

Bruxelles, le 17 mars 2026
(OR. en)

7209/26

**Dossier interinstitutionnel:
2025/0423 (COD)**

**CODEC 418
CLIMA 135
ENV 227
TRANS 143
MI 231
PE 37**

NOTE D'INFORMATION

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) 2019/1242 en ce qui concerne le
calcul des crédits d'émission des véhicules utilitaires lourds pour les
périodes de communication des rapports des années 2025 à 2029
- Résultat de la première lecture du Parlement européen
(Strasbourg, du 9 au 12 mars 2026)

I. INTRODUCTION

Le 18 février 2026, le Comité des représentants permanents a marqué son accord sur un mandat¹ pour la présidence en vue de négociations avec le Parlement européen, conformément à la proposition de la Commission et sans modifications de celle-ci, afin de parvenir rapidement à un accord en première lecture avec le Parlement européen sur cette base.

¹ 6510/26.

Après que la plénière du Parlement européen a approuvé, le 10 mars 2026, la demande de la commission de l'environnement, du climat et de la sécurité alimentaire (ENVI) de procéder conformément à l'article 170 (procédure d'urgence), la commission ENVI a proposé d'adopter sans amendements la proposition de règlement visée en objet. Par ailleurs, le groupe politique Les Verts/Alliance libre européenne a déposé cinq amendements (amendements 1 à 5) et le groupe politique de la gauche un amendement (amendement 6).

II. VOTE

Le Parlement européen a adopté sa position en première lecture le 12 mars 2026 en reprenant la proposition de la Commission et en rejetant tous les amendements déposés. Cette position est contenue dans sa résolution législative.

Le Conseil devrait donc être en mesure d'approuver la position du Parlement européen dont le texte figure en annexe, clôturant ainsi la première lecture pour les deux institutions.

L'acte législatif serait ainsi adopté dans la formulation correspondant à la position du Parlement européen.

P10_TA(2026)0084

Calcul des crédits d'émission des véhicules utilitaires lourds pour les périodes de communication des rapports des années 2025 à 2029

Résolution législative du Parlement européen du 12 mars 2026 sur la proposition du règlement modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le calcul des crédits d'émission des véhicules utilitaires lourds pour les périodes de communication des rapports des années 2025 à 2029 (COM(2025)0784 – C10-0351/2025 – 2025/0423(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2025)0784),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C10-0351/2025),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - après consultation du Comité économique et social européen,
 - après consultation du Comité des régions,
 - vu les articles 60 et 170 de son règlement intérieur,
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;
 3. charge sa Présidente de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 12 mars 2026 en vue de l'adoption du règlement (UE) 2026/... du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le calcul des crédits d'émission des véhicules utilitaires lourds pour les périodes de communication des rapports des années 2025 à 2029

(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,

après consultation du Comité économique et social européen,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire²,

² Position du Parlement européen du 12 mars 2026.

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil³ fixe les objectifs en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs. Ces objectifs 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 pour l'ensemble de l'économie d'ici à 2050.
- (2) Le règlement (UE) 2019/1242 fixe des objectifs de plus en plus stricts de réduction des émissions de CO₂ pour les constructeurs. Ces objectifs offrent une sécurité et une prévisibilité à long terme pour les investisseurs tout au long de la chaîne de valeur, tout en laissant suffisamment de temps pour une transition juste vers la neutralité climatique. Il est donc essentiel que le niveau des objectifs de réduction des émissions de CO₂ fixés au titre du règlement (UE) 2019/1242 reste inchangé.

³ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

- (3) Afin de faciliter le respect des objectifs applicables à compter de 2030 et compte tenu du retard dans le déploiement des infrastructures publiques de rechargement le long des autoroutes destinées aux véhicules utilitaires lourds, il y a lieu de permettre aux constructeurs de générer davantage de crédits d'émission avant ladite année, ce qui pourrait également encourager le déploiement plus rapide de véhicules utilitaires lourds à émission nulle.
- (4) Au cours des périodes de communication des rapports des années 2025 à 2029, les constructeurs devraient percevoir des crédits d'émission si leurs émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à l'objectif d'émissions spécifiques de CO₂ plutôt qu'à la trajectoire de réduction des émissions de CO₂.
- (5) Étant donné que le déploiement d'autobus urbains à émission nulle est déjà avancé et que le manque éventuel d'infrastructures publiques de rechargement le long des autoroutes ne compromet pas l'utilisation de ces véhicules, le présent règlement ne devrait pas s'appliquer aux autobus urbains.

- (6) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'octroi d'une flexibilité supplémentaire aux constructeurs pour se mettre en conformité, tout en maintenant le niveau d'ambition des objectifs en matière de réduction des émissions de CO₂, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de la portée et des effets de l'action, 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.
- (7) Il y a donc lieu de modifier le règlement (UE) 2019/1242 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) 2019/1242 est modifié comme suit:

- 1) À l'article 7, paragraphe 1, le point a) est remplacé par le texte suivant:
 - "a) la différence entre la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ visée au paragraphe 2 pour la période de communication des rapports de l'année 2025 et les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dudit constructeur pour les périodes de communication des rapports des années 2025 à 2029 et la différence entre la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ pour les périodes de communication des rapports des années autres que 2025 à 2029 et les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dudit constructeur pour la même période de communication des rapports, si cette différence est positive (ci-après dénommés "crédits d'émission"); ou";
- 2) L'annexe I est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

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 ..., le

Par le Parlement européen

Par le Conseil

La présidente

Le président/La présidente

ANNEXE

L'annexe I est modifiée comme suit:

1) Le tableau figurant au point 5.2 est remplacé par le texte suivant:

"

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO_2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO_2(2025)_Y] \times V_Y$	$[ET2025(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$	$[ET(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$
$dCO_2(NO)_Y$	0	$[CO_2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_Y$	$[CO_2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_Y$
$cCO_2(M)_Y$	0	$[ET2025(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$	$[ET(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$
$dCO_2(M)_Y$	0	0	$[CO_2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_Y$

".

2) Au point 5.2, le texte suivant est ajouté:

"où $ET2025(NO)_Y$ et $ET2025(M)_Y$ sont définis comme suit:

$$ET2025(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,2025}$$

$$ET2025(MCO_2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,2025} + pv_{sg} \times ETp_{sg,2025}]$$

$$ET2025(M)_Y = ET2025(MCO_2)_Y + ET(MZE)_Y$$

".

