

COM(2025)993 Final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2025/2026

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 06 février 2026

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 06 février 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 les règlements (CE) n° 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 et (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la simplification des exigences techniques et des procédures d'essai applicables aux véhicules à moteur et abrogeant la directive 70/157/CEE du Conseil et le règlement (UE) n° 540/2014 du Parlement européen et du Conseil

E 20375



COMMISSION
EUROPÉENNE

Strasbourg, le 16.12.2025
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant les règlements (CE) n° 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 et (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la simplification des exigences techniques et des procédures d'essai applicables aux véhicules à moteur et abrogeant la directive 70/157/CEE du Conseil et le règlement (UE) n° 540/2014 du Parlement européen et du Conseil

{SWD(2025) 1056 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La chaîne de valeur automobile est un pilier de l'économie de l'Union européenne, représentant 589,3 milliards d'EUR et 3,7 % de la valeur ajoutée totale du PIB de l'Europe, ainsi que l'emploi direct de 10,6 millions d'Européens¹.

Dans un environnement commercial de plus en plus imprévisible, le maintien d'une industrie automobile forte et compétitive est essentiel pour préserver l'autonomie stratégique de l'Union et sa position économique mondiale.

L'analyse fournie par les récents rapports de haut niveau d'Enrico Letta et de Mario Draghi² place la réduction des charges réglementaires et la simplification de la législation de l'Union au premier rang des priorités. Si le cadre réglementaire existant apporte de la prévisibilité et contribue à la réalisation de nos objectifs communs en matière de politique publique, il ne devrait toutefois pas faire peser une charge et des coûts excessifs sur l'industrie. Des représentants de l'industrie automobile de l'Union ont récemment souligné qu'un grand nombre de législations³ doivent être respectées par les constructeurs automobiles européens d'ici à 2030, ce qui représente jusqu'à 25 % des coûts de recherche et développement dans certains cas⁴.

Dans ses orientations politiques pour la Commission européenne 2024-2029⁵, 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 faciliter la vie des entreprises et de leur permettre d'exercer avec plus de rapidité leurs activités. Cette approche a été exposée plus en détail avec l'adoption de la boussole pour la compétitivité en janvier 2025⁶, suivie du pacte pour une industrie propre en février 2025⁷ et de la communication intitulée «Une Europe plus simple et plus rapide» sur la mise en œuvre et la simplification⁸. Un cadre réglementaire rationalisé prévoyant une charge administrative réduite a été mentionné comme l'un des piliers de cette nouvelle feuille de route pour la compétitivité.

¹ Chiffres basés sur les données FIGARO Eurostat: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data#figaro>.

² Rapport Draghi sur la compétitivité de l'Union européenne https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=fr.

³ Proposition de cadre réglementaire simplifié de l'ACEA <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>.

⁴ Document d'orientation de l'ACEA sur le cadre réglementaire de l'Union européenne pour la décarbonation du transport routier <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf>.

⁵ Orientations politiques 2024-2029 https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_fr.

⁶ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions – Une boussole pour la compétitivité de l'UE, COM(2025) 30 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0030>.

⁷ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Le pacte pour une industrie propre: une feuille de route commune pour la compétitivité et la décarbonation, COM(2025) 85 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0085>.

⁸ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Une Europe plus simple et plus rapide: Communication sur la mise en œuvre et la simplification, COM(2025) 47 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52025DC0047>.

Conformément à ce programme de simplification, le plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen⁹, adopté en mars 2025, indiquait que la Commission, en consultation avec les parties prenantes, élaborerait un train de mesures pour la simplification du cadre réglementaire applicable au secteur automobile, en améliorant la cohérence et l'harmonie entre les différentes exigences réglementaires. Par ailleurs, il annonçait également l'intention de la Commission de ménager, lors de l'élaboration de nouvelles propositions législatives, un délai suffisant pour permettre aux entreprises de tenir compte de ces nouvelles exigences réglementaires applicables aux véhicules à moteur dans le processus de développement des produits. Ce programme de simplification est particulièrement important compte tenu de l'augmentation de la complexité du développement et des architectures de véhicules, y compris les logiciels, les modèles d'IA et l'autonomie croissante.

Conformément aux engagements susmentionnés, le train de mesures omnibus sur le secteur automobile simplifiera et rationalisera certaines dispositions et procédures des actes législatifs suivants afin d'atteindre les objectifs spécifiques suivants:

- Supprimer les obstacles réglementaires à l'adoption des véhicules utilitaires légers électriques

Les véhicules utilitaires légers électriques sont plus lourds en raison du poids de leur batterie. Bien qu'ils présentent la même charge utile et les mêmes cas d'utilisations que les véhicules utilitaires légers équipés d'un moteur à combustion interne dont la masse maximale autorisée est inférieure à 3,5 tonnes, ils sont soumis aux règles relatives aux durées de conduite et aux temps de repos qui imposent l'installation et l'utilisation d'un tachygraphe pour les véhicules utilitaires dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes, ainsi que l'obligation de les équiper de dispositifs de limitation de vitesse. Ces exigences rendent ces véhicules électriques légers d'une masse supérieure à 3,5 tonnes moins attrayants pour les clients, dont beaucoup sont des PME et des microentreprises, en raison des coûts liés à l'installation et à l'utilisation d'un tachygraphe¹⁰ et d'un limiteur de vitesse. Cette charge supplémentaire entrave l'adoption de camionnettes électriques par rapport à des camionnettes similaires à moteur à combustion, ce qui peut donc également rendre les objectifs de performance en matière d'émissions de CO₂ applicables aux véhicules utilitaires légers plus difficiles à atteindre pour les constructeurs de véhicules.

Cette question a également été reconnue et prise en considération dans la récente révision de la directive de l'Union relative au permis de conduire¹¹, en vertu de laquelle un permis de catégorie B sera valable, deux ans après sa première délivrance, pour les véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes mais ne dépasse pas 4,25 tonnes.

⁹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen, COM/2025/95 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

¹⁰ Le tachygraphe est l'appareil qui enregistre la durée de conduite, les pauses et les temps de repos, ainsi que la durée des autres tâches et la disponibilité des conducteurs assurant le transport de marchandises ou de voyageurs par route.

¹¹ Directive (UE) 2025/2205 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2025 relative au permis de conduire, modifiant le règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil et la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) n° 383/2012 de la Commission (JO L, 2025/2205, 5.11.2025, <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

Règlement (CE) n° 561/2006¹²: ce règlement établit des règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs de véhicules assurant le transport de marchandises par route, ainsi que par les conducteurs assurant le transport de voyageurs par route, dans le but d'assurer une concurrence loyale entre les transporteurs routiers, d'améliorer les conditions de travail des conducteurs et de contribuer à la sécurité routière. Le principal dispositif utilisé pour contrôler les durées de conduite et les temps de repos est le tachygraphe. L'installation, la construction et l'utilisation du tachygraphe sont régies par le règlement (UE) n° 165/2014¹³.

Règlement (UE) 2019/2144¹⁴: également connu sous le nom de règlement sur la sécurité générale, ce règlement établit les prescriptions de l'Union en matière de sécurité des véhicules pour la réception par type des véhicules, y compris celles qui répondent aux préoccupations spécifiques des usagers vulnérables de la route, tels que les piétons et les cyclistes. Il prévoit également l'obligation pour les véhicules de catégorie N2¹⁵ d'être équipés de limiteurs de vitesse.

— Réduire les coûts d'ajustement liés aux essais d'émissions Euro 7

L'article 14, paragraphe 7, du règlement (UE) 2024/1257¹⁶ relatif à la norme Euro 7 dispose que les méthodes de mesure des émissions de polluants reflètent celles qui sont établies dans

¹² Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj/fra>).

¹³ Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj/fra>).

¹⁴ Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj/fra>).

¹⁵ Selon la définition du règlement (UE) 2018/858, article 4, paragraphe 1, point b) ii): véhicules à moteur ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes sans excéder 12 tonnes.

¹⁶ Règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7), modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission, le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission, le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission et le règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj/fra>).

le règlement (UE) 2017/1151¹⁷ (c'est-à-dire la norme Euro 6). Si, dans la norme Euro 6, des limites d'émissions spécifiques nettement plus élevées ont été fixées pour un essai en laboratoire à basse température, le règlement Euro 7 ne contient toutefois pas de limites d'émissions spécifiques pour cette procédure d'essai spécifique. L'obligation de respecter les limites générales d'émissions dans le cadre d'un tel essai en laboratoire à basse température va à l'encontre de l'intention de l'article 14, paragraphe 7, et augmenterait la charge réglementaire pour les constructeurs automobiles ainsi que pour les autorités nationales compétentes en matière de réception par type sans aucun avantage pour la performance environnementale.

