



Council of the European Union
General Secretariat

**Interinstitutional files:
2025/0420 (COD)**

Brussels, 28 January 2026

WK 863/2026 ADD 3

LIMITE

CLIMA

ENV

TRANS

MI

CODEC

This is a paper intended for a specific community of recipients. Handling and further distribution are under the sole responsibility of community members.

CONTRIBUTION

From:	General Secretariat of the Council
To:	Working Party on the Environment
N° Cion doc.:	ST 17010/25 INIT + ADD 1-6
Subject:	CO2 in cars: Follow-up of the WPE meeting on 13 January 2026: Comments from a delegation

Following the call for comments on the above set out in WK 492/26 of 14 January 2026, delegations will find attached comments from FR accompanied by a courtesy translation.

FRANCE



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Paris, le 28 janvier 2026

NOTE DES AUTORITÉS FRANÇAISES

Objet : Commentaires écrits à la suite du groupe de travail en date du 13 janvier 2026 sur la révision du règlement établissant des normes d'émissions de CO₂ pour les voitures et camionnettes neuves

Les autorités françaises remercient la Présidence pour cet appel à commentaires. Par la présente note, les autorités françaises transmettent à la Présidence leurs commentaires et questions.

- **S'agissant de l'abaissement de l'objectif de réduction des émissions de 2035 à 90% pour les voitures particulières et les camionnettes neuves**

Les autorités françaises prennent acte des flexibilités envisagées à horizon 2035 et du mécanisme de compensation proposé. Elles soulignent qu'elles resteront extrêmement vigilantes à ce que ces mesures ne remettent pas en cause l'effet signal en faveur de l'électrification et ne dégradent pas les perspectives d'investissements industriels dans l'UE en matière d'automobile électrique, indispensables à la décarbonation du secteur.

Les autorités françaises rappellent que **des signaux clairs sont nécessaires au regard de la contribution importante attendue du secteur des transports routiers légers à l'atteinte de la neutralité climatique** de l'Union européenne d'ici 2050, dans un contexte d'augmentation des émissions européennes associées aux transports routiers depuis 1990. Elles signalent que **seul un déploiement large de la technologie électrique à batteries (BEV) est capable d'engager les baisses d'émissions prévues aux horizons 2040 et 2050**, et soulignent qu'un renoncement au déploiement massif de cette technologie d'ici 2035 remettrait nécessairement en question le réalisme de l'objectif climat 2040 adopté par le Conseil de l'Union européenne le 5 novembre 2025.

Elles saluent par conséquent le maintien d'une ambition élevée de réduction des émissions directes en 2035 avec le niveau de 90%, mais soulignent que la compensation des 10% d'émissions restants par des émissions indirectes constitue une **fragilisation préoccupante de l'intégrité**

climatique du cadre réglementaire. Elles seront donc vigilantes à maintenir l'objectif d'émissions directes 2035 au moins à 90%.

Les autorités françaises soulignent l'importance de politiques industrielles robustes pour garantir le succès de la transition bas-carbone de l'industrie automobile européenne dans un contexte de concurrence internationale accrue. Elles rappellent **l'importance capitale pour l'acceptabilité sociale de la transition écologique que cette transition maintienne la valeur ajoutée européenne de l'industrie automobile.** Elles rappellent les investissements majeurs réalisés à cet effet dans la filière électrique européenne depuis 5 ans et leur importance économique dans de nombreux territoires industriels européens.

Elles signalent qu'il est essentiel à toute politique industrielle de fournir une clarté et une prévisibilité du signal réglementaire envoyé aux acteurs industriels sur le long **terme pour ne pas retarder ou risquer de réinterroger les investissements dans les technologies** indispensables à la décarbonation du secteur et au développement économique des territoires européens. Elles seront donc attentives à ce que les flexibilités introduites par la révision soient systématiquement incitatives à la production en Europe.

Elles soulignent en particulier leur vigilance à ce que la flexibilité introduite par **l'abaissement de l'objectif de réduction des émissions de 2035 à 90%** n'aggrave pas le retard industriel de l'Europe dans le développement sur le sol européen de l'ensemble de la chaîne de valeur électrique. Dans ce contexte, les autorités françaises appellent à une vigilance forte de la part de la Commission sur le maintien d'incitations à investir dans les technologies électriques en Europe.

