Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série C

C/2026/3241

2.7.2026

Avis du Comité économique et social européen

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 92/6/CEE en vue d'exempter certains véhicules électriques de la catégorie N2 de l'obligation d'installer et d'utiliser un dispositif limiteur de vitesse

[COM(2025) 999 final — 2025/0424(COD)]

(C/2026/3241)

Rapporteur: **Miroslav HAJNOŠ**

Procédure législative	EU Law Tracker — 2025/0424 COD
Consultation	Parlement européen, 12.1.2026 Conseil de l'Union européenne: 11.2.2026
Base juridique	Article 91, paragraphe 1, et article 304 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
Documents de la Commission	COM(2025) 999 final Résumé du document COM(2025) 999 final
Objectifs de développement durable (ODD) pertinents	ODD 11 — Villes et communautés durables ODD 13 — Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques
Compétence	Section «Transports, énergie, infrastructures et société de l'information»
Adoption en section	9.3.2026
Adoption en session plénière	18.3.2026
Session plénière n°	604
Résultat du vote (pour/contre/abstentions)	205/1/3

1. RECOMMANDATIONS

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (CESE):

1.1. **prend acte** de la proposition de la Commission visant à modifier la directive 92/6/CEE ([1]) afin d'exempter certains véhicules électriques de la catégorie N2 (camionnettes électriques dont la masse se situe entre 3,5 et 4,25 tonnes) de l'obligation d'installer et d'utiliser des limiteurs de vitesse.

1.2. **reconnaît** que certains obstacles réglementaires peuvent involontairement freiner l'adoption des véhicules utilitaires légers électriques et ralentir la transition vers une mobilité à émissions nulles; précise néanmoins que l'exemption proposée devrait inclure des exigences de sécurité claires afin d'éviter tout risque d'une augmentation du nombre de victimes de la route;

1.3. **souligne toutefois** que l'objectif de l'exemption proposée est de réduire la charge administrative et les coûts pour les entreprises dans le cadre du train de mesures omnibus sur l'industrie automobile ([2]); insiste sur le fait que la simplification réglementaire ne devrait pas se faire au détriment des normes en vigueur en matière de sécurité routière ni de la protection des conducteurs et des usagers vulnérables de la route, y compris les cyclistes et les piétons;

([1]) 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).

([2]) https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/action-plan-future-automotive-sector/automotive-package_en.

1.4. **note** avec intérêt le débat plus vaste que suscite la mise en œuvre du train de mesures omnibus sur l'industrie automobile; fait valoir que les conséquences des trains de mesures omnibus de déréglementation (dont cette exemption fait partie) suscitent une forte résistance auprès d'organisations publiques telles que les syndicats, les associations environnementales et les organismes de sécurité routière.

1.5. **précise** que l'initiative proposée doit rester pleinement cohérente avec les objectifs de la politique commune des transports de l'Union et respecter le cadre de la sécurité routière. Le CESE rappelle qu'en 2012, la Commission a préconisé l'installation de limiteurs de vitesse sur les véhicules de catégorie N1, en affirmant que la vitesse et l'augmentation du poids d'un véhicule sont des facteurs importants pour la sécurité routière. Dans l'intérêt d'une réglementation simple et neutre sur le plan technologique, il y a lieu de réexaminer cette position ([3]). Il importe de ne pas compromettre les objectifs de la politique de sécurité routière, qui exige un suivi structurel des effets de cette initiative, si elle devait être acceptée. Nous risquons réellement de ne pas atteindre les objectifs de l'Union en matière de sécurité routière à l'horizon 2030. Le Conseil européen pour la sécurité des transports présente les progrès accomplis dans un rapport annuel qui, l'année dernière, indiquait «seulement» une réduction de 2 %; l'année précédente, cette réduction n'atteignait que 1 % ([4]).

1.6. **met en relief** l'importance des véhicules utilitaires à émissions nulles pour atteindre les objectifs climatiques de l'Union, en particulier pour les livraisons et les prestations de services en ville;

1.7. **appelle la Commission** à faire en sorte que si l'exemption est acceptée, elle reste, pour le moment, assortie de conditions. La conditionnalité devrait être liée à une évaluation après un certain laps de temps. Cette évaluation devrait comprendre les éléments suivants:

— analyse de l'incidence sur les données relatives à la sécurité routière;

— incidences mesurables sur l'environnement;

— résultats des ventes de camionnettes électriques N2 de la catégorie exemptée.