En outre, l'annexe V du règlement Euro 7 exige, pour la réception par type des moteurs de véhicules utilitaires lourds, des essais par type de véhicule. Cette exigence introduira une charge administrative et réglementaire inutile en multipliant les essais sans apporter d'avantages environnementaux supplémentaires. Cela n'est pas conforme à l'intention des colégislateurs de renforcer les limites d'émission pour les véhicules utilitaires lourds tout en conservant les méthodes d'essai établies dans le règlement Euro 6.

Enfin, le règlement Euro 7 ne précise pas les méthodes de traitement des données provenant des systèmes de surveillance embarqués (OBM) et des dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique (OBFCM) présents dans les véhicules Euro 7, ce qui pourrait conduire à des approches non harmonisées et inefficaces qui augmenteraient les coûts pour les constructeurs automobiles et les autorités.

Règlement (UE) 2024/1257: également connu sous le nom de règlement Euro 7, il couvre la réception par type des véhicules, des moteurs et des systèmes et composants connexes en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité des batteries. Il introduit également des mesures pour la surveillance embarquée des émissions, des performances des batteries et des performances en matière d'émissions tout au long de la durée de vie d'un véhicule.

- Améliorer la cohérence et éviter la fragmentation du marché (bruit; interopérabilité des véhicules avec les infrastructures de recharge et le réseau)

Le règlement (UE) n° 540/2014¹⁸ fixe des valeurs limites de bruit obligatoires pour différentes catégories de véhicules et le développement de systèmes d'avertissement acoustique du véhicule (AVAS) pour les véhicules électriques. Parallèlement, le règlement de l'Union relatif à la réception par type des véhicules à moteur reconnaît la conformité aux règlements ONU sur le bruit et les AVAS comme alternative. Le règlement (UE) n° 540/2014 ne prévoyant pas de mécanisme permettant d'actualiser les exigences en fonction des évolutions au niveau des Nations unies, un ensemble parallèle de règles pour obtenir la réception par type des véhicules à moteur a été créé, comportant des lacunes et des incohérences potentielles pour l'industrie

¹⁷ Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj/fra>).

¹⁸ Règlement (UE) n° 540/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, et modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant la directive 70/157/CEE (JO L 158 du 27.5.2014, p. 131, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj/fra>).

automobile, les autorités nationales chargées de la réception par type et les autorités de surveillance du marché.

Règlement (UE) n° 540/2014: le règlement (UE) n° 540/2014 vise à réduire les principales sources de bruit causées par les véhicules à moteur. Le règlement fixe des valeurs limites de bruit pour les différentes catégories de véhicules, définit des règles en matière d'étiquetage et d'information des consommateurs, et prévoit le développement de systèmes d'avertissement acoustique du véhicule (AVAS) pour les véhicules électriques.

Alors que la technologie des véhicules électriques à batterie évolue rapidement et que la pénétration des véhicules électriques sur le marché augmente, l'interopérabilité entre les véhicules, les infrastructures de recharge et le réseau électrique devient de plus en plus cruciale. Une approche harmonisée de l'interopérabilité au niveau de l'Union est essentielle pour éviter la fragmentation de certaines exigences techniques actuellement élaborées en dehors du cadre de la réception par type des véhicules, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des codes de réseau révisés (DDC 2.0 – règlement (UE) 2016/1388¹⁹ et RfG 2.0 – règlement (UE) 2016/631²⁰). Par conséquent, afin de veiller à l'harmonisation des capacités des véhicules électriques à batterie et de permettre l'interopérabilité des services de véhicule à réseau (V2G), ces véhicules devront satisfaire à certaines exigences techniques. Pour ces raisons, il convient de conférer un pouvoir à la Commission dans le cadre du règlement (UE) 2018/858²¹.

Règlement (UE) 2018/858: il s'agit du cadre général qui définit les règles européennes en matière d'exigences techniques et de procédures visant à garantir la conformité des nouveaux types de véhicules à moteur et de leurs remorques avec les exigences approuvées par l'Union en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Il vise à améliorer le niveau de qualité et l'indépendance de la réception par type des véhicules.

- Accélérer l'adoption de petits véhicules électriques abordables

On constate actuellement un manque de petits véhicules électriques abordables sur le marché européen. Les segments A et B ont perdu au total 1,6 million d'unités vendues par rapport à 2019. De plus, en 2024, 70 % des nouvelles ventes de véhicules électriques à batterie (VEB) concernaient des voitures de grande taille (segments E et F) et des SUV²². Cette situation

¹⁹ Règlement (UE) 2016/1388 de la Commission du 17 août 2016 établissant un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation (JO L 223 du 18.8.2016, p. 10, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/fra>).

²⁰ Règlement (UE) 2016/631 de la Commission du 14 avril 2016 établissant un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité (JO L 112 du 27.4.2016, 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0631&qid=1765439921702>).

²¹ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701>).

²² Les «segments» de véhicules font référence à des classes de taille informelles couramment utilisées sur le marché européen. Segment A: mini-citadines (par exemple, les voitures de ville de très petite taille). Segment B: citadines polyvalentes. Segment C: berlines compactes. Segment D: berlines familiales.

s'accompagne d'une tendance générale à la hausse des prix des véhicules dans l'ensemble de l'Union, rendant l'accès à la propriété d'un véhicule individuel de plus en plus inaccessible pour de nombreux ménages de la classe moyenne. Ainsi, en septembre 2025, la présidente de la Commission a annoncé une initiative visant à promouvoir les petits véhicules électriques abordables afin de stimuler le marché de ce type de véhicules. Cette initiative nécessitera des mesures réglementaires ciblées. La Commission s'efforcera de geler les nouvelles exigences pendant dix ans et proposera des incitations ciblées dans le cadre des normes d'émission de CO₂ pour les petits véhicules électriques. Cette initiative pourrait également se traduire par des incitations fiscales (telles que des régimes de subventions) et non fiscales (telles que des places de stationnement réservées), compatibles avec les règles en matière d'aides d'État, le cas échéant. À cette fin, il est nécessaire d'ajouter une définition des petits véhicules électriques dans la législation sur les véhicules à moteur, qui pourra être utilisée pour des mesures ciblées dans la législation de l'Union et par les États membres. Cette démarche simplifierait la tâche des entreprises, renforcerait l'intérêt commercial en vue de la construction de petits véhicules électriques abordables et rentables en Europe et réduirait les prix pour les consommateurs.

La présente proposition n'est qu'une première étape vers la réalisation du programme de simplification pour l'industrie automobile européenne. Elle ne comprend qu'un nombre limité de mesures de simplification ciblées, mais efficaces. Dans le contexte de la simplification, les parties prenantes ont soulevé d'autres questions concernant la simplification du cadre réglementaire applicable à l'industrie automobile qui ne sont pas abordées dans le présent règlement omnibus, mais qui seront prises en considération dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre à venir de la législation relative aux véhicules à moteur. Dans le cadre des consultations avec les parties prenantes, l'association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) a cité environ 130 textes législatifs à venir ayant une incidence sur l'industrie automobile²³.

Toutefois, cette liste de l'ACEA comprend près de 70 mises à jour de règlements ONU, qui ne sont pas toutes obligatoires dans la législation de l'Union à l'heure actuelle. Parmi celles-ci, la Commission européenne a identifié environ 40 modifications de règlements ONU existants ou nouveaux que la Commission reportera ou n'adoptera pas au sein l'Union.

En outre, le programme de simplification sera fondé sur les principes généraux suivants.

