



Ceci est une traduction automatique; [veuillez vous référer à la langue originale.](#) La Commission européenne n'assume aucune responsabilité quant à la qualité et la fidélité de cette traduction automatique.

[Informations importantes concernant la traduction automatique](#)

Questions et réponses sur le paquet automobile

Strasbourg, le 16 décembre 2025

Comment ces nouvelles initiatives stimuleront-elles la mobilité propre, la décarbonation et la compétitivité dans le transport routier?

L'UE est déterminée à opérer la transition vers une économie décarbonée et compétitive. **La décarbonation est un puissant moteur de croissance, comme indiqué dans la [boussole pour la compétitivité](#) et le [pacte pour une industrie propre](#)** et démontré dans le dernier [rapport d'avancement 2025 sur l'action pour le climat](#).

La Commission maintient son **objectif de neutralité climatique au plus tard d'ici à 2050 et s'engage** à ce que toutes les politiques restent cohérentes avec ce niveau d'ambition. Il est indispensable de réduire les émissions de CO₂ dues au transport routier, étant donné qu'en 2023, elles représentaient environ 30 % des émissions nettes totales de CO₂ de l'UE et qu'elles sont toujours plus élevées qu'en 1990.

Le secteur automobile de l'UE est actuellement confronté à **une concurrence féroce et à une profonde transformation structurelle d'une** vitesse et d'une ampleur sans précédent, des changements importants dans le paysage mondial créant des défis pour les constructeurs. Il est donc extrêmement important de garantir la compétitivité de l'industrie et de la soutenir dans la transition vers une mobilité propre et la décarbonation du transport routier.

À la suite d'un dialogue stratégique spécifique avec l'industrie automobile sous la direction de la présidente **von der Leyen** et de nombreuses discussions avec les États membres et les parties prenantes, des ONG à l'industrie, la Commission présente aujourd'hui le paquet «automobile» en réponse à ces défis.

Ce paquet d'initiatives constitue la première stratégie industrielle pour l'industrie automobile. Il assure la cohérence climatique, industrielle et économique. Il comprend des éléments et des conditions propices **à la pérennité d'un secteur automobile propre et compétitif** et encourage les constructeurs à continuer d'investir dans des véhicules à émissions nulles.

Il offre une flexibilité accrue et une neutralité technologique dans les **normes en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes**, ainsi qu'une flexibilité ciblée **pour les véhicules utilitaires lourds** afin d'atteindre nos objectifs climatiques, et soutient l'adoption de **véhicules à émissions nulles et faibles dans les flottes d'entreprises**.

L'avenir est électrique. Dans le cadre de l'initiative relative aux petites voitures abordables, le train de mesures offre un cadre de soutien permettant aux constructeurs d'investir dans **la production de petits véhicules électriques** fabriqués dans l'UE.

Dans le cadre du paquet proposé aujourd'hui, la Commission crée également une nouvelle analyse de rentabilisation pour la fabrication de batteries en Europe avec un écosystème de batteries durable en Europe et renforce la compétitivité-coûts dans la production de batteries de l'UE grâce au **Battery Booster**.

Enfin, avec les nouvelles **règles d'étiquetage des voitures**, les consommateurs seront bien informés avant d'acheter des voitures et des camionnettes neuves et d'occasion, avec des

informations claires sur l'efficacité énergétique et les émissions de CO₂, mais aussi si la voiture est fabriquée dans l'UE.

La **proposition «omnibus»** garantit une réduction de la charge administrative et de la charge de mise en conformité afin d'améliorer la compétitivité des fabricants. La proposition porte les économies de coûts globales pour les entreprises et les administrations nationales à 706 millions d'euros, dont 222 millions d'euros pour les PME. Il s'agit de 51 millions d'euros d'économies de coûts administratifs et de 655 millions d'euros de coûts de mise en conformité. Les économies administratives réalisées grâce à toutes les initiatives omnibus et de simplification présentées jusqu'à présent par la Commission s'élèveront ainsi à environ 14,3 milliards d'euros par an. L'Omnibus donne également suite à l'initiative relative **aux petites voitures abordables** en proposant une définition technique simple du «petit véhicule électrique».

Comment ce paquet automobile stimulera-t-il la croissance économique et l'emploi?

La transition vers des véhicules à émissions nulles devrait **générer d'importantes économies de coûts à long terme, soutenant ainsi la croissance économique**. Il renforcera également la compétitivité de l'industrie automobile, contribuant à stabiliser la croissance et l'emploi.

