

COM(2025) 784 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2025/2026

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 16 janvier 2026

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 16 janvier 2026

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

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

E 20305

Bruxelles, le 17 décembre 2025
(OR. en)

16977/25

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

**TRANS 657
AVIATION 188
MAR 177
CLIMA 611
COMPET 1373
ENV 1409
ENER 692
ECOFIN 1769
IND 631
CODEC 2165**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	17 décembre 2025
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
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

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2025) 784 final.

p.j.: COM(2025) 784 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 16.12.2025
COM(2025) 784 final

2025/0423 (COD)

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**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Le règlement (UE) 2019/1242¹ établit des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs. Il s'agit d'une contribution essentielle à la réalisation des objectifs fixés dans la loi européenne sur le climat, notamment la neutralité climatique à l'horizon 2050 et l'objectif pour 2030 consistant à réduire les émissions de CO₂ de l'ensemble de l'économie de 55 % par rapport à 1990.

L'industrie automobile revêt une importance capitale pour l'économie de l'UE et représente plus de 7 % du PIB de l'Union. Elle fournit des emplois, directement ou indirectement, dans le secteur de la fabrication, des ventes, de l'entretien, de la construction et des services de transport, à quelque 13 millions d'Européens. Le secteur automobile subit une transformation structurelle, y compris l'évolution des technologies propres et numériques. Les normes en matière de CO₂ offrent une sécurité et une prévisibilité à long terme pour les investisseurs tout au long de la chaîne de valeur, permettant ainsi cette transformation sectorielle, tout en laissant suffisamment de temps pour une transition équitable vers des véhicules à émission nulle.

Le règlement exige que les émissions annuelles moyennes de CO₂ des véhicules utilitaires lourds neufs, à l'échelle du parc de l'Union, soient réduites tous les cinq ans. En 2025, un objectif de réduction de 15 % des émissions de CO₂ par rapport aux valeurs de 2019 a commencé à s'appliquer pour chacune des périodes de communication des rapports de la période 2025-2029 en ce qui concerne les camions lourds dont la masse maximale en charge techniquement admissible (TPMLM) est supérieure à 16 tonnes. Il sera suivi par un objectif de réduction de 43 % des émissions de CO₂ applicable, à compter de 2030, aux véhicules utilitaires lourds, y compris les camions dont la TPMLM est supérieure à 5 tonnes et les autobus dont la TPMLM est supérieure à 7,5 tonnes. Ce dernier objectif nécessite dans la pratique qu'une part importante des véhicules neufs immatriculés d'un constructeur soient des véhicules à émission nulle (par exemple, les véhicules électriques à batterie).

Chaque année, la moyenne des émissions de CO₂ et l'objectif d'émissions spécifiques de CO₂ sont établis, pour chaque constructeur, sur la base de l'objectif à l'échelle du parc de l'Union, afin d'évaluer les résultats des constructeurs quant au respect de leurs objectifs.

Le règlement (UE) 2019/1242 autorise les constructeurs à collecter des crédits d'émission à la condition que leurs émissions spécifiques de CO₂ soient en dessous de la trajectoire de réduction des émissions de CO₂, laquelle est une trajectoire linéaire reliant les objectifs applicables au début de deux périodes de 5 ans consécutives. Ces crédits d'émission pourront ensuite être utilisés à des fins de conformité à un stade ultérieur.

Cette modification ciblée offre aux constructeurs une marge de manœuvre supplémentaire en ce qui concerne les objectifs en matière de CO₂, leur permettant de collecter davantage de crédits d'émission au cours des années antérieures à 2030. Cela permettrait de faciliter le respect des normes au cours de la période débutant en 2030 tout en maintenant les objectifs de

¹ 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 (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202).

