COMMISSION
EUROPÉENNE

Strasbourg, le 16.12.2025
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne les normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires légers neufs et l'étiquetage des véhicules, et abrogeant la directive 1999/94/CE

{SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} - {SWD(2025) 1058 final} - {SWD(2025) 1059 final}

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

L'Union reconnaît que le changement climatique est une menace existentielle étroitement liée à la sécurité, à la paix et au développement durable dans le monde. La lutte contre le changement climatique est l'occasion de renforcer simultanément la compétitivité et l'indépendance de l'Union. L'Union s'est engagée à réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre (GES) dans tous les secteurs de l'économie d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990 et à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050. La Commission a également proposé une modification de la loi européenne sur le climat qui consacre l'objectif de réduction de 90 % à l'horizon 2040[1]. Le Conseil et le Parlement européen ont arrêté leurs positions sur ce dossier, qui fait actuellement l'objet d'une procédure de codécision.

Les politiques de décarbonation sont un puissant moteur de croissance lorsqu'elles sont bien intégrées aux politiques industrielles, économiques, commerciales et de concurrence, comme expliqué dans la boussole pour la compétitivité[2] et le pacte pour une industrie propre[3].

Réduire les émissions de CO_2 du transport routier est indispensable pour atteindre la neutralité climatique. En 2023, elles représentaient environ 30 % des émissions nettes globales de CO_2 de l'Union (et 24 % des émissions de GES) et demeurent plus élevées qu'en 1990.

Le règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs (camionnettes)[4] est un élément essentiel du panier de mesures de l'Union visant la décarbonation du transport routier. Il guide une transition graduelle vers des véhicules à émission nulle et offre une sécurité et une prévisibilité à long terme aux investisseurs tout au long de la chaîne de valeur, tout en laissant suffisamment de temps pour une transition équitable.

Le secteur automobile de l'Union représente 1 000 milliards d'euros du PIB et un tiers des investissements privés dans la recherche et le développement dans l'Union. Il fournit des emplois directs et indirects dans le secteur manufacturier à trois millions d'Européens. Ce secteur connaît actuellement au niveau mondial une transformation structurelle liée à la double transition numérique et vers une énergie propre, et se trouve confronté à de graves défis en matière de compétitivité.

En janvier 2025, la Commission a mis en place un dialogue stratégique avec le secteur afin de relever ces défis et de concevoir des stratégies et des solutions concrètes pour garantir à cette industrie clé un avenir solide en Europe. Ce dialogue a nourri le plan d'action industriel en

---

1 Commission, proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2021/1119 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique, COM(2025) 524 final, 2 juillet 2025.

2 Communication de la Commission européenne, «Une boussole pour la compétitivité de l'UE», COM(2025) 30 final, 29 janvier 2025.

3 Communication de la Commission européenne, Le pacte pour une industrie propre: une feuille de route commune pour la compétitivité et la décarbonation, COM(2025) 85 final, 26 février 2025.

4 Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) nº 443/2009 et (UE) nº 510/2011, JO L 111 du 25.4.2019, p. 13.

faveur du secteur automobile européen[5], qui définit des mesures concrètes visant à garantir la compétitivité mondiale de l'industrie automobile européenne et à maintenir une base de production européenne solide grâce à des actions dans cinq domaines clés: 1) l'innovation et la transition numérique, 2) la mobilité propre, 3) la compétitivité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement, 4) les compétences et la dimension sociale, et 5) des conditions de concurrence équitables et un environnement favorable aux entreprises.

Pour atteindre ses objectifs, le plan d'action introduit environ 50 mesures phares. Parmi celles-ci figurent la révision du règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières et les camionnettes et la révision de la directive sur l'étiquetage des voitures[6] afin d'améliorer l'information du consommateur et de faciliter des choix durables qui respectent les objectifs environnementaux et climatiques de l'UE.

Les objectifs d'émissions de CO_2 devenant de plus en plus stricts avec le temps, leur respect nécessite une part accrue de véhicules à émission nulle, étant donné que les autres leviers existants de réduction des émissions de CO_2 n'ont qu'une incidence limitée et sont insuffisants par eux-mêmes pour atteindre les objectifs actuels et futurs en matière de réduction des émissions. S'il est essentiel que les objectifs continuent d'encourager la transition vers une mobilité à émission nulle et de créer de la sécurité et de la prévisibilité pour les investissements, un manque de souplesse dans le cycle de mise en conformité ainsi que des changements importants dans la situation économique et réglementaire mondiale peuvent créer un risque de non-conformité pour les constructeurs automobiles.

La neutralité technologique doit être renforcée, le cadre législatif actuel risquant de limiter la poursuite de l'innovation et du développement de technologies autres que les systèmes de propulsion à émission nulle, qui peuvent être utiles pour des cas d'utilisation spécifiques et/ou une phase de transition. En raison des obstacles au déploiement de camionnettes à émission nulle, qui créent un manque de demande à court terme, les constructeurs de véhicules utilitaires légers sont confrontés à des défis particuliers. Afin de renforcer la compétitivité et la durabilité du secteur automobile européen, il convient d'encourager la mise au point de petites voitures électriques fabriquées dans l'UE en prévoyant des incitations spécifiques.