Le paquet «automobile» stimulera la création de valeur et **augmentera les ventes de véhicules à émissions nulles fabriqués dans l'UE**. Avec une production automobile annuelle en baisse de 3 millions et des ventes de petites voitures en baisse de 1,6 million au cours des six dernières années, la relance de ce segment et le soutien à l'adoption de véhicules électriques fabriqués dans l'UE soutiendront la production et l'emploi dans l'UE et rendront la mobilité électrique plus abordable pour les citoyens européens.

L'Omnibus automobile permettra aux constructeurs automobiles d'économiser 2,1 milliards d'euros sur trois ans, libérant ainsi des ressources pour l'innovation et de nouveaux modèles électriques, renforçant ainsi la croissance de l'industrie. En outre, les normes révisées en matière d'émissions de CO₂ concernent l'offre, encourageant les constructeurs à mettre sur le marché des véhicules à émissions nulles, tandis que la proposition relative aux véhicules d'entreprise cible la demande, en particulier dans les segments où les réductions d'émissions sont les plus importantes. Ensemble, ces propositions **soutiendront la croissance économique et la compétitivité de l'industrie automobile de l'UE**.

NORMES D'ÉMISSIONS DE CO₂

Quelles sont les nouvelles normes d'émission de CO₂ et les flexibilités proposées pour les voitures et les camionnettes?

Les **normes d'émission de CO₂ pour les voitures et les camionnettes** constituent un élément essentiel du panier de mesures de l'UE visant à favoriser une transition progressive vers des véhicules à émissions nulles, tout en prévoyant un délai suffisant pour une transition équitable.

Les normes d'émission de CO₂ mises à jour pour les voitures et les camionnettes maintiennent cette **orientation claire vers une mobilité propre**, tout en offrant à l'industrie davantage d'options pour atteindre ses objectifs en matière de CO₂ grâce à **une neutralité technologique et à des flexibilités accrues**. Il sera important de garder cette orientation claire pour l'industrie dans son ensemble et pour tous les acteurs de la chaîne de valeur à émissions nulles et de l'écosystème connexe, tels que les fabricants de batteries et les opérateurs de recharge.

La révision proposée reste conforme à l'ambition climatique de l'UE et continue de donner une **certitude et une prévisibilité claires à long terme** aux investisseurs tout au long de la chaîne de valeur soutenant la compétitivité du secteur automobile de l'UE. Plusieurs **flexibilités** sont prévues jusqu'en 2035 et au-delà pour faciliter la conformité.

À partir de 2035, les constructeurs automobiles devront se conformer à un **objectif de réduction des émissions à l'échappement de 90 %**, tandis que les émissions restantes de 10 % devront être compensées au moyen de **deux mécanismes de compensation** tenant compte de l'utilisation d'acier **à faible teneur en carbone** fabriqué dans l'Union et des réductions d'émissions réelles

résultant **des carburants électroniques et des biocarburants** mis sur le marché au cours d'une année spécifique.

Les carburants électriques et les biocarburants contribueront donc à la décarbonation de l'ensemble du transport routier. Les réductions d'émissions de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation de ces **carburants** sont comptabilisées comme des crédits de carburant pour les constructeurs, qui peuvent compenser les émissions à l'échappement de leurs véhicules. Ces crédits carburant peuvent représenter jusqu'à **3 % de l'objectif de référence pour 2021**.

L'acier à faible teneur en carbone est essentiel pour atteindre les objectifs climatiques de l'UE et renforcer la compétitivité de sa base industrielle. Le secteur automobile est un utilisateur clé de l'acier. L'amendement permet aux constructeurs de véhicules de compenser les émissions de CO₂ de leurs véhicules en obtenant des crédits pour l'utilisation d'acier à faible teneur en carbone fabriqué dans l'Union dans les véhicules qu'ils produisent. Ces crédits pour l'acier à faible intensité de carbone peuvent contribuer à hauteur **de 7 % aux objectifs de référence pour 2021**. Cette flexibilité encouragera l'utilisation d'acier à faible teneur en carbone dans la fabrication de véhicules et contribuera ainsi à créer un marché chef de file pour la production d'acier à faible teneur en carbone dans l'Union.

La proposition permettra donc aux **véhicules hybrides rechargeables (PHEV), aux prolongateurs d'autonomie, aux véhicules hybrides légers et aux véhicules à moteur à combustion interne** de continuer à jouer un rôle au-delà de 2035, en plus des véhicules **entièrement électriques (EV)** et à hydrogène.