réduction des émissions de CO₂. Les autres modifications éventuelles du règlement ne relèvent pas du champ d'application et des objectifs de la présente proposition. La nécessité d'opérer de telles modifications pourra, le cas échéant, être évaluée à l'occasion de la prochaine révision du règlement. Afin de préserver la sécurité et la prévisibilité réglementaires, il est essentiel que cette marge de manœuvre supplémentaire soit convenue rapidement et sans retard entre le Parlement européen et le Conseil. La Commission travaillera de manière constructive avec les colégislateurs pour faire en sorte que le processus législatif concernant la présente proposition préserve pleinement l'objet essentiel de cette dernière et ne le dénature pas.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La présente proposition ne modifie pas les règles de fond du règlement (UE) 2019/1242 et maintient les objectifs. La proposition répond aux préoccupations exprimées dans l'UE par le secteur automobile, en offrant aux constructeurs une marge de manœuvre supplémentaire pour se conformer aux objectifs du règlement.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Le règlement relatif à la loi européenne sur le climat² établit le cadre pour parvenir à la neutralité climatique au sein de l'UE d'ici à 2050. Le règlement exige que les émissions nettes de gaz à effet de serre de l'UE soient réduites d'au moins 55 % (par rapport aux niveaux de 1990) d'ici à 2030. Conformément aux objectifs de réduction prévus par la loi européenne sur le climat, le règlement (UE) 2019/1242 fixe des objectifs de réduction des émissions pour les véhicules utilitaires lourds.

La Commission a également proposé une modification de la loi européenne sur le climat qui consacre l'objectif de réduction de 90 % à l'horizon 2040. Le Conseil et le Parlement européen ont arrêté leurs positions sur ce dossier, qui fait actuellement l'objet d'une procédure de codécision.

La présente proposition ne modifie pas les objectifs de réduction des émissions de CO₂ et ne revoit pas à la baisse les ambitions globales d'émissions de CO₂. Elle introduit une marge de manœuvre supplémentaire permettant aux constructeurs de véhicules utilitaires lourds de se conformer aux objectifs de réduction des émissions à l'horizon 2030, tout en préservant la sécurité et la prévisibilité pour les investisseurs tout au long de la chaîne de valeur.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La base juridique de la présente proposition est l'article 192 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Conformément à l'article 191 et à l'article 192, paragraphe 1, du TFUE, l'Union européenne contribue à la poursuite, entre autres, des objectifs suivants: la préservation, la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement, la promotion, sur le plan international, de mesures destinées à faire face aux problèmes régionaux ou planétaires de l'environnement, et en particulier la lutte contre le changement climatique. L'Union a déjà adopté, sur la base de l'article 192 du TFUE, des politiques visant à lutter

² Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

contre les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds par le biais du règlement (UE) 2019/1242 et du règlement (UE) 2024/1610 qui a modifié celui-ci une première fois³.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

La présente initiative est conforme au principe de subsidiarité. La modification du règlement (UE) 2019/1242 visant à offrir cette marge de manœuvre supplémentaire ne peut pas être réalisée par les États membres eux-mêmes.

- **Proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité, car elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'Union consistant à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'une manière efficace au regard des coûts, tout en offrant aux constructeurs de véhicules une marge de manœuvre supplémentaire pour se conformer à leurs obligations et en maintenant le niveau d'ambition des objectifs.

- **Choix de l'instrument**

La proposition modifie le règlement (UE) 2019/1242 uniquement en ce qui concerne l'octroi d'une marge de manœuvre supplémentaire relative aux périodes de mise en conformité. Il convient donc de suivre la même forme d'acte, à savoir un règlement.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Aucune évaluation n'est nécessaire pour la proposition, car elle ne prévoit qu'une marge de manœuvre temporaire afin de permettre aux constructeurs de véhicules de respecter les objectifs de réduction des émissions de CO₂ à l'horizon 2030.

- **Consultation des parties intéressées**

La Commission a mené des discussions intenses et approfondies avec les constructeurs et les parties prenantes de la chaîne de valeur automobile au cours de réunions bilatérales et de réunions de haut niveau relatives aux véhicules utilitaires lourds, qui ont eu lieu aux troisième et quatrième trimestres de 2025.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

La proposition a été élaborée à l'issue d'un processus d'examen interne des obligations existantes et se fonde sur les expériences tirées de la mise en œuvre de la législation correspondante, y compris le processus annuel de suivi du respect des objectifs en matière de CO₂ par les constructeurs.