Il est également nécessaire de veiller à ce que les consommateurs reçoivent des informations claires et harmonisées sur la performance environnementale des voitures particulières neuves, ainsi que des voitures vendues sur le marché de l'occasion par les détaillants. Cela devrait couvrir l'étiquetage de tous les types de voitures, y compris les véhicules à émission nulle, ce qui faciliterait les décisions d'achat en connaissance de cause et soutiendrait la transition vers une mobilité à émission nulle.

Dans ce contexte, la proposition vise à fournir une approche plus souple et neutre sur le plan technologique, en tenant compte de l'évolution des technologies et du marché, tout en maintenant le cap sur la neutralité climatique et en préservant la prévisibilité pour les constructeurs et les investisseurs dans le cadre d'une transition équitable vers une mobilité à émission nulle. Elle prévoit les mesures suivantes:

---

5 Communication de la Commission européenne, Plan d'action industriel en faveur du secteur automobile, COM (2025) 95 final, 5.3.2025.

6 Directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 décembre 1999, concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO_2 à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves, JO L 12 du 18.1.2000, p. 16.

1) accorder une plus grande marge de manœuvre aux constructeurs dans la réalisation de leurs objectifs d'émissions de CO_2;

2) accroître la neutralité technologique des normes relatives aux émissions de CO_2;

3) maintenir la contribution des normes d'émission de CO_2 à la réalisation des objectifs climatiques fixés dans la loi européenne pour le climat;

4) préserver la sécurité et la prévisibilité pour les constructeurs et les investisseurs dans la chaîne de valeur de la mobilité à émission nulle;

5) mieux servir les acheteurs potentiels de véhicules à émission nulle en leur fournissant des informations adéquates, contribuant ainsi au respect par les constructeurs des normes en matière d'émissions de CO_2.

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

La proposition est cohérente avec les objectifs de la loi européenne sur le climat, comme l'exige l'article 6, paragraphe 4, dudit règlement. Elle est alignée sur d'autres politiques de l'Union en matière de climat, d'énergie et de transports, notamment:

– Le règlement (UE) 2023/1804, qui garantit la disponibilité d'une infrastructure adéquate pour carburants alternatifs dans l'ensemble de l'Union, avec le soutien du mécanisme pour une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIF) pour les projets de recharge. Le plan d'action de l'UE pour les réseaux et la future législation sur la modernisation des réseaux visent à intégrer efficacement l'électromobilité, tandis que le plan d'action pour une énergie abordable vise à réduire les coûts de recharge. Une proposition relative à la décarbonation du parc d'entreprises fera croître la demande de véhicules à émission nulle.

– Le règlement sur les matières premières critiques, qui favorise une chaîne de valeur durable des batteries, avec des projets stratégiques approuvés pour garantir l'approvisionnement en ces matières. Le règlement pour une industrie «zéro net» renforce la durabilité et la résilience ainsi que la capacité de production de technologies «zéro net» de l'Union telles que les batteries. Le développement de la chaîne d'approvisionnement des batteries de l'Union sera également soutenu par le train de mesures «Battery Booster». La législation à venir, telle que le règlement pour l'accélération de l'activité industrielle, visera à maintenir la production européenne de composants essentiels de véhicules électriques vendus dans l'Union, en subordonnant le soutien public en faveur de l'industrie automobile à des critères de résilience et de durabilité. Ces critères constituent un outil puissant pour soutenir l'industrie automobile européenne. Le règlement pour l'accélération de l'activité industrielle devrait également mettre au point une étiquette sur l'intensité de carbone des produits industriels, en commençant par l'acier, ainsi que les paramètres d'un label «fabriqué dans l'UE». Il importera de tenir compte de toutes ces évolutions afin de garantir la cohérence des méthodes, ainsi que lorsqu'il sera fait référence au «fabriqué dans l'UE» pour les petites voitures électriques.

– Le SEQE 2, qui encourage la transition vers des véhicules à émission nulle grâce à la tarification du carbone.

– Le règlement sur la répartition de l'effort (RRE), qui reste au cœur de la stratégie de réduction des émissions de l'Union, l'objectif de réduction à l'horizon 2030 pour les secteurs non couverts par le SEQE étant fixé à 40 % par rapport au niveau de 2005, les États membres continuant d'ajuster leurs budgets nationaux et leurs flexibilités à

mesure que l'Union suit les progrès accomplis dans la réalisation de ses objectifs climatiques.

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

L'Europe a défini un cadre ambitieux en vue de devenir une économie neutre sur le plan climatique à l'horizon 2050. Le pacte pour une industrie propre vise à faire de l'Union un espace attractif et compétitif pour l'industrie manufacturière, y compris pour les industries à forte intensité énergétique, et à promouvoir des technologies propres et de nouveaux modèles économiques circulaires, dans le but d'atteindre les objectifs de décarbonation que l'Union s'est fixés. La mise en œuvre de ces initiatives renforcera également l'indépendance énergétique de l'Union à l'égard des combustibles fossiles importés.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La base juridique de la présente proposition est l'article 192 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Conformément à l'article 191 et à l'article 192, paragraphe 1, du TFUE, l'Union européenne contribue à la poursuite, entre autres, des objectifs suivants: la préservation, la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement; la promotion, sur le plan international, de mesures destinées à faire face aux problèmes environnementaux régionaux ou planétaires, et en particulier la lutte contre le changement climatique. Sur la base de l'article 192 du TFUE, l'Union a déjà adopté des politiques visant à lutter contre les émissions de CO_2 des voitures et des véhicules utilitaires légers au titre du règlement (UE) 2019/631, actuellement en vigueur depuis le 1er janvier 2020, et à fournir aux consommateurs des informations relatives à la consommation de carburant et aux émissions de CO_2 des voitures particulières neuves proposées à la vente ou en crédit-bail au titre de la directive 1999/94/CE.