Le présent avis complète l'avis du CESE sur le thème «Véhicules à moteur/simplification des prescriptions techniques et des essais» dans la mesure où tous deux portent sur des propositions de modification de la directive 92/6/CEE.

2. NOTES EXPLICATIVES

Arguments à l'appui de la recommandation 1.1

2.1. Les camionnettes électriques jouent un rôle de plus en plus important dans la logistique urbaine, la livraison sur le dernier kilomètre et les prestations de services régionaux. Toutefois, en raison du poids des systèmes de batterie, de nombreuses camionnettes électriques dépassent le seuil de 3,5 tonnes et sont donc classées dans la catégorie N2. L'augmentation de la masse du véhicule a une incidence directe sur l'énergie cinétique et la distance de freinage, ce qui peut aggraver l'ampleur d'une collision, en particulier dans les environnements de circulation urbaine mixte. Même lorsque l'utilisation opérationnelle ressemble à celle des véhicules plus légers de catégorie N1, ces caractéristiques physiques restent pertinentes pour l'évaluation de la sécurité routière, et le CESE se montre prudent quant à l'exemption proposée.

Arguments à l'appui de la recommandation 1.2

2.2. Selon la Commission, cette classification entraîne, dans certains cas, des **charges administratives et financières disproportionnées**, qui pourraient entraver l'adoption de véhicules à émissions nulles. Les mesures de simplification visent également à aligner les conditions réglementaires relatives aux camionnettes électriques sur celles qui s'appliquent aux véhicules à combustion interne comparables, garantissant ainsi des conditions de concurrence équitables pour les opérateurs et les PME.

([3]) https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy_en.
([4]) https://etsc.eu/19th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/.

2.3. Le CESE recommande que si cette exemption est acceptée, elle soit assortie des limites suivantes pour les camionnettes électriques N2:

— véhicules 100 % électriques (non hybrides);

— obligation de respecter pleinement le cadre existant de l'UE en matière de réception par type et de sécurité des véhicules;

— obligation pour les véhicules d'être équipés d'autres systèmes de sécurité tels que les systèmes d'adaptation intelligente de la vitesse ([5]) et les systèmes avancés d'aide à la conduite, conformément aux exigences du règlement sur la sécurité générale 2019/2144.

Arguments à l'appui de la recommandation 1.3

2.4. Les organismes de sécurité routière, en particulier, ont fait part de leurs inquiétudes concernant les conséquences qu'aurait cette exemption sur la sécurité des conducteurs et des autres usagers vulnérables de la route, tels que les cyclistes et les piétons. Il convient de les examiner avec le plus grand soin. Cela demande aux conducteurs d'adopter une attitude professionnelle et d'utiliser les systèmes d'adaptation intelligente de la vitesse et les systèmes avancés d'aide à la conduite susmentionnés. Au demeurant, même ces systèmes ne peuvent pas garantir que le véhicule est totalement sûr. Les limiteurs de vitesse relèvent d'un cadre de sécurité routière à plusieurs niveaux, qui complète les technologies de sécurité des véhicules et la responsabilité des conducteurs. La possibilité de supprimer cet élément devrait donc être soigneusement évaluée dans le cadre plus large de l'architecture de sécurité afin d'éviter des effets systémiques indésirables.

2.5. Le CESE recommande donc à la Commission de prêter attention aux compétences des conducteurs professionnels et de redoubler d'efforts pour sensibiliser spécifiquement à la sécurité routière.

Arguments à l'appui de la recommandation 1.4

2.6. Les trains de mesures omnibus comprennent diverses dispositions de déréglementation qui ne sont pas accueillies avec un enthousiasme équivalent dans l'ensemble de la société civile européenne. Elles se heurtent à la résistance de divers groupes d'intérêt. La mesure de sauvegarde prévue dans la présente proposition fait partie d'un train de mesures omnibus pour l'industrie automobile. Il importe également de tenir compte, dans une perspective élargie, de la résistance sociale plus vaste que suscitent les différents trains de mesures omnibus.