- **Analyse d'impact**

La proposition concerne des modifications ciblées du règlement (UE) 2019/1242 visant à offrir aux constructeurs une marge de manœuvre temporaire supplémentaire en ce qui

³ Règlement (UE) 2024/1610 du Parlement européen et du Conseil du 14 mai 2024 modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et intégrant des obligations de déclaration, modifiant le règlement (UE) 2018/858 et abrogeant le règlement (UE) 2018/956 (<http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

concerne leurs obligations de conformité. Elle ne modifie pas le niveau d'ambition des objectifs. Par conséquent, aucune analyse d'impact n'a été réalisée.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Par rapport au règlement actuel, la proposition ne devrait pas augmenter les coûts administratifs. Par ailleurs, elle n'accroîtra pas la complexité du cadre juridique.

- **Droits fondamentaux**

La proposition respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne⁴. Elle contribue en particulier à l'objectif d'un niveau élevé de protection de l'environnement, conformément au principe de développement durable énoncé à l'article 37 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La fiche financière législative décrivant les implications sur le plan des ressources budgétaires, humaines et administratives était jointe à la proposition qui a conduit à l'adoption du règlement (UE) 2019/1242 et de sa dernière révision par le règlement (UE) 2024/1610.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La présente proposition ne modifie pas le contenu des règles et l'évaluation de la mise en œuvre reste la même que celle de la proposition ayant conduit à l'adoption du règlement (UE) 2019/1242, tel que modifié par le règlement (UE) 2024/1610.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

L'article 1^{er}, paragraphe 1, du présent règlement modifie les éléments suivants:

- l'article 7, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2019/1242 afin de préciser les règles révisées pour la détermination des crédits d'émission;
- l'annexe I du règlement (UE) 2019/1242 afin d'introduire les formules nécessaires à l'annexe I, point 5.2, pour la mise en œuvre de la modification de l'article 7, paragraphe 1, point a).

⁴ Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (JO C 326 du 26.10.2012, p. 391).

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

(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 européen⁵,
vu l'avis du Comité des régions⁶,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil⁷ fixe les objectifs en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs, qui 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 à l'échelle 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 de réduction 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 équitable. Il est donc essentiel de maintenir inchangé le niveau des objectifs de réduction des émissions de CO₂ fixés au titre du règlement (UE) 2019/1242.
- (3) Afin de faciliter le respect des objectifs applicables à compter de 2030, compte tenu du retard dans le déploiement des infrastructures publiques de rechargement destinées aux

⁵ JO C , , p. .

⁶ JO C , , p. .

⁷ Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 ([JO L 111 du 25.4.2019, p. 13](#), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

véhicules utilitaires lourds le long des autoroutes, il y a lieu de permettre aux constructeurs de générer davantage de crédits d'émission avant 2030, ce qui pourrait également encourager le déploiement plus rapide de véhicules utilitaires lourds à émission nulle.

- (4) Il convient dès lors qu'au cours des périodes de communication des rapports des années 2025 à 2029 uniquement, les constructeurs collectent 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) Compte tenu du fait que le déploiement d'autobus urbains à émission nulle est déjà avancé et que le manque de développement éventuel des infrastructures publiques de rechargement le long des autoroutes ne compromet pas l'utilisation de ces véhicules, la présente modification ne devrait pas s'appliquer aux autobus urbains.
- (6) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'octroi d'une marge de manœuvre supplémentaire aux constructeurs afin qu'ils puissent respecter les objectifs en matière de réduction des émissions de CO₂, tout en maintenant les niveaux d'ambition, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de la portée et des effets de l'action, être mieux réalisés 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 tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (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 modifié comme suit:
 - «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 dénommées «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 Bruxelles, le