- **Subsidiarité**

Le changement climatique est un problème transfrontière nécessitant une action coordonnée au niveau de l'UE qui complète et renforce efficacement l'action nationale régionale et locale. L'action de l'UE se justifie pour des raisons de subsidiarité, conformément à l'article 191 du traité de Lisbonne.

Étant donné que les normes d'émission de CO_2 pour les véhicules et les exigences en matière d'étiquetage des voitures sont fixées au niveau de l'UE, les objectifs de la présente initiative ne peuvent être atteints qu'au niveau de l'Union.

- **Proportionnalité**

La présente proposition respecte le principe de proportionnalité, car elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour réaliser les objectifs de l'Union, à savoir réduire les émissions de gaz à effet de serre de manière rentable tout en garantissant l'équité et l'intégrité environnementale.

- **Choix de l'instrument**

La proposition prévoit de modifier le règlement (UE) 2019/631. Un règlement est donc le seul instrument juridique approprié.

En ce qui concerne l'étiquetage des véhicules, la proposition abroge et remplace la directive 1999/94/CE. Compte tenu des conclusions de l'évaluation ainsi que des principales modifications à apporter aux règles existantes et de l'objectif d'amélioration du

fonctionnement du marché intérieur, un règlement constitue l'instrument juridique approprié pour remplacer la directive, étant donné qu'il prévoit des dispositions claires, détaillées et directement applicables. En outre, il garantit que les exigences juridiques sont mises en œuvre simultanément et de manière harmonisée dans l'ensemble de l'Union.

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

D'une manière générale, les parties prenantes s'accordent sur la nécessité de poursuivre les efforts de décarbonation de l'Union et sur le fait que l'électrification sera au cœur de la transition et de l'avenir de la compétitivité automobile de l'Union. Toutefois, certaines parties prenantes font valoir que le cadre réglementaire actuel de l'Union est trop rigide, ce qui risque de poser des problèmes aux constructeurs automobiles dans le cadre de cette transition. Il est donc souhaitable d'atténuer ces risques.

L'évaluation de la directive sur l'étiquetage des voitures a montré que, bien qu'elle ait atteint, au moins dans une certaine mesure, ses objectifs initiaux d'information des consommateurs sur les émissions de CO_2 des voitures neuves, plusieurs facteurs limitent les choix des consommateurs ainsi que l'incidence potentielle de cette directive. Elle perdra en pertinence à mesure qu'augmentera la part de véhicules à émission nulle, pour lesquels les informations fournies jusqu'à présent sont très limitées et inadéquates, et que les acheteurs potentiels de véhicules s'appuieront de manière croissante sur des plateformes numériques pour recueillir des informations avant d'acheter.

• Consultation des parties intéressées

La Commission a recensé plusieurs groupes principaux de parties prenantes à consulter, notamment les États membres (autorités nationales et régionales), les constructeurs automobiles, les équipementiers, les fournisseurs de carburants et d'énergie, les acheteurs de véhicules (particuliers, entreprises, sociétés de gestion de parcs automobiles), les ONG actives dans les domaines de l'environnement, des transports et de la protection des consommateurs, ainsi que les partenaires sociaux.

Afin de recueillir les réactions de ces groupes, la Commission a lancé un appel à contributions et une consultation publique en ligne du 7 juillet au 10 octobre 2025. Elle a également tenu des réunions avec des associations sectorielles représentant les constructeurs de véhicules et de composants et les fournisseurs d'énergie, organisé des réunions bilatérales avec les autorités des États membres, les partenaires sociaux et les ONG, et invité les parties prenantes à présenter des documents de prise de position.

L'appel à contributions concernant la révision du règlement établissant des normes d'émission de CO_2 pour les voitures et les camionnettes a reçu 963 réponses, tandis que celui concernant la révision de la directive sur l'étiquetage des voitures[7] a reçu 39 réponses. La consultation publique en ligne, menée sur le site web EU Survey[8], a porté à la fois sur la révision du règlement relatif aux normes en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures et les camionnettes et sur la révision de la directive sur l'étiquetage des voitures. Cette consultation

[7] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14750-Revision-des-regles-de-lUE-relatives-a-letiquetage-des-voitures_fr

[8] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14765-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans_fr

a reçu 1 115 réponses, dont 859 (77 %) provenaient de citoyens de l'Union, 120 (11 %) d'une entreprise, dont 57 (5 %) de PME, 76 (7 %) d'associations professionnelles, 14 (1 %) d'organisations non gouvernementales, et le reste d'établissements universitaires, d'organisations de consommateurs et de syndicats.