D'ici à 2035, la proposition reconnaît les défis structurels à court terme liés à l'adoption des **camionnettes** électriques et ajuste l'objectif **de réduction des émissions de CO₂ de 50 % à 40 % pour 2030**. Une flexibilité est également prévue pour les constructeurs automobiles en ce qui concerne le **comptage des petites voitures électriques abordables fabriquées dans l'UE pour la** conformité aux objectifs en matière de CO₂. En leur octroyant **des «supercrédits»**, au lieu de compter comme un, ceux-ci seront comptés comme 1,3, cela encouragera la production de ces petits véhicules électriques fabriqués dans l'UE.

Au cours de la période 2030-2032, la conformité pluriannuelle ou **la flexibilité «banque et emprunt»** est introduite afin que les constructeurs puissent dépasser l'objectif au cours d'une année si ce dépassement est compensé par un dépassement de l'objectif au cours d'une autre année de la période.

Pourquoi proposez-vous également une modification ciblée des normes CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds?

Outre les voitures et les camionnettes, la Commission propose une modification ciblée des normes CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds. Il vise à offrir aux constructeurs de camions et d'autocars une **flexibilité supplémentaire pour faciliter la conformité de leurs objectifs d'émissions de CO₂ applicables à l'horizon 2030**.

La modification ciblée permet aux constructeurs de **collecter plus de crédits d'émission au cours des années antérieures à 2030** que dans le règlement actuel. Alors que le règlement permet actuellement aux constructeurs d'obtenir des crédits uniquement lorsque leurs émissions de CO₂ sont inférieures à une trajectoire linéaire de réduction des émissions de CO₂, la proposition leur permettrait de générer des crédits dès que leurs émissions de CO₂ sont inférieures à leur objectif annuel d'émissions de CO₂.

En plus de faciliter le respect des objectifs pour 2030 applicables, la flexibilité offre la prévisibilité nécessaire aux constructeurs et encourage le déploiement plus précoce de véhicules utilitaires lourds à émissions nulles, tout en maintenant l'ambition globale des normes CO₂.

Quelles sont les modifications proposées aux règles d'étiquetage des véhicules et comment aideront-elles les consommateurs?

La nouvelle proposition actualise les règles de la directive de 1999 sur l'étiquetage des voitures afin

de garantir que **les consommateurs reçoivent des informations adéquates** pour prendre des décisions d'achat éclairées **lors de l'achat de véhicules**, ce qui aidera également les constructeurs à respecter leurs objectifs en matière de CO₂.

Les étiquettes informant les consommateurs sur le CO₂ et la performance énergétique du véhicule seront affichées à la fois dans les salles d'exposition et en ligne, et seront désormais harmonisées au niveau de l'UE, sur la base de la conception des étiquettes énergétiques de l'UE bien connues, qui sont bien reconnues par le public.

L'étiquette contiendra désormais de nouvelles informations sur la consommation d'énergie électrique et l'autonomie des véhicules électriques. Ces nouveaux éléments garantiront que les acheteurs potentiels de véhicules à émissions nulles reçoivent des informations pertinentes pour prendre des décisions d'achat éclairées. Elle étend également le **champ d'application de l'étiquette des véhicules**, actuellement limitée aux voitures neuves, **aux camionnettes neuves et aux voitures et camionnettes d'occasion**.

Enfin, la proposition met à disposition des informations supplémentaires dans une base de données en ligne sur les produits, afin de permettre aux consommateurs de comparer différents modèles de véhicules. Elle supprime également l'obligation de produire des affiches et des guides sur papier, une simplification qui réduit les coûts pour les fabricants et les distributeurs.

VÉHICULES D'ENTREPRISE

Pourquoi la Commission propose-t-elle de décarboner les véhicules d'entreprise?

Les véhicules d'entreprise exploités par de grandes entreprises ont un potentiel important pour stimuler la demande de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, renforcer la compétitivité de l'industrie automobile européenne et réduire les émissions dues aux transports. Cela est dû à leur grande part de nouvelles immatriculations de véhicules et à leurs caractéristiques opérationnelles. Dans l'UE, les immatriculations d'entreprises représentent environ 60 % de toutes les immatriculations de voitures et environ 90 % des immatriculations de camionnettes.

La proposition de règlement charge les États membres **de veiller à ce qu'une part spécifique des immatriculations de voitures et de camionnettes neuves par les grandes entreprises sur leur territoire soit à émissions nulles ou faibles à partir de 2030**. Il vise à soutenir l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans les véhicules d'entreprise et à favoriser la transition vers une mobilité propre. En assurant la sécurité du marché et en stimulant la demande, la proposition aidera les constructeurs automobiles européens à renforcer leur compétitivité mondiale, tout en réduisant les émissions et la dépendance aux combustibles fossiles dans le secteur du transport routier.