Par le Parlement européen
La présidente

Par le Conseil
Le président

FICHE FINANCIÈRE ET NUMÉRIQUE LÉGISLATIVE

1.	CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE.....	3
1.1.	Dénomination de la proposition/de l'initiative	3
1.2.	Domaine(s) politique(s) concerné(s).....	3
1.3.	Objectif(s)	3
1.3.1.	Objectif général / objectifs généraux	3
1.3.2.	Objectif(s) spécifique(s).....	3
1.3.3.	Résultat(s) et incidence(s) attendus.....	3
1.3.4.	Indicateurs de performance	3
1.4.	La proposition/l'initiative porte sur:	4
1.5.	Justification(s) de la proposition/de l'initiative	4
1.5.1.	Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative	4
1.5.2.	Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins de la présente section, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'UE» la valeur découlant de l'intervention de l'UE qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.	4
1.5.3.	Leçons tirées d'expériences similaires	4
1.5.4.	Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés	5
1.5.5.	Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement	5
1.6.	Durée de la proposition/de l'initiative et de son incidence financière	6
1.7.	Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)	6
2.	MESURES DE GESTION.....	8
2.1.	Dispositions en matière de suivi et de compte rendu	8
2.2.	Système(s) de gestion et de contrôle.....	8
2.2.1.	Justification du (des) mode(s) d'exécution budgétaire, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée	8
2.2.2.	Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer	8
2.2.3.	Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport entre les coûts du contrôle et la valeur des fonds gérés concernés), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture).....	8
2.3.	Mesures de prévention des fraudes et irrégularités	9
3.	INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE	10

3.1.	Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)	10
3.2.	Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits	12
3.2.1.	Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels	12
3.2.1.1.	Crédits issus du budget voté.....	12
3.2.1.2.	Crédits issus de recettes affectées externes	17
3.2.2.	Estimation des réalisations financées à partir des crédits opérationnels.....	22
3.2.3.	Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs.....	24
3.2.3.1.	Crédits issus du budget voté.....	24
3.2.3.2.	Crédits issus de recettes affectées externes	24
3.2.3.3.	Total des crédits	24
3.2.4.	Besoins estimés en ressources humaines	25
3.2.4.1.	Financement sur le budget voté.....	25
3.2.4.2.	Financement par des recettes affectées externes	26
3.2.4.3.	Total des besoins en ressources humaines	26
3.2.5.	Vue d'ensemble de l'incidence estimée sur les investissements liés aux technologies numériques	28
3.2.6.	Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel	28
3.2.7.	Participation de tiers au financement	28
3.3.	Incidence estimée sur les recettes	29
4.	DIMENSIONS NUMERIQUES	29
4.1.	Exigences pertinentes en matière numérique	30
4.2.	Données.....	30
4.3.	Solutions numériques.....	31
4.4.	Évaluation de l'interopérabilité.....	31
4.5.	Mesures de soutien de la mise en œuvre numérique.....	32

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/1242 afin de prévoir une marge de manœuvre supplémentaire pour les constructeurs de véhicules utilitaires lourds neufs en ce qui concerne le calcul des crédits d'émission pour les périodes de communication des rapports des années 2025 à 2029

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Politique climatique

1.3. Objectif(s)

1.3.1. Objectif général / objectifs généraux

Les normes en matière de CO₂ offrent une sécurité et une prévisibilité à long terme pour les investisseurs tout au long de la chaîne de valeur du secteur automobile, tout en laissant suffisamment de temps pour une transition équitable. La proposition modificative vise à offrir aux constructeurs une marge de manœuvre supplémentaire pour se conformer à l'objectif d'émissions de CO₂ pour 2030, tout en laissant le niveau d'ambition inchangé.

1.3.2. Objectif(s) spécifique(s)

La proposition porte sur des modifications ciblées du règlement relatif aux émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds en vue d'offrir aux constructeurs une marge de manœuvre supplémentaire: elle prévoit la possibilité de collecter davantage de crédits d'émission au cours des années antérieures à 2030, lesquels pourront ensuite être utilisés à des fins de conformité au cours des années suivantes.

1.3.3. Résultat(s) et incidence(s) attendus

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

Si la modification proposée était adoptée, les constructeurs seraient en mesure de collecter des crédits d'émission au cours des périodes de communication des rapports des années 2025 à 2029 si leurs émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures aux objectifs d'émissions de CO₂ plutôt qu'à la trajectoire de réduction des émissions de CO₂.