2.7. Selon les estimations de la Commission, le train de mesures omnibus sur l'industrie automobile devrait générer des économies de coûts annuelles de plus de 700 millions d'EUR pour l'industrie, qui incluent les économies liées à la suppression des exigences en matière de limiteur de vitesse pour certaines camionnettes électriques. Si ces mesures de simplification visent à renforcer la compétitivité et à réduire les charges administratives, il convient de veiller à trouver les bons équilibres, dans leur mise en œuvre, avec les objectifs de sécurité routière.

Arguments à l'appui de la recommandation 1.5

2.8. Le suivi de la sécurité routière est indispensable pour atteindre les objectifs du règlement sur la sécurité routière ([6]). Le CESE soutient le fait que la Commission ait inclus dans sa proposition l'exigence selon laquelle les conducteurs de camionnettes électriques exonérées doivent être des professionnels expérimentés et posséder les compétences appropriées ou être formés afin de les acquérir. Tout cela est conforme à la directive relative au permis de conduire (2006/126/CE) ([7]).

Arguments à l'appui de la recommandation 1.7

2.9. Le CESE recommande vivement à la Commission de prévoir un réexamen de cette exemption si sa proposition modifiée est acceptée. Ce réexamen pourrait apporter des éclaircissements sur les effets escomptés de la mesure. L'objectif est de créer des conditions de concurrence équitables pour les véhicules électriques de catégorie N2 pesant entre 3,5 et 4,25 tonnes par rapport aux véhicules plus légers utilisant des combustibles fossiles, qui relèvent d'une catégorie différente et plus avantageuse (N1).

([5]) https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/safe-speed/archive/speeding/new-technologies-new-opportunities/intelligent-speed-adaptation-isa_en.

([6]) 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) no 78/2009, (CE) no 79/2009 et (CE) no 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) no 631/2009, (UE) no 406/2010, (UE) no 672/2010, (UE) no 1003/2010, (UE) no 1005/2010, (UE) no 1008/2010, (UE) no 1009/2010, (UE) no 19/2011, (UE) no 109/2011, (UE) no 458/2011, (UE) no 65/2012, (UE) no 130/2012, (UE) no 347/2012, (UE) no 351/2012, (UE) no 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (JO L 403 du 30.12.2006, p. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

2.10. En outre, cette évaluation pourrait clarifier les effets sur l'environnement (réduction des émissions), sur la sécurité routière ainsi que les éventuels chiffres de vente plus élevés pour les camionnettes électriques N2.

3. **AMENDEMENTS PROPOSÉS À LA PROPOSITION LÉGISLATIVE DE LA COMMISSION**

Amendement 1

lié à la recommandation 1.1

Article premier — Modification de la directive 92/6/CEE

Texte proposé par la Commission	Amendement du CESE
L'article 3, paragraphe 1, de la directive 92/6/CEE est remplacé par le texte suivant:	L'article 3, paragraphe 1, de la directive 92/6/CEE est remplacé par le texte suivant:
«1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les véhicules à moteur des catégories N2 et N3***, à l'exception des véhicules de la catégorie N2 à propulsion électrique dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes,*** ne puissent circuler sur la voie publique que s'ils sont équipés d'un dispositif limiteur de vitesse réglé de telle manière que leur vitesse ne puisse pas dépasser 90 kilomètres par heure.».	«1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les véhicules à moteur des catégories ***N1,*** N2 et N3 ne puissent circuler sur la voie publique que s'ils sont équipés d'un dispositif limiteur de vitesse réglé de telle manière que leur vitesse ne puisse pas dépasser 90 kilomètres par heure.».

Exposé des motifs

Les véhicules de la catégorie N1 sont utilisés non seulement pour les livraisons urbaines, mais aussi pour le transport transfrontière au sein du marché intérieur. Nombre de ces véhicules sont conduits par de faux conducteurs indépendants qui subissent une concurrence sans relâche du travail via une plateforme.

Un limiteur de vitesse est un dispositif technique garantissant que des avantages concurrentiels ne sauraient être obtenus au prix d'une vitesse excessive, et donc de la sécurité routière et du bien-être des travailleurs. Une réglementation intelligente qui instaure durablement des conditions de concurrence équitables dans le transport de marchandises doit dès lors s'appliquer à tous les véhicules de livraison, quel que soit leur type de moteur.

Bruxelles, le 18 mars 2026.

Le président

du Comité économique et social européen

Séamus BOLAND