Regroupement des exigences réglementaires en lots

La Commission pourrait regrouper les nouvelles exigences réglementaires spécifiques aux véhicules à moteur lors de la fixation des dates d'application obligatoires dans le droit dérivé,

²³ Segment E: berlines routières. Segment F: berlines de luxe. Ces catégories sont des conventions descriptives plutôt que des catégories définies par la loi. Règlement REACH; règlement relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges; règlements concernant les polluants organiques persistants; règlement sur les batteries; directive «énergies renouvelables»; règlement sur les données; règlement relatif aux gaz à effet de serre fluorés; directive relative à la limitation de l'utilisation de certaines substances dangereuses; règlement sur les matières premières critiques; règlement européen sur les produits durables; directive relative aux équipements radioélectriques; directive «basse tension»; directive sur la compatibilité électromagnétique; directive sur les articles pyrotechniques; règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs; règlement sur l'intelligence artificielle; règlement relatif à la surveillance du marché; directive sur les équipements sous pression; directive sur les récipients à pression simples; directive sur les équipements sous pression transportables; directive sur les systèmes de transport intelligents; code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau; règlement sur la cyberrésilience; règlement relatif aux machines; directive relative au contrôle technique.

à moins que le législateur n'ait fixé une date différente dans l'acte juridique. Une «date de conformité automobile» unique serait fixée, ce qui faciliterait la mise en conformité réglementaire pour les entreprises.

En outre, la Commission veillera, dans la mesure où cela est légalement possible, à ce qu'un mécanisme soit mis en place pour la législation non spécifique à l'automobile afin de garantir que les exigences applicables au secteur automobile entrent en vigueur à la «date de conformité automobile».

Respect du délai de mise en œuvre pour l'industrie

Dans le cadre du plan d'action industriel de l'Union européenne en faveur du secteur automobile, la Commission s'est engagée à ménager, lors de l'élaboration de propositions législatives, un délai suffisant pour permettre aux entreprises de tenir compte de ces nouvelles exigences réglementaires dans le processus de développement des produits. Il s'agit d'un principe général que la Commission est prête à respecter, mais qui ne peut être transformé en une obligation légale dans un acte omnibus.

Champ d'application des nouvelles exigences réglementaires

Dans le cadre de la législation spécifique aux véhicules à moteur, la date d'application est toujours différente pour les nouveaux types de véhicules et pour tous les véhicules neufs (c'est-à-dire pour les types de véhicules existants) afin de tenir compte de la nécessité de procéder à un redéveloppement. Dans certains cas, comme pour le règlement eCall, les exigences n'ont été établies que pour les nouveaux types de véhicules. La décision de ne pas réglementer les types de véhicules existants doit être prise au cas par cas, en tenant compte des coûts de redéveloppement des types de véhicules existants, qui peuvent avoir une incidence importante sur les petits véhicules à faible marge, et des avantages des nouvelles exigences réglementaires.

Simplification du cadre de réception par type

Compte tenu de l'accélération des innovations dans le secteur, notamment en matière de conduite automatisée et de mises à jour logicielles, il convient d'évaluer les possibilités de simplification du cadre de réception par type de l'UE pour les véhicules à moteur. La complexité réglementaire peut constituer un frein pour les constructeurs de l'UE dans la concurrence mondiale avec les constructeurs d'autres juridictions.

En 2026, la Commission procédera à une évaluation du règlement-cadre relatif à la réception par type des véhicules à moteur, le règlement (UE) 2018/858. Cette évaluation permettra d'examiner le potentiel de réduction des coûts liés aux essais et à la déclaration pour l'industrie automobile. Une analyse préliminaire réalisée par les services de la Commission a mis en évidence la possibilité de réduire le nombre d'essais en laboratoire lors de la réception par type en ayant davantage recours aux essais virtuels et en utilisant des pratiques d'évaluation des risques pour déterminer comment les essais ex ante peuvent être combinés au mieux avec la surveillance en service (comme c'est déjà le cas dans le cadre du règlement Euro 7, où des essais ex ante moins contraignants sont complétés par une surveillance embarquée des performances en matière d'émissions).

• Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action

La proposition fait partie d'un ensemble de mesures concernant la compétitivité de l'industrie automobile européenne. Elle vise à réduire les coûts administratifs et d'ajustement pour les

industries afin de garantir le bon fonctionnement du marché unique des véhicules à moteur, tout en maintenant le niveau élevé de sécurité et de performance environnementale établi dans le cadre réglementaire.

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

Cette initiative contribue à la simplification du cadre réglementaire applicable au secteur automobile, comme annoncé dans le **plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen**. Elle fait partie d'un train de mesures pour le secteur automobile, au même titre que la révision des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes, la décarbonation des flottes d'entreprises et le train de mesures «Battery Booster», qui vise à renforcer la compétitivité de l'industrie automobile de l'Union dans le cadre de la transition vers une mobilité à émissions nulles.

Conformément au plan d'action, la présente initiative améliore la cohérence et l'harmonie entre les différentes exigences réglementaires. Elle met en œuvre les objectifs du programme de simplification et de la stratégie pour le marché unique dans le secteur automobile. Les mesures de simplification n'ont aucune incidence sur les objectifs politiques qui sous-tendent les réglementations concernées. Elles contribuent à la décarbonation de l'industrie automobile en supprimant les obstacles réglementaires à l'adoption des véhicules utilitaires légers électriques, conformément aux performances en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes. Les mesures de simplification n'ont aucune incidence sur les performances environnementales des véhicules et sont pleinement conformes aux objectifs environnementaux visant à réduire la pollution atmosphérique et le bruit ambiant causés par les véhicules à moteur. Les mesures de simplification ne réduisent pas les performances des véhicules en matière de sécurité et sont pleinement conformes aux politiques de l'Union en matière de sécurité routière.

En outre, le règlement omnibus numérique²⁴ apporte des modifications techniques à la législation numérique relative au secteur automobile, notamment l'introduction d'une demande d'application de dispositions relatives à l'IA à haut risque, le traitement résiduel des données à caractère personnel de catégorie spéciale pour l'entraînement, les essais et l'exploitation de l'IA, et la consolidation des dispositions du droit de l'Union en matière de données.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La proposition est fondée sur les articles 91 et 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ce qui correspond aux bases juridiques initiales employées pour l'adoption des cadres sectoriels que la proposition vise à modifier.

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

Les règlements à modifier sont des actes juridiques de l'Union. En conséquence, il convient d'apporter des modifications à ces règlements au niveau de l'Union.

²⁴ Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant les règlements (UE) 2016/679, (UE) 2018/1724, (UE) 2018/1725, (UE) 2023/2854 et les directives 2002/58/CE, (UE) 2022/2555 et (UE) 2022/2557 en ce qui concerne la simplification du cadre législatif numérique, et abrogeant les règlements (UE) 2018/1807, (UE) 2019/1150, (UE) 2022/868 et la directive (UE) 2019/1024 (règlement omnibus numérique) [COM(2025) 837 final, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/fr/library/digital-omnibus-regulation-proposal>].

- **Proportionnalité**

L'initiative ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs de simplification et de réduction des charges sans abaisser le niveau de protection de la santé humaine et de l'environnement.

- **Choix de l'instrument**

La présente proposition modifie les règlements adoptés par la procédure législative ordinaire et, par conséquent, les modifications desdits règlements doivent être adoptées par voie de règlement conformément à la procédure législative ordinaire.

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**

Sans objet.

- **Consultation des parties intéressées**

Dans le cadre du dialogue stratégique sur l'avenir de l'industrie automobile européenne tenu en janvier 2025 et de la consultation publique sur l'avenir de l'industrie automobile européenne²⁵, les dirigeants de l'industrie ont souligné la nécessité de simplifier le cadre réglementaire. Par la suite, la Commission a demandé les points de vue du secteur et d'autres parties prenantes dans le cadre de divers échanges bilatéraux, de contributions écrites des parties prenantes contenant des propositions de simplification du cadre réglementaire et d'une réunion avec le groupe de travail sur les véhicules à moteur²⁶. Ces contributions des parties prenantes ont permis de formuler diverses suggestions visant à simplifier ou à clarifier certaines dispositions de la législation automobile et à supprimer la charge administrative inutile découlant de ces dispositions.

Le 14 octobre 2025, la Commission européenne a lancé une consultation ciblée des parties prenantes sous la forme d'une enquête en ligne, dans le but de recueillir des avis sur une liste préliminaire de modifications de la réglementation automobile existante. Cette enquête a été envoyée à plus de 130 parties prenantes (68 réponses) du secteur automobile, comprenant des constructeurs automobiles, des équipementiers automobiles, des associations industrielles, des ONG, des exploitants de flottes, des autorités nationales d'homologation, des autorités de surveillance du marché et d'autres autorités nationales compétentes. Les parties prenantes ont été invitées à donner leur avis sur une liste préliminaire de modifications, c'est-à-dire à indiquer si elles s'attendent à ce que les mesures aient une incidence positive, neutre ou négative sur le plan économique, social ou environnemental, ainsi qu'une incidence sur la charge réglementaire. En outre, la Commission a reçu plusieurs documents de prise de position de la part des parties prenantes, contenant des suggestions supplémentaires, des données et des estimations de coûts qui ont été prises en considération dans l'élaboration de la présente proposition.