1.3.4. Indicateurs de performance

Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.

Surveillance du respect des normes en matière de CO₂ par les constructeurs au cours de la période 2025-2030.

1.4. La proposition/l'initiative porte sur:

☐ une action nouvelle

☐ une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire⁸

⁸ Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

☒ la prolongation d'une action existante

☐ une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative

La proposition modificative vise à offrir aux constructeurs une marge de manœuvre supplémentaire pour se conformer aux objectifs en matière d'émissions de CO₂, tout en conservant l'ambition générale concernant les objectifs de réduction de CO₂ au cours de la période 2025-2040.

1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins de la présente section, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'UE» la valeur découlant de l'intervention de l'UE qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.

Le changement climatique ne connaît pas de frontières, et ce problème ne saurait être résolu au seul niveau régional ou local. L'action climatique doit être concertée au niveau européen et une action de l'UE se justifie pour des raisons de subsidiarité. Compte tenu de la nécessité de modifier le règlement (UE) 2019/1242 en offrant une marge de manœuvre supplémentaire en ce qui concerne les périodes de mise en conformité, les objectifs de la présente initiative ne peuvent pas être atteints par les États membres eux-mêmes.

1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires

La proposition s'appuie sur la législation existante, qui fera en sorte que les émissions de CO₂ du parc de l'Union de véhicules utilitaires lourds neufs diminuent de manière continue.

1.5.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés

Aucune ressource supplémentaire nécessaire

1.5.5. Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement

Aucune ressource supplémentaire nécessaire

1.6. Durée de la proposition/de l'initiative et de son incidence financière

☒ **Durée limitée**

- ☐ En vigueur à partir de/du [JJ/MM]AAAA jusqu'en/au [JJ/MM]AAAA
- ☐ Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits d'engagement et de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits de paiement.

☐ **Durée illimitée**

- Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de AAAA jusqu'en AAAA,
- puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)⁹

☒ **Gestion directe** par la Commission

- ☒ dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;
- ☐ par les agences exécutives

☐ **Gestion partagée** avec les États membres

☐ **Gestion indirecte** en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

- ☐ à des pays tiers ou des organismes qu'ils ont désignés
- ☐ à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser)
- ☐ à la Banque européenne d'investissement et au Fonds européen d'investissement
- ☐ aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier
- ☐ à des établissements de droit public
- ☐ à des entités de droit privé investies d'une mission de service public, pour autant qu'elles soient dotées de garanties financières suffisantes
- ☐ à des entités de droit privé d'un État membre qui sont chargées de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et dotées de garanties financières suffisantes
- ☐ à des organismes ou des personnes chargés de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la politique étrangère et de sécurité commune, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiés dans l'acte de base concerné
- ☐ à des entités établies dans un État membre, régies par le droit privé d'un État membre ou par le droit de l'Union et qui peuvent se voir confier, conformément à la réglementation sectorielle, l'exécution des fonds de l'Union ou des garanties budgétaires, dans la mesure où ces entités sont contrôlées par des établissements de droit public ou par des entités de droit privé investies d'une mission de service public et disposent des garanties financières appropriées sous la forme d'une responsabilité solidaire des entités de contrôle ou des garanties financières

⁹ Les explications sur les modes d'exécution budgétaire ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

équivalentes et qui peuvent être, pour chaque action, limitées au montant maximal du soutien de l'Union.

Remarques

Aucune ressource supplémentaire nécessaire
--

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Aucune modification n'est apportée aux dispositions en matière de suivi et de compte rendu, étant donné que le système actuel permet également de suivre l'application de la marge de manœuvre supplémentaire proposée.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. Justification du (des) mode(s) d'exécution budgétaire, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée

La proposition ne met pas en œuvre un programme financier, mais introduit une marge de manœuvre supplémentaire en ce qui concerne le respect par les constructeurs de véhicules utilitaires lourds des objectifs en matière d'émissions de CO₂. Le mode de gestion, les mécanismes de mise en œuvre du financement, les modalités de paiement et la stratégie de contrôle en matière de taux d'erreur ne sont pas applicables.