- **S'agissant de la compensation par les crédits carburants et acier bas carbone**

Les autorités françaises appellent la Commission à préciser les conditions d'application des **crédits carburants et acier bas carbone**, en particulier celle relative à l'acier bas carbone pour laquelle **aucune définition claire n'existe à date.** Elles soulignent les **risques méthodologiques forts de double comptage** introduits par les crédits carbone proposés pour l'incorporation de carburants et d'acier bas carbone. Elles seront par conséquent attentives à l'additionnalité de ces crédits par rapport aux incitations existantes pour la décarbonation de la production d'acier dans le cadre de la directive 2003/87/CE et de la mise sur le marché de carburants bas carbone dans le cadre de la directive (UE) 2023/2413. **Elles regrettent que le crédit carburant ne soit pas conditionné à des critères Made in the EU.**

- **S'agissant de la révision du facteur d'utilité**

Les autorités françaises soulignent leur attachement à une réglementation basée sur les données et rigoureuse sur le plan méthodologique. En ce sens, **elles saluent l'annonce par la Commission européenne en groupe technique de la révision du facteur d'utilité au 1^{er} janvier 2027**, tel que prévu initialement.

- **S'agissant de l'abaissement de l'objectif de réduction des émissions de 2030 à 40% pour les camionnettes neuves et de la situation des véhicules utilitaires légers**

Les autorités françaises saluent la prise en compte, par la Commission, des spécificités du segment des camionnettes (VUL), marqué à ce stade par une dynamique d'électrification plus limitée que celle des voitures particulières.

Elles prennent acte de l'abaissement de l'objectif de réduction des émissions à l'horizon 2030 à 40%. Les autorités françaises soulignent néanmoins que cette mesure ne répond pas directement aux difficultés auxquelles la filière fait face à court-terme. **Elles réitèrent, pour les véhicules utilitaires légers, leur demande d'extension du lissage 2025 – 2027 à un lissage sur cinq ans 2025 – 2029.**

Elles expriment une réserve d'examen quant à l'abaissement de l'objectif 2030 proposé, en particulier au regard du cumul de cette mesure avec le lissage proposé pour la période 2030 – 2032.

Elles remercient la Commission pour la correction de l'Article 2 incluant un rehaussement du seuil des catégories N.

- **S'agissant de la comptabilisation préférentielle des petits véhicules électriques (catégorie M1E) « Made in the EU »**

Les autorités françaises saluent une première avancée majeure sur la préférence européenne avec l'introduction d'une valorisation des véhicules électriques « Fabriqué dans l'UE / Made in the EU » (MiEU) pour les « petits véhicules électriques » dans la réglementation CO2 des véhicules légers.

Elles demandent l'extension de ce supercrédit à l'ensemble des véhicules électriques MiEU, **quelle que soit leur taille, dans une approche proportionnée maintenant une valorisation supérieure pour les petits véhicules électriques.** Les autorités françaises précisent que les niveaux de super-crédit indiqués pourront être ajustés au regard de la définition de la catégorie M1E et des critères MiEU retenus.

Elles demandent que la définition d'un véhicule *Made in the EU* et la méthodologie associée soit détaillée via l'insertion d'une nouvelle annexe au Règlement CO2 pour apporter de la visibilité à la filière quant à la mobilisation du super-crédit, ainsi que pour paramétrer au mieux le super-crédit accessible en regard du niveau d'exigence attendu. Un véhicule MiEU est en particulier un véhicule affichant un taux élevé de valeur MiEU et intégrant des composants stratégiques MiEU comme la batterie.

Les autorités françaises soulignent en outre qu'elles sont en cours d'examen de la définition de « petit véhicule électrique », prévue par le règlement Omnibus, en vue de s'assurer que celle-ci soit encadrée selon des critères idoines.

- **S'agissant du lissage proposé sur la période 2030 - 2032**

Les autorités françaises prennent acte du lissage proposé sur la période 2030 – 2032. Elles expriment une réserve d'examen pour analyser l'impact de cette flexibilité sur l'ambition climatique du règlement et l'effet signal en faveur de l'électrification. Les autorités françaises indiquent également envisager que le lissage de la cible 2030 puisse être conditionné aux groupes automobiles ne recourant pas au pooling, de sorte de préserver l'ambition climatique du règlement et d'accroître les signaux en faveur d'investissement au sein de l'Union européenne. Elles demandent à la Commission européenne d'étudier l'impact d'un tel scénario.