En mettant l'accent sur les grandes entreprises, la proposition **tire parti de leur pouvoir d'achat, ce qui donne aux constructeurs une plus grande certitude quant à la demande de véhicules à émission nulle et à faibles émissions**. Parce que les véhicules d'entreprise sont utilisés plus intensivement que les voitures privées, ils accumulent le kilométrage plus rapidement et entrent sur le marché de l'occasion plus tôt. Cela augmente la disponibilité de véhicules abordables à émissions nulles et faibles pour les acheteurs privés tout en réduisant les émissions globales des transports.

Soutenir l'adoption de véhicules d'entreprise à émission nulle et à faibles émissions dans l'ensemble de l'UE nécessite une approche rapide et cohérente. Par conséquent, un règlement est le moyen le plus efficace d'y parvenir, car il permet aux objectifs de s'appliquer immédiatement dans les États membres, ce qui a une incidence précoce sur le marché et garantit la prévisibilité des décisions d'investissement.

Elle fera également des émissions nulles ou faibles et des véhicules «fabriqués dans l'UE» une condition préalable pour les véhicules bénéficiant d'un soutien financier public.

Quelles sont les nouvelles règles établies pour les véhicules d'entreprise?

La proposition de règlement introduit des **objectifs contraignants pour la part des véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans les voitures de société neuves et les**

camionnettes immatriculées par les grandes entreprises dans **chaque État membre**. Les grandes entreprises sont définies conformément à [la directive 2013/34/UE](#).

À partir de 2030, les États membres doivent veiller à ce qu'une part minimale des voitures et camionnettes d'entreprise neuves immatriculées par de grandes entreprises soient à émissions nulles ou faibles, avec un sous-objectif distinct pour les véhicules à émissions nulles. Ces objectifs diffèrent d'un État membre à l'autre, ce qui reflète des différences dans la maturité du marché et les circonstances nationales dans l'ensemble de l'UE. Les États membres doivent faire rapport à la Commission sur le nombre total de véhicules d'entreprise immatriculés par de grandes entreprises, y compris la part des véhicules à émissions nulles et faibles. Ces informations doivent être déclarées séparément pour les voitures et les camionnettes.

Afin de soutenir davantage la transition vers une mobilité propre, le règlement proposé exige que les États membres ne prévoient aucune incitation financière pour l'achat, la location, la location-vente ou l'exploitation de véhicules d'entreprise autres que des véhicules à émissions faibles ou nulles qui sont fabriqués dans l'UE.

BATTERIE BOOSTER

Quel est le champ d'application du Battery Booster et quel est son lien avec d'autres initiatives de l'UE?

Avec 1,8 milliard d'euros, le **Battery Booster** accélère le développement de batteries fabriquées dans l'UE en s'attaquant aux points d'étranglement tout au long de la chaîne de valeur et en soutenant l'écosystème complet des batteries. Dans le cadre du Battery Booster, 1,5 milliard d'euros soutiendront les producteurs européens de cellules de batterie au moyen de prêts sans intérêt.

Le Booster renforce l'approvisionnement en matériaux en amont de l'Europe, apporte un soutien financier aux investissements et à l'innovation, garantit des conditions de concurrence équitables pour les batteries fabriquées dans l'UE et harmonise les actions menées dans les États membres pour stimuler la compétitivité et la durabilité.

Il s'agit de la stratégie industrielle globale de l'UE sur les batteries, qui s'appuie sur des initiatives telles que le [règlement pour une industrie «zéro net»](#), le [plan d'action pour le secteur automobile](#) et le plan d'action stratégique pour les batteries. En soutenant les investissements, en créant une demande de batteries fabriquées dans l'UE, en alignant les investissements étrangers sur les intérêts stratégiques et en favorisant l'innovation et la coordination, elle apporte une valeur ajoutée manifeste à l'industrie européenne des batteries.

OMNIBUS AUTOMOBILE

Comment réduisez-vous la conformité et les charges et coûts administratifs pour le secteur automobile?

Dans ses [orientations politiques pour la Commission européenne 2024-2029](#), la présidente **von der Leyen** a exposé une vision axée sur la prospérité durable et le renforcement de la compétitivité dans toute l'Europe, en soulignant la nécessité de rendre les affaires plus rapides et plus faciles.