Tous les groupes de parties prenantes ont manifesté un soutien massif aux mesures proposées.

²⁵ Consultation publique sur l'avenir de l'industrie automobile européenne, https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Lavenir-de-lindustrie-automobile-europeenne_fr.

²⁶ Groupe d'experts de la Commission composé de représentants des États membres et d'un large éventail de parties prenantes de l'industrie automobile et de la société civile.

- **Analyse d'impact**

Compte tenu de la nécessité urgente de présenter une proposition visant à résoudre les problèmes identifiés afin de réduire la charge administrative pesant sur les entreprises et les autorités, il n'a pas été possible d'élaborer une analyse d'impact.

Toutefois, conformément aux principes d'amélioration de la réglementation, la présente proposition est accompagnée d'un document de travail des services de la Commission qui comprend une analyse des incidences des mesures proposées, fondée sur les données existantes et les informations recueillies lors de la consultation ciblée des parties prenantes, ainsi que sur les contributions écrites transmises par ces dernières.

Sur la base des informations disponibles, les modifications devraient permettre à l'industrie, y compris les PME, aux citoyens et aux administrations publiques de réaliser des économies annuelles substantielles de 706 Mio d'EUR.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La présente proposition s'inscrit dans le cadre de l'engagement pris par la Commission européenne d'alléger la charge réglementaire pesant sur les citoyens, les entreprises et les administrations publiques de l'Union afin de stimuler la prospérité et la résilience de l'Union. Ainsi, la proposition vise à simplifier les dispositions de la législation relative à l'automobile, en réduisant les charges et les coûts inutiles pour les entreprises et les autorités, sans porter atteinte à la protection de l'environnement et aux performances des véhicules en matière de sécurité.

- **Droits fondamentaux**

La proposition respecte les droits fondamentaux consacrés par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne²⁷ et adhère aux principes qui y sont reconnus. La réduction de la charge administrative pesant sur les entreprises devrait entraîner des avantages pour la société en matière de création de richesse, d'emploi et d'innovation. Dans le même temps, la proposition vise à garantir un niveau élevé de protection de l'environnement et de sécurité des véhicules.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Cette initiative n'entraînera aucun coût supplémentaire pour la Commission.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

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

La Commission contrôlera la mise en œuvre et l'application des nouvelles dispositions et le respect de celles-ci. En outre, les règlements à modifier par la présente proposition font l'objet d'une évaluation régulière de leur efficacité, de leur efficacité dans la réalisation de leurs objectifs, de leur pertinence, de leur cohérence et de leur valeur ajoutée, conformément aux principes d'amélioration de la réglementation. La présente proposition ne requiert pas de plan de mise en œuvre.

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

Propositions de modifications du **règlement (CE) n° 561/2006**: la première modification proposée vise à permettre aux États membres d'exempter les camionnettes électriques de

²⁷ JO C 326 du 26.10.2012, p. 391, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj?locale=fr.

catégorie N2²⁸ (dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes mais ne dépasse pas 4,25 tonnes et utilisées exclusivement pour le transport national) de l'obligation d'installer des tachygraphes intelligents, afin de les mettre sur un pied d'égalité avec leurs équivalents à moteur diesel de catégorie N1²⁹.

La principale incidence attendue de la mesure proposée est une réduction des coûts pour les entreprises, en particulier les PME qui sont les principales utilisatrices/acheteuses de ces camionnettes, qui ne seront plus tenues d'installer des tachygraphes intelligents pour le type de camionnette électrique concerné. En outre, la suppression de l'obligation d'installer un tachygraphe entraînera également une réduction de la charge administrative/des coûts pour les entreprises/conducteurs qui ne seront plus tenus de télécharger les données du tachygraphe (2 à 4 heures par mois). De plus, l'uniformisation des conditions entre les camionnettes à moteur diesel de catégorie N1 et les camionnettes électriques de catégorie N2 grâce à la réduction des prix de ces camionnettes électriques contribuera à stimuler leur adoption.

Les autocaravanes ou les autocaravanes combinées dont le poids total dépasse 7,5 tonnes relèvent également du champ d'application des règles relatives aux durées de conduite et aux temps de repos ainsi qu'à l'installation et à l'utilisation du tachygraphe.

Dans l'affaire C-666/21 devant la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE)³⁰, un citoyen a fait valoir que les règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 ne sont pas destinés aux utilisateurs non commerciaux et que ces véhicules ne devraient pas être considérés comme des transports commerciaux. Toutefois, la Cour a jugé que ces règles pouvaient s'appliquer aux utilisateurs non commerciaux disposant de véhicules de plus de 7,5 tonnes. En particulier, la Cour a jugé que *«la notion de “transport routier de marchandises” [...] couvre le transport routier effectué par un véhicule dont la masse maximale autorisée, au sens de l'article 4, sous m), du règlement n° 561/2006, tel que modifié, dépasse 7,5 tonnes, y compris lorsqu'il est aménagé pour servir comme espace non seulement d'habitation privée temporaire, mais aussi de chargement de marchandises à des fins non commerciales, sans que la capacité de charge de ce véhicule et la catégorie sous laquelle il figure au registre national de la circulation routière aient une incidence à cet égard»*.

Afin de clarifier le cadre juridique applicable au cas particulier des autocaravanes dont la masse maximale autorisée est supérieure à 7,5 tonnes utilisées à des fins privées, et d'apporter une sécurité juridique aux constructeurs et aux acheteurs de ces véhicules, la deuxième modification proposée consiste à ajouter un nouveau point s) à l'article 13 du règlement (CE) n° 561/2006, qui permettra aux États membres d'exempter les autocaravanes des règles relatives aux durées de conduite et aux temps de repos, ainsi qu'au tachygraphe. En outre, l'exemption prévue de l'obligation d'utiliser un tachygraphe pour ces véhicules permettra de réduire les coûts et de renforcer la confiance des conducteurs qui utilisent des autocaravanes à des fins touristiques.

Propositions de modifications du **règlement (UE) 2019/2144**: la modification proposée consiste à exempter les camionnettes électriques de catégorie N2 dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 4,25 tonnes de l'obligation d'être équipées

²⁸ Conformément à l'article 4, paragraphe 1, point b) ii), du règlement (UE) 2018/858, les véhicules de catégorie N2 sont les suivants: véhicules à moteur ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes sans excéder 12 tonnes

²⁹ Conformément à l'article 4, paragraphe 1, point b) i), du règlement (UE) 2018/858, les véhicules de catégorie N1 sont les suivants: véhicules à moteur ayant une masse maximale qui n'excède pas 3,5 tonnes.

³⁰ Arrêt – 02/03/2023 – Åklagarmyndigheten – Affaire C-666/21, EU:C:2023:149.

de dispositifs de limitation de vitesse, les mettant ainsi sur un pied d'égalité avec leurs équivalents à moteur diesel de catégorie N1. .

La principale incidence attendue de la mesure proposée est une réduction des coûts pour les entreprises, en particulier les PME, qui sont les principales utilisatrices/acheteuses de ces camionnettes. Les économies réalisées ne proviendront pas seulement des coûts non engagés liés à l'installation du dispositif de limitation de vitesse, mais aussi de la flexibilité opérationnelle accrue découlant de la possibilité de conduire ces véhicules à une vitesse légèrement supérieure sur autoroute. En outre, l'uniformisation des conditions entre les camionnettes à moteur diesel de catégorie N1 et les camionnettes électriques de catégorie N2 grâce à la réduction des prix de ces camionnettes électriques contribuera à encourager leur adoption. Enfin, il est important de souligner que cette exemption ne devrait pas avoir d'effet négatif sur les performances environnementales ou de sécurité des véhicules concernés. Propositions de modifications du **règlement (UE) 2024/1257**: Les conditions de température de l'«essai en laboratoire d'émissions à basse température» visé aux tableaux 1 et 2 de l'annexe V sont couvertes par l'essai relatif aux «polluants gazeux et PN lors des essais routiers (RDE)» dans les mêmes tableaux. La démonstration de la conformité aux exigences en matière d'émissions à basse température (-7 °C) est couverte par l'obligation de respecter les exigences en matière d'émissions en conditions de conduite réelles (de -7 °C à 38 °C) et, par conséquent, il est jugé justifié d'éliminer l'essai spécifique en laboratoire à basse température (type 6).