- **S'agissant du système de labellisation des véhicules**

Les autorités françaises saluent cette révision ambitieuse et attendue de la directive. Les nouvelles dispositions du règlement relatives à l'autonomie et à la consommation de carburant et d'électricité permettront aux consommateurs d'accéder à des informations plus complètes et de faire des choix

éclairés, au-delà des seules émissions de CO₂ actuellement indiquées sur l'étiquette. Les autorités françaises appellent néanmoins la Commission à étudier un découpage des classes qui valorise davantage les véhicules 100 % électriques, appelés à dominer le marché d'ici 2030, par exemple en leur réservant les 2 premières classes et en les distinguant selon un critère de consommation énergétique.

Les autorités françaises seront toutefois attentives aux modalités de **vérification et de contrôle des données optionnelles fournies par les constructeurs**. Il apparaît en effet indispensable de clarifier les responsabilités en matière de fiabilité des informations transmises, notamment s'agissant de l'acteur chargé de leur validation, afin de garantir la crédibilité et la comparabilité des données mises à disposition du public.

Par ailleurs, les autorités françaises estiment que l'apposition obligatoire ou optionnelle de données supplémentaires pourraient être envisagée. À ce titre, l'intégration, à titre optionnel, d'informations relatives au **temps de recharge** des véhicules électriques dans la base de données européenne constituerait un apport significatif. Une telle donnée pourrait constituer un élément d'information supplémentaire utile pour les consommateurs pour lesquels la question du temps de recharge reste un enjeu important dans le passage à l'électrique.

Enfin, il apparaîtrait pertinent de rendre obligatoire l'indication "**Made in the EU**" directement sur l'étiquette, plutôt qu'en option au sein de la base de données. Une telle évolution renforcerait la visibilité et la diffusion de cet indicateur auprès du grand public.

This is a courtesy translation and in the event there are any differences between the French and English texts, the French text governs.

The French authorities thank the Presidency for this call for comments. With this note, the French authorities are sending the Presidency their comments and questions.

- **Regarding the lowering of the 2035 emissions reduction target to 90% for new passenger cars and light commercial vehicles**

The French authorities take note of the flexibilities envisaged for 2035 and the proposed compensation mechanism. They stress that they will remain extremely vigilant to ensure that these measures do not undermine the signal effect in favor of electrification and do not damage the prospects for industrial investment in the EU in the field of electric vehicles, which is essential for the decarbonization of the sector.

The French authorities reiterate that **clear signals are needed in view of the significant contribution expected from the light road transport sector to achieving climate neutrality** in the European Union by 2050, in a context of increasing European emissions associated with road transport since 1990. They point out that **only the widespread deployment of battery electric vehicle (BEV) technology is capable of achieving the emission reductions planned for 2040 and 2050**, and emphasize that abandoning the mass deployment of this technology by 2035 would necessarily call into question the realism of the 2040 climate target adopted by the Council of the European Union on November 5, 2025.

They therefore welcome the maintenance of a high ambition to reduce direct emissions by 90% in 2035, but stress that offsetting the remaining 10% of emissions with indirect emissions constitutes a **worrying weakening of the climate integrity of the regulatory framework**. They will therefore be vigilant in maintaining the 2035 direct emissions target at least at 90%.

The French authorities stress the importance of robust industrial policies to ensure the success of the European automotive industry's low-carbon transition in a context of increased international competition. They reiterate **the crucial importance for the social acceptability of the ecological transition that this transition maintains the European added value of the automotive industry**. They highlight the major investments made to this end in the European electric vehicle sector over the past five years and their economic importance in many European industrial regions.

They point out that it is essential for any industrial policy to provide clarity and predictability in the regulatory signal sent to industrial players over the long term, so as **not to delay or risk calling into question investments in technologies** that are essential for the decarbonization of the sector and the economic development of European territories. They will therefore be vigilant in ensuring that the flexibilities introduced by the revision systematically encourage production in Europe.

They emphasize in particular their vigilance in ensuring that the flexibility introduced **by lowering the 2035 emissions reduction target to 90%** does not exacerbate Europe's industrial lag in the development of the entire electricity value chain on European soil. In this context, the French authorities call on the Commission to be highly vigilant in maintaining incentives to invest in electric technologies in Europe.