Dans ce contexte, le paquet Omnibus automobile devrait apporter un soulagement significatif aux entreprises, avec des **économies annuelles estimées à environ 706 millions d'euros par an** en coûts de conformité et administratifs. Les économies administratives réalisées grâce à toutes les initiatives omnibus et de simplification présentées jusqu'à présent par la Commission s'élèveront ainsi à environ 14,3 milliards d'euros par an. L'Omnibus automobile réalisera ces économies grâce à une série de modifications ciblées aux règlements existants.

- Modifications [du règlement \(CE\) no 561/2006](#) et [du règlement \(UE\) no 165/2014](#) afin de permettre aux États membres d'exempter **les e-Vans dont le GVW est compris entre 3,5 tonnes et 4,25 tonnes et qui effectuent exclusivement des transports nationaux de l'obligation d'installer des tachygraphes intelligents**, les mettant ainsi sur un pied d'égalité avec leur équivalent en combustibles fossiles avec la même charge utile, et d'alléger les coûts d'ajustement supportés par les citoyens et les fabricants en raison de l'ambiguïté

actuelle résultant d'interprétations nationales divergentes des décisions de justice récentes.

- Modifications du règlement (UE) 2019/2144 afin d'exempter **les e-Vans dont le GVW est compris entre 3,5 tonnes et 4,25 tonnes (classés comme camionnettes N2) de l'obligation d'être équipés de limiteurs de vitesse**, les mettant ainsi sur un pied d'égalité avec leurs équivalents combustibles fossiles, les camionnettes diesel N1.
- des modifications du règlement (CE) 2024/1257 visant à **retirer du cadre Euro 7 les essais de laboratoire à basse température de type 6** qui font double emploi avec des exigences sans avantage supplémentaire pour l'environnement; faire **référence aux «catégories de véhicules»** plutôt qu'aux «types de véhicules» pour la réception par type du moteur Euro 7 (unité technique distincte); et pour le **développement de dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique (OBFCM) et d'une infrastructure de données embarquée de surveillance (OBM)** et de méthodes communes pour leur traitement, qui contribueront à réaliser pleinement le potentiel des données OBM et OBFCM.
- Abrogation du règlement (UE) no 540/2014 afin de supprimer un désavantage concurrentiel pour les constructeurs automobiles de l'UE lorsqu'ils vendent leurs voitures à l'échelle mondiale en les empêchant de devoir démontrer la conformité administrative avec deux ensembles d'exigences en matière de **bruit**.
- Modifications du règlement (UE) 2018/858 introduisant une nouvelle sous-catégorie de voitures particulières et de **petits véhicules électriques de la catégorie M1 («M1E»)**, sur la base d'une longueur maximale de 4,2 mètres.

Quel est le potentiel de ces mesures pour promouvoir l'adoption sur le marché de petites voitures électriques abordables dans l'UE?

Avant 2035, les constructeurs automobiles pourront bénéficier de «**super crédits**», tels qu'intégrés dans les normes CO2, pour les petites voitures électriques abordables fabriquées dans l'Union européenne. Elle incite fortement les constructeurs automobiles à produire et à commercialiser des volumes plus élevés de petits véhicules électriques, ce qui devrait également avoir un effet positif indirect sur le caractère abordable de ces véhicules.

L'Omnibus introduit également une **nouvelle catégorie de véhicules dans le cadre de l'initiative «Petites voitures abordables»**, qui couvre les véhicules électriques d'une longueur maximale de 4,2 mètres. La Commission s'efforcera de geler les exigences pour cette catégorie pendant 10 ans.

Cette définition harmonisée des petites voitures électriques simplifiera le travail des États membres et des autorités locales lors de la mise en place de régimes fiscaux (c'est-à-dire subventions à l'achat, taxes, exonération des péages routiers) et non fiscaux (c'est-à-dire redevances de stationnement fondées sur la taille, tarification à prix réduit, accès privilégié aux voies ou au stationnement) visant à promouvoir l'adoption de petits véhicules électriques abordables.

Pour plus d'informations

[Pré-libération](#)

[Fiche d'information](#) – Agir pour un secteur automobile européen propre et compétitif

[Fiche d'information](#) – Révision des normes en matière d'émissions de CO2 et proposition relative aux véhicules Corportate

Personnes de contact pour la presse:

[Anna-Kaisa ITKONEN](#) (+32 2 29 57501)

[Ana CRESPO PARRONDO](#) (+32 2 29 81325)

[Anni JUUSOLA](#) (+32 2 29 60 986)

[Rüya PERINCEK](#) (+32 2 29 94903)

Renseignements au public: [Europe Direct](#) par téléphone au [00 800 67 89 10 11](#) ou par [courriel](#)