Les effets attendus de la mesure proposée visent principalement à préserver l'intention des colégislateurs de s'en tenir aux règles Euro 6 conformément à l'article 14, paragraphe 7, du règlement (UE) 2024/1257, à réduire la charge réglementaire sans créer de difficultés de mise en conformité et à garantir la sécurité juridique.

Une autre mesure proposée consiste à faire référence aux «catégories de véhicules» plutôt qu'aux «types de véhicules» pour la réception par type des moteurs Euro 7 (unité technique distincte), par exemple «Essais de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquels la réception par type est accordée par ~~type~~ catégorie de véhicule et déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et toutes les catégories de véhicules applicables» dans les tableaux 3, 4, 7 et 8 respectivement de l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257.

La mesure proposée devrait entraîner une réduction substantielle de la charge réglementaire, tant sur le plan administratif que sur celui des essais, sans compromettre les normes environnementales. Elle évite les essais répétitifs de moteurs dans différents types de véhicules utilisant une technologie identique et réduit les coûts liés aux multiples réceptions par type et processus d'essai. Elle favorise la stabilité du marché et peut potentiellement entraîner une baisse des prix des véhicules, bénéfique pour les opérateurs et les consommateurs.

Une autre mesure proposée précisera que la Commission est habilitée à élaborer des mesures visant à garantir que les données relatives à la surveillance embarquée (OBM) et à la surveillance embarquée de la consommation de carburant (OBFCM) sont reçues, compilées, traitées et stockées de manière efficace et harmonisée afin de contrôler les performances réelles des types de véhicules Euro 7.

Une infrastructure harmonisée au niveau de l'Union pour les données OBM/OBFCM pourrait générer des économies substantielles par rapport à la mise en place et à la maintenance de systèmes propres à chaque État membre. Ces économies résultent d'économies d'échelle,

d'une réduction des doublons et d'une harmonisation des processus de conformité. Au lieu d'interagir avec plusieurs systèmes nationaux, les constructeurs automobiles pourront transmettre une seule fois des données standardisées, ce qui réduira les frais d'intégration logicielle et de certification.

Le **règlement (UE) n° 540/2014**^[OBJ] étant devenu obsolète, il est proposé de l'abroger avec effet au 1^{er} juillet 2027. En outre, conformément à l'article 14 du règlement (UE) n° 540/2014, la directive 70/157/CEE³¹ du Conseil est abrogée à compter du 1^{er} juillet 2027. Afin d'éviter toute incertitude juridique, la présente proposition confirme l'abrogation à la même date d'entrée en vigueur.

Afin de remplacer la référence au règlement abrogé, il est proposé de modifier l'annexe II du **règlement (UE) 2018/858** en renvoyant aux règlements de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) relatifs au bruit: règlement n° 51³² sur les émissions sonores des véhicules des catégories M et N; règlement n° 59³³ sur les systèmes de silencieux de remplacement et règlement n° 138³⁴ sur les véhicules à moteur silencieux ou à système avertisseur sonore de présence pour véhicule silencieux.

Les modifications proposées visant à faire référence aux règlements ONU créeraient des conditions équitables pour les constructeurs automobiles de l'Union lors de la vente de leurs voitures à l'échelle mondiale, en leur évitant d'avoir à se conformer à deux séries de réglementations en matière de bruit. Les modifications proposées permettraient également de supprimer toute faille potentielle et aboutiraient à un cadre plus simple et plus cohérent pour l'industrie automobile, les autorités chargées de la réception par type et les autorités de surveillance du marché. En outre, la société et l'environnement bénéficieraient d'un champ d'application élargi qui limiterait le bruit provenant des contre-coups, des actionneurs sonores et des systèmes d'amplification sonore. Des dispositions transitoires sont proposées afin d'assurer une transition en douceur de l'industrie vers le cadre juridique modifié.

Propositions de modifications du **règlement (UE) 2018/858**: la première mesure proposée pour modifier ce règlement consiste à introduire dans l'annexe I, partie A, point 2, du règlement (UE) 2018/858 un nouveau point 2.4 définissant une sous-catégorie pour les petits véhicules électriques.

La modification proposée permettra à l'Union d'élaborer des mesures ciblant cette sous-catégorie spécifique, en vue d'encourager la production et l'adoption de petits véhicules électriques. Par exemple, lorsqu'elle décidera des dates d'application des futures

³¹ Directive 70/157/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur (JO L 42 du 23.2.1970, p. 16, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj/fra>).

³² Règlement n° 51 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur ayant au moins quatre roues en ce qui concerne les émissions sonores (JO L 138 du 4.6.2018, p. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj/eng#:~:text=Regulation%20No%2051%20of%20the%20Economic%20Commission%20for,wheels%20with%20regard%20to%20their%20sound%20emissions%20%5B2018%2F798%5D>).

³³ Règlement n° 59 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des silencieux de remplacement (JO L, 2025/844, 30.4.2025, <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

³⁴ Règlement n° 138 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur silencieux en ce qui concerne leur audibilité réduite (JO L 9 du 13.1.2017, p. 33, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71/oj/fra>).

réglementations relatives aux véhicules à moteur, la Commission tiendra compte de l'incidence proportionnellement plus importante que les nouvelles exigences peuvent avoir sur les coûts de développement des petits véhicules électriques par rapport aux véhicules plus lourds et plus coûteux. En outre, un mécanisme d'incitation ciblé est introduit [ajouter une référence à la proposition de révision des normes d'émission de CO₂] dans le contexte des normes d'émission de CO₂ des véhicules sous la forme d'une bonification. Ce mécanisme permettra aux constructeurs automobiles de bénéficier de la contribution des petits véhicules électriques à la réalisation de l'objectif global d'émissions de CO₂ du parc automobile, ce qui les incitera fortement à produire et à commercialiser des volumes plus importants de petits véhicules électriques. En outre, comme annoncé dans le plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen, la Commission doit publier une recommandation proposant des options pour des régimes d'incitation qui, le cas échéant et conformément aux règles en matière d'aides d'État se sont avérés efficaces pour promouvoir l'adoption de véhicules à émissions nulles. Tous les véhicules électriques devraient bénéficier de la recommandation de la Commission, y compris les petits véhicules électriques, tels que définis dans la nouvelle sous-catégorie.

Les avantages attendus de cette modification devraient se traduire pour les citoyens de l'Union par des avantages plus importants lors de l'achat ou de la possession d'un petit véhicule électrique, mais cela dépendra de la mise en œuvre de ces politiques au niveau national.

Une autre modification proposée au règlement (UE) 2018/858 consiste à introduire un nouveau paragraphe 4 à l'article 5.

Cette mesure habilite la Commission à adopter des actes délégués visant à définir les exigences techniques applicables aux véhicules électriques purs (VEP) et aux véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) en ce qui concerne leur interface matérielle et de communication avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes d'alimentation fixes capables de prendre en charge des fonctionnalités de recharge intelligentes et bidirectionnelles.

Alors que la technologie des véhicules électriques progresse rapidement et que l'interaction entre les véhicules, les infrastructures de recharge et le réseau électrique est de plus en plus réglementée par une législation non spécifique au secteur (DDC 2.0 – règlement (UE) 2016/1388 et RfG 2.0 – règlement (UE) 2016/631), il devient essentiel d'adopter une approche harmonisée des exigences techniques relatives aux véhicules dans ce domaine afin d'éviter la fragmentation et les charges et coûts administratifs inutiles.

À l'avenir, une approche unifiée de l'interopérabilité sera essentielle pour accélérer le développement de services émergents tels que les capacités véhicule-réseau (V2G). Ces services peuvent contribuer à la stabilité du réseau, à l'aplanissement des pics de demande, à la réduction des coûts énergétiques pour les propriétaires de véhicules électriques et à une adoption plus large des énergies renouvelables.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant les règlements (CE) n° 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 et (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la simplification des exigences techniques et des procédures d'essai applicables aux véhicules à moteur et abrogeant la directive 70/157/CEE du Conseil et le règlement (UE) n° 540/2014 du Parlement européen et du Conseil

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
 vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment ses articles 91 et 114,
 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 européen³⁵,
 vu l'avis du Comité des régions³⁶,
 statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
 considérant ce qui suit:

- (1) Le rapport Draghi de 2024 sur l'avenir de la compétitivité de l'Union européenne³⁷ a souligné que le nombre et la complexité des règles risquent de limiter la marge de manœuvre des entreprises de l'Union et de les empêcher de rester compétitives. Une analyse détaillée des règlements (CE) n° 561/2006³⁸, (UE) 2018/858³⁹, (UE) 2019/2144⁴⁰ et (UE) 2024/1257⁴¹ du Parlement européen et du Conseil a également

³⁵ JO C , , p. .