2.2.2. Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer

La présente proposition ne concerne pas un programme de dépenses. Le suivi efficace des données relatives à l'immatriculation des véhicules est essentiel pour garantir la sécurité juridique lors de l'application de la législation ainsi que des conditions de concurrence égales entre les différents constructeurs.

2.2.3. Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport entre les coûts du contrôle et la valeur des fonds gérés concernés), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)

La présente initiative n'entraîne pas de nouveaux contrôles/risques significatifs qui ne seraient pas couverts par un cadre de contrôle interne existant. Aucune mesure spécifique au-delà de l'application du règlement financier n'a été envisagée.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Outre l'application du règlement financier afin de prévenir la fraude et les irrégularités, la marge de manœuvre supplémentaire prévue par la présente proposition pour respecter les exigences en matière de réduction des émissions de CO₂ s'accompagnera d'une surveillance et d'une communication concernant les différents ensembles de données, comme le prévoit le règlement (UE) 2019/1242.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

Aucune ressource supplémentaire nécessaire L'équipe actuelle continuera à gérer l'initiative.

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND ¹⁰	de pays AELE ¹¹	de pays candidats et pays candidats potentiels ¹²	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NO N	OUI/NON	OUI/NO N	OUI/NON
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NO N	OUI/NON	OUI/NO N	OUI/NON
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NO N	OUI/NON	OUI/NO N	OUI/NON

- Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats et pays candidats potentiels	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NO N	OUI/NON	OUI/NO N	OUI/NON
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NO N	OUI/NON	OUI/NO N	OUI/NON
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NO N	OUI/NON	OUI/NO N	OUI/NON

¹⁰ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

¹¹ AELE: Association européenne de libre-échange.

¹² Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels

- ☒ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels
- ☐ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

3.2.1.1. Crédits issus du budget voté

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Numéro	
---	--------	--

DG: <.....>			Année	Année	Année	Année	TOTAL CFP
			2024	2025	2026	2027	2021-2027
Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire	Engagements	(1a)					0,000
	Paievements	(2a)					0,000
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					0,000
	Paievements	(2b)					0,000
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ¹³							
Ligne budgétaire		(3)					0,000
TOTAL des crédits Pour la DG <.....>	Engagements	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paievements	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Année	Année	Année	Année	TOTAL CFP
			2024	2025	2026	2027	2021-2027

¹³ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE <....> du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Numéro	
--	--------	--

DG: <.....>			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire	Engagements	(1a)					0,000
	Paielements	(2a)					0,000
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					0,000
	Paielements	(2b)					0,000
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ¹⁴							
Ligne budgétaire		(3)					0,000
TOTAL des crédits	Engagements	=1a+1b +3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

¹⁴ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

Pour la DG <.....>	Paielements	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--------------------	-------------	----------	-------	-------	-------	-------	-------

DG: <.....>			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire	Engagements	(1a)					0,000
	Paielements	(2a)					0,000
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					0,000
	Paielements	(2b)					0,000
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ¹⁵							
Ligne budgétaire		(3)					0,000
TOTAL des crédits Pour la DG <.....>	Engagements	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE <....>	Engagements	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

¹⁵ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

du cadre financier pluriannuel	Palements	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
• TOTAL des crédits opérationnels (toutes les rubriques opérationnelles)	Engagements	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Palements	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques (toutes les rubriques opérationnelles)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits pour les rubriques 1 à 6 du cadre financier pluriannuel (Montant de référence)	Engagements	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Palements	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrique du cadre financier pluriannuel	7	«Dépenses administratives» ¹⁶				
DG: <.....>		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021- 2027
•Ressources humaines		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
•Autres dépenses administratives		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL DG <....>	Crédits	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

DG: <.....>	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021- 2027
•Ressources humaines	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
•Autres dépenses administratives	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

¹⁶

Pour déterminer les crédits nécessaires, il convient de recourir aux chiffres relatifs au coût moyen annuel qui sont disponibles sur la page web correspondante de BUDGpedia.