- **Regarding the compensation through fuel and low-carbon steel credits**

The French authorities call on the Commission to clarify the conditions for applying fuel and low-carbon steel credits, in particular those relating to low-carbon steel, for which no clear definition currently exists. They highlight the significant methodological risks of double counting introduced by the proposed carbon credits for the incorporation of fuels and low-carbon steel. They will therefore pay close attention to the additionality of these credits in relation to existing incentives for the decarbonization of steel production under Directive 2003/87/EC and the marketing of low-carbon fuels under Directive (EU) 2023/2413. They regret that the fuel credit is not conditional on « Made in the EU » criteria.

- **Regarding the revision of the utility factor**

The French authorities emphasize their commitment to data-driven and methodologically rigorous regulation. In this regard, they welcome the announcement by the European Commission in the Working Party that the utility factor will be revised on January 1, 2027, as originally planned.

- **Regarding the lowering of the 2030 emissions reduction target to 40% for new vans and the situation of light commercial vehicles**

The French authorities welcome the Commission's recognition of the specific characteristics of the light commercial vehicle (LCV) segment, which is currently experiencing a slower pace of electrification than the passenger car segment.

They note the reduction of the 2030 emissions reduction target to 40%. However, the French authorities stress that this measure does not directly address the short-term difficulties facing the sector. They reiterate their request for the 2025-2027 averaging period for light commercial vehicles to be extended to a five-year averaging period from 2025 to 2029.

They express a scrutiny reservation about the proposed lowering of the 2030 target, particularly in view of the combination of this measure with the proposed averaging for the period 2030-2032.

They thank the Commission for correcting Article 2 to include an increase in the threshold for N categories.

- **Regarding the preferential accounting treatment of small electric vehicles (M1E category) « Made in the EU »**

The French authorities welcome a first major step forward on European preference with the introduction of a « Made in the EU » (MiEU) rating for « small electric vehicles » in the CO2 regulations for light vehicles.

They are calling for this supercredit to be extended to all MiEU electric vehicles, regardless of size, in a proportionate approach that maintains a higher value for small electric vehicles. The French authorities specify that the super-credit levels indicated may be adjusted in light of the definition of category M1E and the MiEU criteria adopted.

They request that the definition of a vehicle Made in the EU and the associated methodology be detailed by inserting a new annex to the CO2 Regulation to provide visibility to the industry regarding the use of super-credits, as well as to optimally configure the super-credits available in relation to the expected level of requirements. A MiEU vehicle is, in particular, a vehicle with a high MiEU value and incorporating MiEU strategic components such as the battery.

The French authorities also emphasize that they are currently reviewing the definition of « small electric vehicle » provided for in the Omnibus Regulation, with a view to ensuring that it is governed by appropriate criteria.

- **Regarding the proposed averaging over the period 2030–2032**

The French authorities take note of the proposed averaging over the period 2030–2032. They express a scrutiny reservation to examine the impact of this flexibility on the climate ambition of the regulation and the signal effect in favor of electrification. The French authorities also indicate that they are considering making the averaging of the 2030 target conditional on automotive groups not resorting to pooling, so as to preserve the climate ambition of the regulation and increase the signals in favor of investment within the European Union. They ask the European Commission to study the impact of such a scenario.

- **Regarding the vehicle labeling system**

The French authorities welcome this ambitious and long-awaited revision of the directive. The new provisions of the regulation relating to range and fuel and electricity consumption will give consumers access to more comprehensive information and enable them to make informed choices, beyond the CO₂ emissions currently indicated on the label. The French authorities nevertheless call on the Commission to consider a classification system that gives greater prominence to 100% electric vehicles, which are set to dominate the market by 2030, for example by reserving the top two classes for them and distinguishing them according to energy consumption criteria.

The French authorities will nevertheless be attentive to the methods used **to verify and check the optional data provided by manufacturers**. It seems essential to clarify responsibilities regarding the reliability of the information provided, particularly with regard to the party responsible for validating it, in order to guarantee the credibility and comparability of the data made available to the public.

Furthermore, the French authorities believe that the mandatory or optional inclusion of additional data could be considered. In this regard, **the optional inclusion of information on electric vehicle charging times** in the European database would be a significant addition. Such data could provide useful additional information for consumers for whom charging time remains an important issue in the transition to electric vehicles.

Finally, it would seem appropriate to make the indication « **Made in the EU** » mandatory directly on the label, rather than optional within the database. Such a change would increase the visibility and dissemination of this indicator among the general public.