggère que les ministres examinent les questions ci-après.

Objectifs de réduction des émissions pour 2030 et 2035

La Commission propose de ramener de 50 % à 40 % l'objectif de réduction des émissions à l'échappement pour les camionnettes à l'horizon 2030, compte tenu des défis particuliers auxquels sont confrontés les constructeurs de camionnettes en raison des obstacles au déploiement de camionnettes à émission nulle.

En ce qui concerne les voitures, l'objectif de réduction de 55 % fixé pour 2030 reste inchangé.

S'agissant des objectifs pour 2035 concernant les voitures et les camionnettes, la proposition prévoit de ramener de 100 % à 90 % les objectifs de réduction des émissions à l'échappement par rapport à l'objectif de 2021 à l'échelle du parc de l'Union, afin de permettre aux constructeurs d'atteindre leurs objectifs avec un éventail plus large d'options technologiques et de soutenir ainsi une approche plus neutre sur le plan technologique. Toutefois, les constructeurs devront compenser leurs émissions restantes jusqu'à 10 % au moyen de crédits pour les carburants renouvelables durables et/ou de crédits pour l'acier bas carbone, gardant ainsi le cap sur l'objectif de neutralité climatique.

Nouvelles flexibilités sous la forme de crédits pour atteindre les objectifs

Trois nouveaux types de crédits sont proposés:

1. Jusqu'en 2034, bonifications pour les petits véhicules à émission nulle "fabriqués dans l'UE"
2. À partir de 2035, crédits pour les carburants renouvelables durables
3. À partir de 2035, crédits pour l'acier bas carbone "fabriqué dans l'UE".

Les **bonifications** pour les petits véhicules à émission nulle visent à encourager le développement d'un marché de masse pour les petits véhicules électriques abordables fabriqués dans l'UE. La fabrication d'un petit véhicule électrique comptera pour 1,3 véhicule. Le terme "petit véhicule à émission nulle" doit être défini dans la proposition de modification du règlement relatif à la réception par type dans le cadre du train de mesures omnibus sur l'industrie automobile.

Les crédits pour les carburants renouvelables durables et les crédits pour l'acier bas carbone offriront davantage de possibilités de mise en conformité aux constructeurs au-delà de l'approche fondée sur les émissions à l'échappement et renforceront la neutralité technologique. Toutefois, afin notamment de garantir la poursuite d'investissements suffisants dans les véhicules à émission nulle, il est proposé de plafonner ces flexibilités à 10 % de l'objectif de 2021 à l'échelle du parc de l'Union.

Les **crédits pour les carburants renouvelables durables** ne dépendent pas spécifiquement des constructeurs, mais leur permettront de compenser jusqu'à 3 % de l'objectif de 2021 à l'échelle du parc de l'Union en fonction de la disponibilité de ces carburants sur le marché. Dans le cadre des 3 %, un sous-plafond maximal de 1 % est introduit pour la compensation par certains types de biocarburants et de biogaz provenant de certaines matières premières. Les crédits carburant soutiendront les investissements dans le développement de la chaîne de valeur des carburants renouvelables durables; ces carburants continuant de jouer un rôle dans la décarbonation des transports, en particulier du parc existant.

Les **crédits pour l'acier bas carbone** proposés visent à encourager l'utilisation d'acier bas carbone fabriqué dans l'UE pour la production de véhicules et à créer un marché pilote dans ce domaine. Ces crédits permettront aux constructeurs de compenser jusqu'à 7 % de l'objectif de 2021 à l'échelle du parc de l'Union.

Pour ces trois flexibilités, la Commission propose de limiter la constitution de groupements aux fins du respect des exigences aux groupements dans lesquels tous les membres font partie du même groupe de constructeurs liés.

Questions aux ministres

La présidence invite les ministres à réfléchir aux questions suivantes:

1. *La Commission propose de ramener les objectifs pour 2035 à 90 %, tout en introduisant des mécanismes de crédit pour les carburants durables et l'acier bas carbone fabriqué dans l'UE afin de compenser les émissions restantes. Comment évaluez-vous le cadre modifié proposé pour ce qui est de garantir la réalisation des objectifs climatiques de l'UE, le renforcement de la neutralité technologique et la compétitivité du secteur automobile?*
 2. *Que pensez-vous des flexibilités proposées pour aider les constructeurs à atteindre leurs objectifs pour 2030 et 2035?*
-