Dans leurs réponses à la consultation publique, les parties prenantes ont exprimé une grande diversité d'opinions concernant les niveaux d'objectifs en matière d'émissions de CO_2. La stabilité des politiques a été jugée essentielle par certains États membres, des autorités locales, des ONG environnementales, des universitaires et le secteur de l'électricité. En revanche, la plupart des autres répondants de l'industrie ont estimé, tout comme les contributeurs d'une campagne citoyenne, que les objectifs pour 2035 n'étaient pas réalisables en raison d'un passage plus lent que prévu aux véhicules à émission nulle. Les représentants de l'industrie ont généralement plaidé en faveur de l'intégration dans le règlement sur les normes en matière d'émissions de CO_2 des carburants renouvelables durables et des véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur afin d'accroître la flexibilité et de renforcer la neutralité technologique, tandis que les ONG et les pouvoirs publics ont principalement exprimé le point de vue opposé. Les parties prenantes de l'industrie ont également souhaité une plus grande souplesse dans l'utilisation des amendes, en proposant que celles-ci servent de mécanisme de soutien plutôt que de mesure punitive. Les particuliers et les ONG ont généralement préconisé d'utiliser les recettes ainsi collectées pour soutenir les travailleurs, développer des infrastructures de recharge et prendre des mesures axées sur la demande.

Une nette majorité de parties prenantes a soutenu l'harmonisation et la simplification de l'étiquetage des véhicules ainsi que l'ajout sur l'étiquette d'informations spécifiques pour les véhicules à émission nulle, mais pas d'autres informations supplémentaires qui ne sont pas facilement disponibles tel que le coût total de possession. La plupart des parties prenantes estiment qu'il est important d'étendre l'étiquetage aux camionnettes neuves. Les organisations de consommateurs ont demandé que le champ d'application de l'étiquetage soit étendu aux voitures d'occasion.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

L'évaluation quantitative des incidences économiques, sociales et environnementales des options stratégiques considérées s'appuie sur une série de scénarios élaborés pour le modèle PRIMES. Cette analyse a été complétée par l'application d'autres outils de modélisation, tels que GEM-E3 et E3ME et le modèle JRC DIONE.

Les données issues de la surveillance des émissions de GES et d'autres caractéristiques du nouveau parc de véhicules utilitaires légers proviennent des données annuelles de surveillance communiquées par les États membres et collectées par l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) au titre du règlement (UE) 2019/631.

Des informations complémentaires ont été recueillies par l'intermédiaire de marchés de services confiés à des contractants externes.

- **Analyse d'impact**

La Commission a procédé à une analyse d'impact, ce qui a donné lieu à une analyse détaillée. Dans cette analyse d'impact, la Commission a évalué la cohérence de l'initiative avec les objectifs de la loi européenne sur le climat, comme l'exige l'article 6, paragraphe 4, dudit règlement.

Différentes options stratégiques ont été examinées, regroupées en trois grandes catégories: i) des objectifs en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures et les camionnettes et diverses

flexibilités facilitant la conformité (carburants renouvelables durables, VHE-RE, conformité pluriannuelle, bonifications pour les petites voitures électriques); ii) un soutien financier par l'utilisation des amendes; iii) l'étiquetage des véhicules.

La voie privilégiée est une combinaison d'options concernant les objectifs et les flexibilités, qui prévoit davantage de souplesse et de neutralité technologique, tout en maintenant un signal fort en faveur d'investissements sur le plus long terme dans la mobilité à émission nulle. En ce qui concerne l'étiquetage des véhicules, l'option couvrant la gamme la plus large de véhicules d'occasion est préférée.

L'option privilégiée concernant les objectifs de CO_2 et les flexibilités bénéficiera aux constructeurs au cours de la période 2030-2034. En outre, tout en maintenant les objectifs de réduction de 100 % pour 2035, elle renforce la neutralité technologique en reconnaissant un rôle pour les VEH-RE et un rôle pour les carburants renouvelables durables au-delà de 2035. Cela stimulera la poursuite des investissements et le développement de technologies autres que les systèmes de propulsion à émission nulle, qui peuvent être utiles pour des cas d'utilisation spécifiques et/ou pour une phase de transition, ce qui pourrait également soutenir la compétitivité de certains constructeurs européens sur d'autres marchés. Comme le montre l'évaluation, les incidences sur l'énergie et le climat de l'option privilégiée sont limitées, notamment en raison des garanties intégrées. Compte tenu de ce qui précède, l'initiative est cohérente avec l'objectif de neutralité climatique de l'Union à l'horizon 2050 et avec l'objectif climatique à l'horizon 2030, ainsi qu'avec les progrès en matière d'adaptation.

L'option préférée en ce qui concerne les objectifs en matière de CO_2 et les flexibilités entraîne des coûts totaux supplémentaires pour le système (coûts d'investissement, de carburant et autres coûts d'exploitation), mais n'apporte pas de changements significatifs par rapport au scénario de référence.

La souplesse réglementaire offerte par l'initiative devrait renforcer la compétitivité à court terme. L'option privilégiée comprend des éléments qui visent à atteindre l'équilibre nécessaire entre, d'une part, la souplesse réglementaire et une plus grande neutralité technologique et, d'autre part, le maintien de la prévisibilité et de la stabilité du signal à long terme à l'égard des véhicules à émission nulle

.

L'option préférée en matière d'étiquetage des véhicules fournira aux acheteurs potentiels de véhicules à émission nulle des informations plus adéquates et garantira que l'harmonisation de la conception de l'étiquette au niveau de l'Union conduira effectivement à une simplification et couvrira tous les véhicules d'occasion de la même manière. L'harmonisation supprime la nécessité d'élaborer une conception des étiquettes au niveau national, ce qui se traduit par des économies de coûts pour les autorités nationales.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Conformément à l'engagement de la Commission en faveur d'une meilleure réglementation, la proposition a été élaborée d'une manière inclusive, fondée sur la transparence et l'interaction continue avec les parties intéressées.

