



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

Modification en 2025 du règlement européen sur le CO2 des voitures et VUL neufs

En avril 2019, le règlement sur les normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs (règlement 2019/631) a été adopté. Quatre ans plus tard, en avril 2023, le règlement a été modifié pour renforcer les normes, en les alignant sur l'objectif de l'Union européenne d'atteindre la neutralité climatique d'ici 2050 (règlement 2023/851). **Entre autres aspects, le texte a été amendé pour introduire une interdiction des moteurs à combustion à partir de 2035.**

Depuis lors, les craintes que l'industrie automobile européenne ne soit confrontée à un ralentissement économique se sont accrues. La demande plus faible que prévue de VUL électriques observée en 2024 fait que **les objectifs de 2025 pour ces mêmes véhicules risquent de ne pas être atteints ; les constructeurs risqueraient donc d'être confrontés à des pénalités importantes**, ce qui aggraverait les effets de la crise actuelle.

Heureusement, **le règlement comporte une clause de révision dès 2026 qui à la suite des dernières élections européennes a même été avancé à 2025** (programme de travail pour cette année de la Commission européenne).

Nous portons donc notre attention et vigilance sur l'évolution de ce texte alors les VUL jouent naturellement un rôle clé dans nos chaînes logistiques. Le prochain objectif européen de passage en 2030 à une réduction de 15 % à 50 % des émissions de CO2 est très ambitieux pour ce segment. De surcroît, cela pose un risque de non-conformité et d'amendes.

La FNTR va également surveiller de près cette modification dans la perspective ensuite, en 2026, de l'adaptation du règlement sur le CO2 des poids lourds.

Position FNTR en bref :

- **Nous sommes favorables à une révision anticipée** (dès 2025 au lieu de 2026) ainsi qu'à une révision régulière du règlement pour vérifier que les objectifs restent pragmatiques et réalistes.
- **Une approche technologiquement neutre** de la décarbonisation des véhicules qui reconnaîtrait avec l'hydrogène et l'électrique, le moteur à combustion et ses carburants neutres en carbone.
- **Un ajustement des objectifs de réduction des émissions de CO2** qui doivent s'aligner sur les progrès accomplis concernant l'infrastructure des carburants de substitution, la capacité du réseau, la sécurité de l'approvisionnement en électricité verte et en hydrogène, et la disponibilité de véhicules à des prix abordables.

- **Un alignement sur la législation européenne existante** nous semble indispensable sur :

- une réévaluation simultanée des normes CO2 des véhicules neufs avec le règlement AFIR (infrastructures de recharges alternatives).
- la directive sur les énergies renouvelables fixe des objectifs pour un rôle concernant les biocarburants et les carburants renouvelables d'origine non biologique. Les objectifs, définitions et calendriers de cette directive devraient être alignés sur les réglementations relatives aux normes d'émission de CO2 pour les nouveaux véhicules.
- des incitations à l'adoption de véhicules à carburants alternatifs doivent également être mises en place par le biais notamment de la directive sur le système d'échange de quotas d'émission de l'UE, la directive sur la taxation de l'énergie et la directive Eurovignette. Ces mesures devraient être adaptées pour éviter d'augmenter les coûts pour les opérateurs qui sont déjà confrontés à des coûts plus élevés pour les nouveaux véhicules conformément à des normes plus strictes en matière de CO2 et à des prix plus élevés pour les carburants et l'énergie.

Au Parlement européen les 6 et 8 mai 2025 et au Conseil le 7 mai 2025

A Strasbourg, mardi 6 mai 2025, les députés européens ont approuvé la proposition de la Commission européenne d'avancer de 2026 à 2025 la clause de révision du règlement établissant les normes de performance sur le CO2 pour les voitures et VUL neufs.

Des objectifs plus souples ont ensuite été votés dès jeudi 8 mai 2025 : cela permettra aux constructeurs automobiles de se conformer aux obligations en matière d'émissions pour les années 2025, 2026 et 2027 en établissant une moyenne de leurs performances sur l'ensemble de la période de trois ans, au lieu d'être évalués annuellement sur les émissions.

Entre temps, le Conseil, mercredi 7 mai, a adopté une approche générale sur la proposition de la Commission européenne sans modification.

Les juristes linguistes des deux Institutions vont maintenant vérifier le nouveau texte avec les propositions de la CE, le Conseil approuvera in fine la position du PE et l'acte sera adopté.

A suivre pour le même dossier sur les poids lourds (pour avancer la clause de révision de 2027 à 2026.