Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2026/1046

7.5.2026

# RÈGLEMENT (UE) 2026/1046 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**du 29 avril 2026**

**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,

vu l'avis du Comité économique et social européen ([1]),

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ([2]),

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil ([3]) fixe les objectifs en matière d'émissions de $CO_2$ 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 $CO_2$ 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 $CO_2$ fixés au titre du règlement (UE) 2019/1242 reste inchangé.

(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 $CO_2$ sont inférieures à l'objectif d'émissions spécifiques de $CO_2$ plutôt qu'à la trajectoire de réduction des émissions de $CO_2$.

(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.

([1]) Avis du 18 mars 2026 (non encore paru au Journal officiel).
([2]) Position du Parlement européen du 12 mars 2026 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 30 mars 2026.
([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 $CO_2$ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) nº 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).

(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 $CO_2$, 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 $CO_2$ visée au paragraphe 2 pour la période de communication des rapports de l'année 2025 et les émissions spécifiques moyennes de $CO_2$ 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 $CO_2$ pour les périodes de communication des rapports des années autres que 2025 à 2029 et les émissions spécifiques moyennes de $CO_2$ 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 Strasbourg, le 29 avril 2026.

| *Par le Parlement européen* | *Par le Conseil* |
|---|---|
| *La présidente* | *La présidente* |
| R. METSOLA | M. RAOUNA |

*ANNEXE*

L'annexe I du règlement (UE) 2019/1242 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:

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

$$ET2025(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times \left[\left(1 - pv_{sg}\right) \times ET_{sg,2025} + pv_{sg} \times ETp_{sg,2025}\right]$$

$$ET2025(M)_Y = ET2025(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y$$».