Par rapport au règlement existant, la proposition ne devrait pas alourdir le poids des dépenses administratives résultant de la législation. Par ailleurs, elle n'accroîtra pas la complexité du cadre juridique.

- **Droits fondamentaux**

La proposition respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne. Elle contribue en particulier à l'objectif d'un niveau élevé de protection de l'environnement, conformément au principe de développement durable énoncé à l'article 37 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne[9].

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La fiche financière législative décrivant les implications sur le plan des ressources budgétaires, humaines et administratives était jointe à la proposition qui a conduit à l'adoption du règlement (UE) 2019/631 et de sa dernière révision par le règlement (UE) 2023/851.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

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

La présente proposition ne modifie pas le contenu des règles et l'évaluation de la mise en œuvre reste la même que celle de la proposition ayant conduit à l'adoption du règlement (UE) 2019/631, tel que modifié par le règlement (UE) 2023/851.

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

L'article 1er contient les propositions de modification suivantes:

– L'article 1er, paragraphe 1, modifie l'article 1er afin d'abaisser l'objectif d'émissions de CO2 de la flotte de l'Union à l'horizon 2030 pour les camionnettes de 50 % à 40 % par rapport au scénario de référence de 2021 et l'objectif d'émissions de CO2 de la flotte de l'Union à l'horizon 2035 pour les voitures de 100 % à 90 %. Il étend également l'objet du règlement à l'étiquetage des véhicules.

– L'article 1er, paragraphe 2, modifie l'article 2, paragraphe 1, point b), afin de préciser que tous les véhicules à émission nulle N (y compris les véhicules N1 et N2), dont la masse hors batterie est inférieure à 2 840 kg, sont effectivement pris en compte lors de l'évaluation de la conformité au regard des objectifs d'émissions de CO_2 fixés dans le présent règlement. Il étend également le champ d'application à l'étiquetage des véhicules.

– L'article 1er, paragraphe 3, modifie l'article 3 afin de clarifier la définition de la «masse d'essai» et d'introduire des définitions en lien avec les dispositions relatives à l'étiquetage des véhicules.

– L'article 1er, paragraphe 4, modifie l'article 4 afin d'introduire la conformité pluriannuelle. L'article 1er, paragraphe 7, modifie l'article 6 et l'article 1er, paragraphe 9, modifie l'article 8 afin d'introduire les modifications qui en découlent.

– L'article 1er, paragraphe 5, modifie l'article 5 afin de prévoir des bonifications pour les petits véhicules électriques fabriqués dans l'UE.

– L'article 1er, paragraphe 6, introduit de nouvelles dispositions sur le rôle de certains carburants renouvelables durables.

[9] JO L 326 du 26.10.2012, p. 391.

– L’article 1er, paragraphe 6, introduit de nouvelles dispositions sur le rôle de l’acier bas carbone fabriqué dans l’UE.

– L’article 1er ajoute, dans son paragraphe 10, de nouveaux articles 15 *bis* et 15 *ter* et, dans son paragraphe 14, une nouvelle annexe III *bis*, qui fixent les règles relatives à l’étiquetage des véhicules.

2025/0420 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne les normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires légers neufs et l'étiquetage des véhicules, et abrogeant la directive 1999/94/CE

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen[10],

vu l'avis du Comité des régions[11],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

1) En adoptant le règlement (UE) 2021/1119 (loi sur le climat), l'Union a inscrit dans sa législation un objectif contraignant de neutralité climatique dans tous les secteurs de l'économie d'ici à 2050, les émissions nettes se trouvant ainsi ramenées à zéro d'ici à cette date, ainsi que l'objectif de parvenir à des émissions négatives par la suite; elle s'est également fixé un objectif climatique intermédiaire contraignant à l'horizon 2030 et a prévu l'établissement d'un objectif climatique intermédiaire à l'échelle de l'Union pour 2040.

2) Afin d'atteindre l'objectif de neutralité climatique, il est essentiel, entre autres, de garantir et de soutenir la compétitivité et la résilience de l'industrie européenne, de garantir des trajectoires de transition fondées sur les meilleures technologies disponibles d'un bon rapport coût-efficacité, sûres et modulables, de mettre davantage l'accent sur une transition juste, de garantir une concurrence loyale avec les partenaires internationaux et de décarboner le système énergétique au moyen de toutes les solutions énergétiques à émissions de carbone faibles ou nulles.

3) Grâce au pacte pour une industrie propre et au plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen, l'Union met en place les conditions d'une transition réussie, en mettant l'accent à la fois sur la décarbonation et sur le renouveau industriel, y compris par des mécanismes de soutien à l'industrie européenne, des exigences relatives au contenu des éléments et composants de batterie dans les VE vendus dans

[10] JO C du , p. .
[11] JO C du , p. .

l'Union, un meilleur accès aux financements publics et privés, des conditions de concurrence égales à l'échelle mondiale et des conditions claires propices à l'adoption et à l'expansion des technologies propres, afin de renforcer la compétitivité et l'innovation industrielles dans l'Union.