³⁶ JO C , , p. .

³⁷ https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=fr.

³⁸ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

³⁹ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁴⁰ Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE)

mis en évidence la charge administrative et les coûts excessifs liés aux exigences qui y sont énoncées. Sur la base de ces conclusions, il convient de simplifier certaines obligations imposées aux constructeurs et aux autorités compétentes par la législation relative aux véhicules à moteur et de réduire les charges et les coûts inutiles pour les entreprises et les autorités, sans compromettre la protection de l'environnement et la sécurité des véhicules.

- (2) Le plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen⁴² préconisait un ensemble de mesures visant à simplifier la réglementation applicable à l'industrie automobile, en améliorant la cohérence et l'harmonie entre les différentes exigences réglementaires.
- (3) L'article 114 du TFUE constitue la base juridique appropriée pour adopter les mesures nécessaires à l'établissement et au fonctionnement du marché intérieur. Outre l'article 114 du TFUE, le présent règlement devrait disposer d'une base spécifique supplémentaire pour couvrir les modifications du règlement (CE) n° 561/2006 fondées sur l'article 91 du TFUE.
- (4) Si le présent règlement est adopté aux fins de l'établissement et du fonctionnement du marché intérieur, la simplification et la rationalisation des exigences techniques, des procédures d'essai et des règles de réception par type applicables aux véhicules à moteur contribuent également à l'objectif plus large de l'Union consistant à favoriser l'intégration progressive des pays candidats dans le marché de l'Union. En favorisant la convergence réglementaire, l'alignement sur les règlements de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) et la mise en œuvre cohérente de l'acquis de l'Union, le présent règlement contribue à réduire les obstacles techniques au commerce, à renforcer les chaînes de valeur automobiles européennes intégrées et à améliorer la résilience et la compétitivité de l'écosystème automobile européen, sans affecter l'autonomie du droit de l'Union ou le processus décisionnel.
- (5) Afin d'améliorer les conditions de travail des conducteurs, de renforcer la sécurité routière et de favoriser une concurrence loyale, les règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil⁴³ exigent l'installation d'un tachygraphe dans les véhicules de transport de marchandises dont le poids est supérieur à 3,5 tonnes. Toutefois, l'article 3, paragraphe 2, du règlement (UE)

n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁴¹ Règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7), modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission, le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission, le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission et le règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

⁴² Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen [COM(2025) 95 final].

⁴³ Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

n° 165/2014 autorise les États membres à exempter de cette obligation les véhicules visés à l'article 13, paragraphes 1 et 3, du règlement (CE) n° 561/2006.

- (6) En raison du poids de la batterie, les véhicules utilitaires légers électriques à batterie peuvent dépasser un poids de 3,5 tonnes et sont par conséquent soumis aux exigences établies dans les règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014, bien qu'ils présentent la même charge utile et le même cas d'utilisation que les véhicules utilitaires légers équipés d'un moteur à combustion interne qui ne relèvent pas du champ d'application desdits règlements. Le respect des exigences prévues par les règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 représente un effort considérable pour les exploitants de véhicules et les conducteurs et ralentit l'augmentation du nombre de véhicules utilitaires légers électriques à batterie.
- (7) Afin de réduire les coûts inutiles pour les constructeurs et les exploitants de véhicules, dont beaucoup sont des petites et moyennes entreprises, l'obligation d'installer un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers électriques à batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes devrait être supprimée.
- (8) Étant donné qu'il appartient aux États membres de décider s'ils souhaitent recourir à cette exemption, celle-ci ne devrait s'appliquer qu'aux véhicules utilitaires légers électriques utilisés exclusivement pour le transport national.
- (9) Afin de réduire la charge que l'installation et l'utilisation d'un tachygraphe font peser sur les conducteurs non professionnels qui conduisent de grandes autocaravanes à des fins non commerciales et l'incidence qu'elles peuvent avoir sur la demande de ces véhicules, les autorités nationales devraient pouvoir exempter ces véhicules et opérations des règles relatives aux durées de conduite et aux temps de repos et de l'utilisation du tachygraphe, pour autant que les objectifs visés à l'article 1^{er} dudit règlement ne soient pas compromis.
- (10) Le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil autorise la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne le niveau sonore et les systèmes d'avertissement acoustique des véhicules, soit en vertu du règlement (UE) n° 540/2014 du Parlement européen et du Conseil⁴⁴, soit en vertu des règlements ONU, notamment les règlements n° 138⁴⁵, n° 51⁴⁶ et n° 59⁴⁷ de la CEE-ONU. Ce système parallèle risque d'entraîner une fragmentation du marché. En outre, le règlement (UE) n° 540/2014 est devenu obsolète en raison d'un déficit de mises à jour par rapport aux trois règlements de la CEE-ONU susmentionnés. Afin de garantir un cadre cohérent et un alignement complet sur les règlements ONU, il convient d'abroger le règlement

⁴⁴ Règlement (UE) n° 540/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, et modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant la directive 70/157/CEE (JO L 158 du 27.5.2014, p. 131, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

⁴⁵ Règlement n° 138 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur silencieux en ce qui concerne leur audibilité réduite [2017/71] (JO L 9 du 13.1.2017, p. 33, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj)).

⁴⁶ Règlement n° 51 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur ayant au moins quatre roues en ce qui concerne les émissions sonores [2018/798] (JO L 138 du 4.6.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

⁴⁷ Règlement n° 59 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des silencieux de remplacement [2025/844] (JO L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

(UE) n° 540/2014 et de modifier l'annexe II du règlement (UE) 2018/858 afin de n'autoriser la conformité qu'avec les règlements ONU applicables.

- (11) Alors que la technologie des véhicules électriques à batterie évolue rapidement et que le nombre de véhicules électriques sur le marché augmente, l'interopérabilité entre les véhicules, les infrastructures de recharge et le réseau électrique devient de plus en plus cruciale. Une approche de l'interopérabilité harmonisée au niveau de l'Union est essentielle pour éviter la fragmentation de certaines exigences techniques qui sont élaborées en dehors du cadre de la réception par type des véhicules, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des codes de réseau révisés (un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation établi par le règlement (UE) 2016/1388⁴⁸ de la Commission et un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité établi par le règlement (UE) 2016/631 de la Commission⁴⁹). Par conséquent, afin de veiller à l'harmonisation des capacités des véhicules électriques à batterie et de permettre l'interopérabilité des services de véhicule à réseau, les véhicules devront satisfaire à certaines exigences techniques. Ainsi, afin de garantir l'interopérabilité entre les véhicules, l'infrastructure de recharge et le réseau électrique, le règlement (UE) 2018/858 devrait habilitier la Commission à définir des exigences techniques en matière d'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes d'alimentation stationnaires.
- (12) La transition vers un transport routier plus durable a été principalement motivée par la croissance des ventes de modèles de véhicules électriques haut de gamme. Toutefois, pour assurer la continuité de cette transition, il est nécessaire de rendre les véhicules électriques plus abordables. Des mesures réglementaires ciblées (période transitoire plus longue pour les nouvelles exigences, incitations ciblées dans les normes d'émission de CO₂ des véhicules), des avantages fiscaux (tels que les régimes de subventions) et non fiscaux (tels que les places de stationnement réservées), peuvent, conformément aux règles en matière d'aides d'État, contribuer, le cas échéant, à rendre les petits véhicules électriques plus abordables. Toutefois, aucune définition juridique des petits véhicules électriques n'est actuellement fournie dans le cadre de la réception par type. Par conséquent, il convient d'introduire une sous-catégorie dans la catégorie de véhicules M1 existante.
- (13) Lors de la fixation des dates d'application des futures exigences relatives aux véhicules à moteur qui concernent cette nouvelle sous-catégorie de petits véhicules électriques, il convient de tenir compte de l'incidence proportionnellement plus importante que ces nouvelles exigences peuvent avoir sur les coûts de développement de ces véhicules par rapport à ceux qui sont plus lourds et plus coûteux.
- (14) Comme annoncé dans le plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen, la Commission doit publier une recommandation proposant des options de mécanismes d'incitation qui se sont avérés efficaces pour promouvoir l'adoption de

⁴⁸ Règlement (UE) 2016/1388 de la Commission du 17 août 2016 établissant un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation (JO L 223 du 18.8.2016, p. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

⁴⁹ Règlement (UE) 2016/631 de la Commission du 14 avril 2016 établissant un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité (JO L 112 du 27.4.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

véhicules à émissions nulles et qui sont conformes aux règles de concurrence. Les recommandations aux États membres concernant les mesures fiscales (subventions à l'achat, exonérations fiscales, exonération des péages routiers) et non fiscales (attribution de droits de stationnement en fonction de la taille, infrastructures de recharge spécifiques, etc.) pourraient également s'appuyer sur la nouvelle sous-catégorie de véhicules que sont les petits véhicules électriques.