TOTAL DG <....>	Crédits	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
------------------------------	---------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	---------------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

En Mio EUR (à la 3e décimale)

		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7	Engagements	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
du cadre financier pluriannuel	Paiements	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paiements	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000

			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paiements	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE <....> du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paiements	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Numéro	
--	--------	--

DG: <.....>			Année	Année	Année	Année	TOTAL CFP 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire	Engagements	(1a)					0,000
	Paievements	(2a)					0,000
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					0,000
	Paievements	(2b)					0,000
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ¹⁷							
Ligne budgétaire		(3)					0,000
TOTAL des crédits Pour la DG <.....>	Engagements	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paievements	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paievements	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Année	Année	Année	Année	TOTAL CFP 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paievements	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE <....>	Engagements	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

¹⁷ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

du cadre financier pluriannuel	Paielements	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--------------------------------	-------------	------	-------	-------	-------	-------	-------

			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
• TOTAL des crédits opérationnels (toutes les rubriques opérationnelles)	Engagements	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques (toutes les rubriques opérationnelles)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits pour les rubriques 1 à 6 du cadre financier pluriannuel (montant de référence)	Engagements	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrique du cadre financier pluriannuel	7	«Dépenses administratives» ¹⁸
--	----------	--

En Mio EUR (à la 3e décimale)

DG: <.....>	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021- 2027
•Ressources humaines	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
•Autres dépenses administratives	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL DG <....>	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

DG: <.....>	Année	Année	Année	Année	TOTAL
-------------	-------	-------	-------	-------	-------

¹⁸

Pour déterminer les crédits nécessaires, il convient de recourir aux chiffres relatifs au coût moyen annuel qui sont disponibles sur la page web correspondante de BUDGpedia.

		2024	2025	2026	2027	CFP 2021-2027
•Ressources humaines		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
•Autres dépenses administratives		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL DG <....>	Crédits	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	---------------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

En Mio EUR (à la 3e décimale)

		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7	Engagements	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
du cadre financier pluriannuel	Paiements	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.2. *Estimation des réalisations financées à partir des crédits opérationnels (cette section ne doit pas être complétée pour les organismes décentralisés)*

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. section 1.6)	TOTAL
	RÉALISATIONS (outputs)							

↓	Type ¹⁹	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ²⁰ ...																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique n° 1																		
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2...																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique n° 2																		
TOTAUX																		

¹⁹ Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).

²⁰ Tel que décrit dans la section 1.3.2. «Objectif(s) spécifique(s)».

3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs

- ☒ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- ☐ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

3.2.3.1. Crédits issus du budget voté

CRÉDITS VOTÉS	Année	Année	Année	Année	TOTAL 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
RUBRIQUE 7					
Ressources humaines	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Autres dépenses administratives	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sous-total RUBRIQUE 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Hors RUBRIQUE 7					
Ressources humaines	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Autres dépenses de nature administrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sous-total hors RUBRIQUE 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Les besoins en crédits pour les ressources humaines et les autres dépenses de nature administrative seront couverts par les crédits de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

3.2.4. Besoins estimés en ressources humaines

- ☒ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.
- ☐ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

3.2.4.1. Financement sur le budget voté

Estimation à exprimer en équivalents temps plein (ETP)²¹

CRÉDITS VOTÉS	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027
• Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)				
20 01 02 01 (Au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)	0	0	0	0
20 01 02 03 (Délégations de l'UE)	0	0	0	0
01 01 01 01 (Recherche indirecte)	0	0	0	0
01 01 01 11 (Recherche directe)	0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser)	0	0	0	0
• Personnel externe (en ETP)				

²¹ Veuillez préciser en dessous du tableau combien, sur le nombre d'ETP indiqué, sont déjà affectés à la gestion de l'action et/ou peuvent être redéployés au sein de votre DG, et quels sont vos besoins nets.