4) Le secteur automobile est un pilier essentiel de l'économie de l'Union et se trouve à un tournant critique, confronté à une concurrence mondiale féroce et à de profondes transformations structurelles en matière de décarbonation et de numérisation. La voie vers une mobilité à émission nulle nécessite une approche intégrée combinant la réduction des émissions de CO_2, la compétitivité industrielle, l'équité sociale et la primauté technologique. Afin de garantir que cette transformation renforce la compétitivité de l'écosystème automobile de l'Union tout en défendant ses ambitions environnementales et sociales, la Commission a adopté, le 5 mars 2025, le plan d'action industriel pour le secteur automobile européen.

5) Les véhicules utilitaires légers sont achetés et utilisés dans un contexte professionnel. Dans certains cas d'utilisation spécifiques, il peut exister des obstacles à court terme au déploiement de véhicules à émission nulle dans ce segment. Il convient donc d'ajuster l'objectif en matière d'émissions de CO_2 pour 2030 pour ces véhicules afin d'encourager le maintien de la capacité des constructeurs à investir, en particulier dans la transition vers des véhicules à émission nulle.

6) La promotion du développement et de la production de petites voitures électriques fabriquées dans l'UE garantira l'accès des consommateurs à une mobilité propre à des prix abordables et renforcera la compétitivité et la durabilité du secteur automobile européen. Il convient donc d'encourager le développement de petites voitures électriques fabriquées dans l'UE en prévoyant des incitations sous la forme de crédits de CO_2 pour les constructeurs qui mettent ces véhicules sur le marché de l'Union.

7) S'il est essentiel que les objectifs en matière d'émissions de CO_2 continuent d'encourager la transition vers une mobilité à émission nulle et de garantir la sécurité et la prévisibilité des investissements à cet effet, un manque de souplesse réglementaire peut créer des difficultés pour les constructeurs automobiles lorsqu'il limite leurs options de mise en conformité. Il convient donc de soutenir une approche neutre sur le plan technologique en prévoyant des flexibilités réglementaires pour les technologies à émissions non nulles.

8) Afin de permettre une plus grande souplesse, au cours de la période 2030-2032, les constructeurs devraient veiller à ce que les émissions spécifiques moyennes de CO_2 de leurs véhicules ne dépassent pas un certain objectif en matière d'émissions, calculé comme étant la moyenne de leurs objectifs annuels d'émissions spécifiques au cours de cette période. Le respect des objectifs devrait être évalué à la fin de la période pour chaque constructeur. Les primes sur les émissions excédentaires devraient être calculées en conséquence.

9) L'objectif de réduction des émissions à l'échelle du parc à partir de 2035 est ramené de 100 % à 90 %, à condition que les émissions restantes soient compensées par l'utilisation de crédits pour l'acier bas carbone ou de crédits pour les carburants renouvelables durables.

10) L'utilisation de crédits pour l'acier bas carbone et de crédits pour les carburants renouvelables durables devrait être plafonnée afin de préserver les investissements dans la chaîne de valeur à émissions nulles. En permettant de compenser les émissions jusqu'à 10 % de l'objectif de 2021 à l'échelle du parc de l'Union à partir de 2035, ces

crédits, combinés à l'objectif de réduction des émissions de 90 %, soutiennent l'objectif global de neutralité climatique.

11) En 2035 et tous les cinq ans par la suite, la Commission devrait évaluer l'efficacité du règlement, de manière à maintenir l'alignement sur l'objectif contraignant de neutralité climatique à l'horizon 2050 fixé dans le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil («loi sur le climat»).

12) Il convient de permettre la reconnaissance des réductions d'émissions réalisées grâce aux carburants renouvelables durables dans les normes en matière d'émissions de CO_2, de prévoir des flexibilités supplémentaires pour les constructeurs et de soutenir les investissements dans le développement de la chaîne de valeur des carburants renouvelables durables. Ces carburants continueront de jouer un rôle dans la décarbonation des transports. Afin de soutenir les technologies innovantes, le cadre actuel établi par la directive (UE) 2018/2001 comprend des objectifs contraignants pour les biocarburants avancés dans les transports. Sa mise en œuvre progresse, quoique lentement. Un réexamen de la directive (UE) 2018/2001 est prévu pour la fin de l'année 2026 afin d'évaluer les progrès accomplis et la nécessité d'une mise à jour du futur cadre pour la bioéconomie.

13) La promotion de l'acier bas carbone est essentielle pour atteindre les objectifs climatiques de l'Union tout en renforçant sa compétitivité industrielle et son autonomie stratégique. Étant donné que le secteur automobile est l'un des principaux utilisateurs d'acier, il convient d'encourager l'utilisation d'acier bas carbone dans la production de véhicules afin de créer un marché porteur. Par conséquent, afin de compenser, après 2035, les émissions de CO_2 de leurs nouveaux véhicules, qui n'ont pas déjà été compensées par l'utilisation de carburants renouvelables durables, les constructeurs devraient pouvoir utiliser les crédits d'acier bas carbone de l'Union.

14) Afin d'offrir une plus grande sécurité aux constructeurs de véhicules utilitaires légers, il convient d'apporter un ajustement technique à la formule d'ajustement de l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur en fonction de la masse d'essai moyenne du parc de l'Union.