- (15) L'article 3, paragraphe 1, de la directive 92/6/CEE⁵⁰ du Conseil relative à l'installation et à l'utilisation de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur impose l'installation et l'utilisation de tels dispositifs sur les véhicules des catégories N2 et N3. En vertu dudit article, ces véhicules ne peuvent circuler sur la voie publique que s'ils sont équipés d'un dispositif limiteur de vitesse. L'obligation d'installation a été intégrée dans la législation relative à la réception par type des véhicules à moteur par le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil.
- (16) En raison du poids de la batterie, les véhicules utilitaires légers électriques à batterie peuvent dépasser un poids de 3,5 tonnes et sont soumis à l'obligation d'être équipés de limiteurs de vitesse, bien qu'ils présentent la même charge utile et le même cas d'utilisation que les véhicules utilitaires légers équipés d'un moteur à combustion interne qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (UE) 2019/2144. Cette exigence impose des coûts inutiles aux constructeurs automobiles et aux entreprises achetant de tels véhicules, ce qui ralentit l'augmentation du nombre de véhicules utilitaires légers à émissions nulles. Il convient par conséquent d'exempter les véhicules à émissions nulles de catégorie N2 dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes de l'obligation d'être équipés de limiteurs de vitesse.
- (17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. Étant donné que les conditions de température des essais en laboratoire des émissions à basse température sont couvertes par les essais sur route pour les polluants gazeux et PN en conditions de conduite réelles, la démonstration de la conformité aux exigences en matière d'émissions à basse température (à -7 °C) est couverte par l'obligation de respecter les exigences en matière d'émissions en conditions de conduite réelles (de -7 °C à 38 °C). Par conséquent, afin de réduire les coûts pour les constructeurs liés aux exigences spécifiques énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257, il convient de supprimer cette exigence spécifique relative aux essais en laboratoire à basse température, car cette suppression ne compromettra pas les normes environnementales garanties par l'essai des émissions en conditions de conduite réelles.
- (18) L'annexe V du règlement (UE) 2024/1257 exige que, pour les essais de moteurs des véhicules utilitaires lourds, des essais de démonstration soient effectués pour tous les carburants applicables pour chaque type de véhicule. Afin de réduire considérablement les coûts administratifs liés à ces essais sans compromettre les normes environnementales, il convient d'introduire des exigences en matière d'essai au niveau de la catégorie de véhicules dans les tableaux 1, 2, 3, 4, 7 et 8 de ladite annexe V.

⁵⁰ Directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur (JO L 57 du 2.3.1992, p. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>).

- (19) Le règlement (UE) 2024/1257 introduit des systèmes de surveillance embarqués (OBM) et des dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique (OBFCM), qui visent à faciliter les contrôles de conformité en temps réel, les efforts d'harmonisation, la surveillance du cycle de vie, la réduction des frais liés aux essais et la rationalisation des mesures d'exécution. Afin de recevoir, de traiter et de stocker efficacement les données OBM et OBFCM, il est nécessaire de préciser que le pouvoir conféré à la Commission d'adopter des mesures d'exécution couvre également l'adoption des méthodes et des exigences nécessaires pour contrôler la conformité des types de véhicules.
- (20) Afin de garantir la clarté juridique à la suite de l'abrogation du règlement (UE) n° 540/2014, qui contenait une disposition abrogeant le règlement (CEE) n° 70/157/CEE⁵¹ du Conseil, il est nécessaire de prévoir l'abrogation de la directive 70/157/CEE du Conseil dans le présent règlement. Afin de laisser aux constructeurs de véhicules suffisamment de temps pour adapter leurs processus de production, il convient de prévoir une période transitoire pendant laquelle les véhicules pourraient encore être réceptionnés conformément au règlement (UE) n° 540/2014,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement (CE) n° 561/2006

L'article 13, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006 est modifié comme suit:

- 1) le point f *bis*) suivant est inséré:
«f *bis*) véhicules utilisés pour le transport de marchandises et propulsés à l'électricité, dont la masse maximale autorisée, remorque comprise, dépasse 3,5 tonnes mais n'excède pas 4,25 tonnes;»;
- 2) le point s) suivant est ajouté:
«s) autocaravanes, telles que définies à l'annexe I, partie A, point 5.1, du règlement (UE) 2018/858, utilisées exclusivement pour le transport non commercial.».

Article 2

Modifications du règlement (UE) 2018/858

Le règlement (UE) 2018/858 est modifié comme suit:

- 1) à l'article 5, le paragraphe 4 suivant est ajouté:
«4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques en ce qui concerne l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les

⁵¹ Directive 70/157/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur (JO L 42 du 23.2.1970, p. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle.»;

- 2) les annexes I et II sont modifiées conformément à l'annexe II du présent règlement.

Article 3

Modification du règlement (UE) 2019/2144

À l'article 9 du règlement (UE) 2019/2144, le paragraphe 5 *bis* suivant est inséré:

«5 *bis*. Les véhicules de catégorie N₂ propulsés à l'électricité, dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes, ne sont pas tenus d'être équipés de limiteurs de vitesse conformément au règlement n° 89 ONU.».

Article 4

Modifications du règlement (UE) 2024/1257

Le règlement (UE) 2024/1257 est modifié comme suit:

- 1) à l'article 14, paragraphe 4, le point j) est remplacé par le texte suivant:
«j) les méthodes, prescriptions et essais, y compris les seuils de conformité, permettant d'assurer la performance des dispositifs OBFCM, des systèmes OBD et OBM et des capteurs de ces dispositifs et systèmes, pour la communication vers l'extérieur des données enregistrées par ces dispositifs et systèmes, y compris aux fins de contrôle de la conformité des types de véhicules;»;
- 2) l'annexe V est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement.

Article 5

Abrogations

1. Le règlement (UE) n° 540/2014 est abrogé.
2. La directive 70/157/CEE est abrogée avec effet au 1^{er} juillet 2027.

Article 6

Disposition transitoire

Les certificats de conformité pour les véhicules neufs produits après le [OP: veuillez insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement] et réceptionnés avant le 1^{er} juillet 2028 conformément au règlement (UE) n° 540/2014 restent valables aux fins des articles 48 et 49 du règlement (UE) 2018/858.

Article 7

Entrée en vigueur et application

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

2. Il est applicable à partir du [vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*]. Toutefois, l'article 3 est applicable à partir du ...[date de transposition dans la proposition modifiant la directive 92/6].

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le

Par le Parlement européen
La présidente

Par le Conseil
Le président/La présidente

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

--

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

--

1.3. Objectif(s)

1.3.1. Objectif général/objectifs généraux

--

1.3.2. Objectif(s) spécifique(s)

<u>Objectif spécifique n°</u>

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.

--

1.3.4. Indicateurs de performance

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

--

1.4. La proposition/l'initiative porte sur:

- ☐ une action nouvelle
- ☐ une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire⁵²
- ☐ 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

--

⁵² Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

- 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.*

Justification de l'action au niveau de l'UE (ex ante)

Valeur ajoutée de l'UE escomptée (ex post)

- 1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

--

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

--

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

--

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)

☐ **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

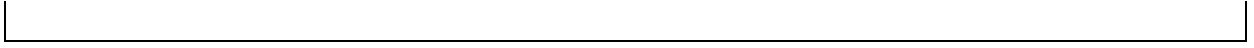
☐ **Gestion partagée** avec les États membres

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

- ☐ à des pays tiers ou à 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 équivalentes et qui peuvent être, pour chaque action, limitées au montant maximal du soutien de l'Union.