20 02 01 (AC, END de l'«enveloppe globale»)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END et JPD dans les délégations de l'UE)		0	0	0	0
Ligne d'appui administratif [XX.01.YY.YY]	- au siège	0	0	0	0
	- dans les délégations de l'UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END - Recherche indirecte)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END - Recherche directe)		0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser) - Rubrique 7		0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser) - Hors rubrique 7		0	0	0	0
TOTAL		0	0	0	0

Personnel nécessaire à la mise en œuvre de la proposition (en ETP):

	À couvrir par le personnel actuellement disponible dans les services de la Commission	Personnel supplémentaire exceptionnel*		
		À financer sur la rubrique 7 ou la recherche	À financer sur la ligne BA	À financer sur les redevances
Emplois du tableau des effectifs			S.O.	
Personnel externe (AC, END, INT)				

Description des tâches à effectuer par:

les fonctionnaires et agents temporaires	
le personnel externe	

3.2.5. *Vue d'ensemble de l'incidence estimée sur les investissements liés aux technologies numériques*

Obligatoire: il convient d'indiquer dans le tableau figurant ci-dessous la meilleure estimation des investissements liés aux technologies numériques découlant de la proposition/de l'initiative.

À titre exceptionnel, lorsque la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative l'exige, les crédits de la rubrique 7 doivent être présentés sur la ligne spécifique.

Les crédits des rubriques 1-6 doivent être présentés comme des «Dépenses pour les systèmes informatiques soutenant une politique consacrées aux programmes opérationnels». Ces dépenses correspondent au budget opérationnel à affecter à la réutilisation/à l'achat/au développement de plateformes et d'outils informatiques directement liés à la mise en œuvre de l'initiative et aux investissements qui y sont associés (par exemple, licences, études, stockage de données, etc.). Les informations

figurant dans ce tableau doivent être cohérentes avec les données détaillées présentées à la section 4 «Dimensions numériques».

TOTAL des crédits numériques et informatiques	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021- 2027
RUBRIQUE 7					
Dépenses informatiques (institutionnelles)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sous-total RUBRIQUE 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Hors RUBRIQUE 7					
Dépenses pour les systèmes informatiques soutenant une politique consacrées aux programmes opérationnels	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sous-total hors RUBRIQUE 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel

La proposition/l'initiative:

- ☒ peut être intégralement financée par voie de redéploiement au sein de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel (CFP).

Aucune ressource supplémentaire nécessaire L'équipe actuelle continuera à gérer l'initiative.

- ☐ nécessite l'utilisation de la marge non allouée sous la rubrique correspondante du CFP et/ou le recours aux instruments spéciaux comme le prévoit le règlement CFP.

S.O.

- ☐ nécessite une révision du CFP.

S.O.

3.2.7. Participation de tiers au financement

La proposition/l'initiative:

- ☒ ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties
- ☐ prévoit le cofinancement par des tierces parties estimé ci- après:

Crédits en Mio EUR (à la 3e décimale)

	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Total
Préciser l'organisme de cofinancement					
TOTAL crédits cofinancés					

3.3. Incidence estimée sur les recettes

- ☒ La proposition/l’initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- ☐ La proposition/l’initiative a une incidence financière décrite ci- après:
 - ☐ sur les ressources propres
 - ☐ sur les autres recettes
 - ☐ veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l’initiative ²²			
		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027
Article					

Pour les recettes affectées, préciser la(les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

S.O.

Autres remarques (relatives par exemple à la méthode/formule utilisée pour le calcul de l’incidence sur les recettes ou toute autre information).

S.O.

4. DIMENSIONS NUMERIQUES

La proposition ne comporte aucune dimension numérique.

.

4.1. Exigences pertinentes en matière numérique

La proposition introduit une marge de manœuvre permettant aux constructeurs de collecter des crédits d’émission si leurs émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures aux objectifs d’émissions spécifiques de CO₂ plutôt qu’à la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ durant les années 2025 à 2029. Cela signifie qu’il n’y a pas d’implications numériques ni d’amélioration de la mise en œuvre au moyen d’outils numériques.

4.2. Données

S.O.

4.3. Solutions numériques

S.O.

²²

En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.

4.4. *Évaluation de l'interopérabilité*

S.O.

4.5. Mesures de soutien de la mise en œuvre numérique

S.O.