15) L'évaluation de la directive sur l'étiquetage des voitures a montré qu'il existe un manque d'harmonisation en matière d'étiquetage entre les États membres, que les acheteurs potentiels de véhicules d'occasion, de camionnettes et de véhicules à émission nulle et à faibles émissions ne sont pas correctement informés dans le cadre des règles actuelles et que les consommateurs s'appuient de plus en plus sur des outils numériques alors que les règles actuelles se concentrent sur les points de vente physique, dans lesquels sont utilisés des guides et des affiches papier. Il convient donc de réviser et mettre à jour la directive 1999/94/CE.

16) Les acheteurs potentiels de véhicules devraient pouvoir disposer d'une étiquette de véhicule fournissant des informations pertinentes concernant les véhicules à émission nulle afin de pouvoir prendre des décisions d'achat en connaissance de cause. En outre, une étiquette de véhicule devrait être disponible non seulement pour les voitures particulières neuves, mais aussi pour les camionnettes et les véhicules d'occasion, afin de veiller à ce que les acheteurs potentiels de ces véhicules soient également informés de manière appropriée.

17) L'étiquette de chaque véhicule devrait reprendre les informations les plus pertinentes du certificat de conformité. Elle devrait également donner aux consommateurs la possibilité d'accéder à des informations supplémentaires. À l'avenir, à mesure

qu'évolueront les exigences techniques, la surveillance et la communication ainsi que les données disponibles, des informations supplémentaires pourraient notamment permettre d'informer les clients des performances des véhicules hybrides rechargeables en fonction de l'utilisation de la conduite en mode électrique.

18) Étant donné que les consommateurs s'appuient de plus en plus sur des outils numériques dans leurs achats, et pour leur permettre de comparer différents modèles de véhicules, y compris ceux de différents constructeurs, les informations concernant tous les modèles de véhicules mis sur le marché de l'Union devraient être mises à disposition dans une base de données sur les produits.

19) Les exigences en matière d'étiquetage des véhicules devraient s'appliquer aux constructeurs et aux concessionnaires de véhicules ou à toute autre personne physique ou morale qui met des véhicules à disposition sur le marché dans le cadre d'une activité commerciale, excluant ainsi les particuliers qui vendent une voiture d'occasion de manière ponctuelle.

20) Les exigences en matière d'étiquetage des véhicules devraient être intégrées dans le règlement (UE) 2019/631 afin de garantir son application cohérente et harmonisée dans l'ensemble de l'Union.

21) Afin d'établir des méthodes permettant, d'une part, de déterminer les critères pour qu'une voiture soit considérée comme «fabriquée dans l'UE» et que l'acier soit considéré comme bas carbone et, d'autre part, de modifier l'annexe relative à l'étiquetage des véhicules, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne afin de tenir compte des évolutions technologiques et législatives, ainsi que des évolutions relatives à l'information des consommateurs. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de l'élaboration des actes délégués.

22) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne l'établissement des règles et procédures détaillées pour la surveillance et la communication par les constructeurs de toutes les données nécessaires au calcul des crédits d'acier bas carbone et des détails opérationnels de la base de données sur les produits pour l'étiquetage des véhicules. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil.

23) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'octroi d'une marge de manœuvre supplémentaire aux constructeurs afin qu'ils puissent respecter les objectifs en matière de réduction des émissions de CO_2, tout en maintenant les niveaux d'ambition, ainsi que l'harmonisation et la mise à jour des exigences en matière d'étiquetage des véhicules, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de la portée et des effets de l'action, être mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne.

Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

24) Il y a donc lieu de modifier le règlement (UE) 2019/631 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier
Modifications du règlement (UE) 2019/631

Le règlement (UE) 2019/631 est modifié comme suit:

(1) L'article 1er est modifié comme suit:

a) au paragraphe 5, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 40 % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie B, point 6.1.2.»;

b) le paragraphe 5 *bis* est remplacé par le texte suivant:

«À partir du 1er janvier 2035, les objectifs suivants à l'échelle du parc de l'Union sont applicables:

a) pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 90 % de l'objectif de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie A, point 6.1.3;

b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 90 % de l'objectif de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie B, point 6.1.3.»;

c) le paragraphe 7 suivant est ajouté:

«7. Le présent règlement établit les règles relatives à l'étiquetage des véhicules afin de garantir que les informations pertinentes relatives aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires légers proposés à la vente ou en crédit-bail dans l'Union sont mises à la disposition des acheteurs potentiels.».

(2) L'article 2 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, point b), le texte suivant le point est remplacé par le texte suivant:

«Les véhicules à émission nulle de catégorie N sont comptabilisés, à compter du 1er janvier 2025, aux fins du présent règlement et sans préjudice du règlement (UE) 2018/858 et du règlement (CE) nº 715/2007, en tant que véhicules utilitaires légers relevant du champ d'application du présent règlement si la masse de référence moins la masse du système de stockage d'énergie ne dépasse pas 2 840 kg.»;

b) le paragraphe 5 suivant est ajouté:

«5. Les articles 15 *bis* et 15 *ter* du présent règlement s'appliquent à tous les véhicules des catégories M1 et N1, tels que définies à l'article 4 du règlement (UE) 2018/858, proposés à la vente ou en crédit-bail dans l'Union, qui sont réceptionnés par type conformément à la procédure d'essai pour véhicules légers harmonisé au niveau mondial définie dans le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission.».