Remarques

--



2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

--

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*

--

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

--

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)*

--

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

--

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)

- 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 ⁵³	de pays AELE ⁵⁴	de pays candidats et pays candidats potentiels ⁵⁵	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

⁵³ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

⁵⁴ AELE: Association européenne de libre-échange.

⁵⁵ 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 3^e 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							
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
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

	Paielements	(2b)					0,000
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques							
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	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
	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

	Paiements	(2b)					0,000
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques							
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
	Paiements	=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
	Paiements	(2a)					0,000
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					0,000
	Paiements	(2b)					0,000
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques							
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
	Paiements	=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
	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
	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»				
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

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 3^e 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

3.2.1.2. Crédits issus de recettes affectées externes

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

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
	Paiements	(2a)					0,000
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					0,000
	Paiements	(2b)					0,000
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques							
Ligne budgétaire		(3)					0,000
TOTAL des crédits	Engagements	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

pour la DG <.....>	Paielements	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Année	Année	Année	Année	TOTAL CFP
			2024	2025	2026	2027	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							
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	Année	Année	Année	TOTAL CFP
			2024	2025	2026	2027	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 <....> 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	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							
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
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							
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 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 <....> 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
			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»
---	---	----------------------------

En Mio EUR (à la 3^e 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 <.....>	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
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 3^e 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 3^e 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 ⁵⁶	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE N° 1 ⁵⁷ ...																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique n° 1																		
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2...																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique n° 2																		
TOTAUX																		

⁵⁶ 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.).

⁵⁷ 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

3.2.3.2. Crédits issus de recettes affectées externes

RECETTES AFFECTÉES EXTERNES	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL 2021- 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

3.2.3.3. Total des crédits

TOTAL TOTAL CRÉDITS VOTÉS + RECETTES AFFECTÉES EXTERNES	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL 2021-2027
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)

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)					
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

3.2.4.2. Financement par des recettes affectées externes

RECETTES AFFECTÉES EXTERNES		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 équivalents temps plein)					
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

3.2.4.3. Total des besoins en ressources humaines

TOTAL CRÉDITS VOTÉS + RECETTES AFFECTÉES EXTERNES	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 équivalents temps plein)				
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
	- dans les délégations de l'UE	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 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).
- ☐ 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.
- ☐ nécessite une révision du CFP.

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 3^e 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 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ⁵⁸			
		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027
Article					

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

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

⁵⁸ 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. DIMENSIONS NUMERIQUES

4.1. Exigences pertinentes en matière numérique

Référence à l'exigence	Description de l'exigence	Acteurs visés ou concernés par l'exigence	Processus généraux	Catégorie
Article 2, paragraphe 1	La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 afin de modifier et de compléter le présent règlement pour établir des exigences techniques applicables aux véhicules électriques purs (VEP) et aux véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE), en ce qui concerne leur interface matérielle et de communication avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle	Commission européenne Autorités nationales Opérateurs économiques	Échange de données	Données
Article 4, paragraphe 1	La Commission prend des mesures, en coopération avec les États membres si nécessaire, pour veiller à ce que les données OBM et OBFCM soient reçues, traitées et stockées efficacement et de manière harmonisée	Commission européenne Autorités nationales Opérateurs économiques	Échange de données	Données
Article 4, paragraphe 2	les méthodes, prescriptions et essais, y compris les seuils de conformité, permettant d'assurer la performance	Commission européenne Autorités nationales		Données

	des dispositifs OBFCM, des systèmes OBD et OBM et des capteurs de ces dispositifs et systèmes, ainsi que la communication vers l'extérieur des données enregistrées par ces dispositifs et systèmes	Opérateurs économiques		
--	---	------------------------	--	--

4.2. Données

Type de données	Référence à la ou aux exigences	Norme et/ou spécification (le cas échéant)
Données relatives à la communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes d'alimentation stationnaires capables de prendre en charge des fonctionnalités de recharge intelligentes et bidirectionnelles	Article 2	La Commission prend les mesures établissant les spécifications techniques.
Données OBM et OBFCM	Article 4	La Commission prend les mesures établissant les spécifications techniques.

Alignement sur la stratégie européenne pour les données

Expliquer comment la ou les exigences sont alignées sur la stratégie européenne pour les données

La Commission prend des mesures établissant l'alignement sur la stratégie européenne pour les données

Alignement sur le principe «une fois pour toutes»

Expliquer comment le principe «une fois pour toutes» a été pris en considération et de quelle manière la possibilité de réutiliser des données existantes a été étudiée

Le principe «une fois pour toutes» sera pris en considération dans les actes délégués.

Expliquer comment les données nouvellement créées sont faciles à trouver, accessibles, interopérables et réutilisables, et répondent à des normes de qualité élevée

Tous les détails seront décrits dans les futurs actes délégués.

Flux de données

Description générale des flux de données

Type de données	Référence(s) à l'exigence ou aux exigences	Acteurs qui fournissent les données	Acteurs qui reçoivent les données	Déclencheur de l'échange de données	Fréquence (le cas échéant)
Données relatives à la communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes d'alimentation stationnaires capables de prendre en charge des fonctionnalités de recharge intelligentes et bidirectionnelles	Article 2	Constructeur du véhicule Gestionnaires de réseau Autres opérateurs économiques	Constructeur du véhicule Gestionnaires de réseau Autres opérateurs économiques	//	//
Données OBM et OBFCM	Article 4	Constructeur du véhicule	Commission européenne États membres	//	//

4.3. Solutions numériques

Solution numérique	Référence(s) à l'exigence ou aux exigences	Principales fonctionnalités requises	Organisme responsable	Comment l'accessibilité est-elle prise en compte?	Comment la possibilité de réutilisation est-elle envisagée ?	Utilisation des technologies de l'IA (le cas échéant)
--------------------	--	--------------------------------------	-----------------------	---	--	---

Infrastructur e de données OBM/OBF CM harmonisée au niveau de l'UE	Article 4	La Commission prend des mesures établissant les fonctionnalit és.	Commissi on européenn e	Les exigences en matière d'accessibil ité seront prises en considérati on dans les mesures.	Les exigences en matière de réutilisabil ité seront prises en considérati on dans les mesures.	//
---	-----------	--	----------------------------------	---	---	----

Solution numérique 1

Politique numérique et/ou sectorielle (le cas échéant)	Expliquer de quelle manière la solution s'aligne sur l'élément en question
<i>Règlement sur l'IA</i>	//
<i>Cadre de l'UE en matière de cybersécurité</i>	Pris en considération dans les mesures.
<i>eIDAS</i>	Pris en considération dans les mesures.
<i>Portail numérique unique et IMI</i>	Pris en considération dans les mesures.
<i>Autres</i>	//

4.4. Évaluation de l'interopérabilité

Service public numérique ou catégorie de services publics numériques	Description	Référence(s) à l'exigence ou aux exigences	Solution(s) interopérable(s) pour l'Europe (SANS OBJET)	Autre(s) solution(s) d'interopérabilité
Surveillance rationalisée des performances réelles des véhicules dans le cadre de la norme Euro 7	Surveillance rationalisée des performances réelles des véhicules dans le cadre de la norme Euro 7	Article 4	//	

Service public numérique 1

Évaluation	Mesure(s)	Obstacles potentiels restants
-------------------	------------------	--------------------------------------

		(le cas échéant)
Alignement sur les politiques numériques et sectorielles existantes		•
Mesures organisationnelles en faveur d'une fourniture transfrontière sans heurts de services publics numériques	• Établi dans les mesures.	•
Mesures prises pour garantir une compréhension commune des données	• Établi dans les mesures.	•
Utilisation de spécifications et de normes techniques ouvertes convenues d'un commun accord.	• Établi dans les mesures.	•

4.5. Mesures de soutien de la mise en œuvre numérique

Description de la mesure	Référence(s) à l'exigence ou aux exigences	Rôle de la Commission (le cas échéant)	Acteurs à associer (le cas échéant)	Calendrier prévu (le cas échéant)
La Commission prend les mesures établissant les spécifications techniques communes.	Article 2 Article 4	La Commission adopte ces actes	États membres Opérateurs économiques	//