(3) L'article 3 est modifié comme suit:

a) le point l) est remplacé par le texte suivant:

«l) “masse d'essai” ou “TM”: la masse d'essai d'une voiture particulière ou d'un véhicule utilitaire léger telle qu'elle est indiquée dans le certificat de conformité et telle qu'elle est définie au point 3.2.25 du règlement ONU nº 154»;

b) les points n) à r) suivants sont ajoutés:

«n) “véhicule à émission nulle”: une voiture particulière ou un véhicule utilitaire léger ayant des valeurs d'émissions au tuyau d'échappement de 0 g de CO_2/km, déterminées conformément à la procédure de réception UE par type applicable;

o) “étiquette de véhicule”: un diagramme graphique sous forme imprimée ou électronique qui satisfait aux exigences énoncées dans le présent règlement;

p) “point de vente”: un lieu où les véhicules sont exposés ou proposés à la vente ou en crédit-bail à des clients potentiels, y compris les foires commerciales où les véhicules sont présentés au public;

q) “matériel promotionnel”: toute forme d’information sous forme imprimée ou électronique, hors ligne ou en ligne, utilisée pour la vente ou le crédit-bail de véhicules ou pour la commercialisation, la publicité ou la promotion de véhicules proposés à la vente ou en crédit-bail au grand public ou à un client potentiel;

r) “modèle de véhicule”: un groupe de véhicules relevant du même type, de la même variante et de la même version, tels que spécifiés à l’annexe I, partie B, du règlement (UE) 2018/858.».

(4) L’article 4 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, point c), le texte suivant est ajouté:

«En outre, à partir de 2035, le constructeur veille également à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 ne dépassent pas la somme de ses “crédits carburant” visés à l’article 5 *bis* et de ses crédits pour l’acier bas carbone visés à l’article 5 *ter*.»;

b) le paragraphe 1 *bis* est remplacé par le texte suivant:

«1 *bis*. Par dérogation au paragraphe 1, pour les périodes comprenant les années civiles 2025 à 2027 et les années civiles 2030 à 2032, un constructeur, y compris lorsqu’il est membre d’un groupement, veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 sur ces périodes ne dépassent pas son objectif d’émissions spécifiques sur ces périodes.

Ces émissions spécifiques moyennes de CO_2 sont calculées comme étant la moyenne, sur la période concernée, des émissions spécifiques moyennes annuelles de CO_2, pondérée en fonction du nombre de véhicules nouvellement immatriculés du constructeur au cours de chaque année civile.

L’objectif d’émissions spécifiques est calculé comme étant la moyenne, sur la période concernée, des objectifs d’émissions spécifiques annuels déterminés conformément au point 6.3 de la partie A ou de la partie B de l’annexe I ou, lorsqu’un constructeur bénéficie d’une dérogation au titre de l’article 10, conformément à cette dérogation, pondérée en fonction du nombre de véhicules nouvellement immatriculés du constructeur au cours de chaque année civile.

Pour chaque année civile au cours de laquelle un constructeur a été inclus dans un groupement, les émissions spécifiques moyennes annuelles de CO_2 et l’objectif d’émissions spécifiques annuel à utiliser pour ces calculs sont les valeurs de ce groupement.».

(5) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 5*
Bonifications pour les petits véhicules à émission nulle

1. Jusqu'en 2034, aux fins du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO_2 d'un constructeur, chaque nouveau véhicule à émission nulle de catégorie M1 classé comme petit véhicule électrique conformément à l'annexe I, partie A, point 2.4, du règlement (UE) 2018/858 et fabriqué dans l'UE est comptabilisé comme 1,3 véhicule.

2. Pour chaque année civile et pour tout nouveau véhicule à émission nulle de catégorie M1, chaque État membre enregistre et communique à la Commission, dans le cadre de ses obligations conformément à l'article 7, si ce véhicule est classé comme petit véhicule électrique conformément à l'annexe I, partie A, point 2.4, du règlement (UE) 2018/858 et s'il est fabriqué dans l'Union, ainsi que la valeur des paramètres déterminant cette conformité.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de déterminer les critères applicables pour qu'une voiture soit considérée comme fabriquée dans l'UE.

3. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux constructeurs ayant constitué un groupement, à moins que tous les constructeurs membres du groupement fassent partie du même groupe de constructeurs liés.».

(6) Les articles 5 *bis* et 5 *ter* suivants sont insérés:

«*Article 5 bis*
Rôle des carburants renouvelables durables

1. À partir de 2035, la Commission calcule, pour chaque constructeur, les crédits carburant sur la base des réductions des émissions de gaz à effet de serre réalisées grâce à l'utilisation des carburants visés au paragraphe 2, déterminées conformément à l'annexe I, parties A et B, point 7, afin de compenser les émissions des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au cours de l'année civile. Ces crédits carburant sont calculés en tenant compte de la quantité de ces carburants mis sur le marché de l'Union pour le transport routier et de leur intensité d'émissions de gaz à effet de serre, calculée conformément aux articles 29 *bis* et 31 de la directive (UE) 2018/2001 et telle que déclarée dans la base de données de l'Union établie conformément à l'article 31 *bis* de ladite directive, de la part de carburant utilisé pour le transport routier dans les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers, du kilométrage moyen des véhicules sur toute leur durée de vie et du nombre de véhicules immatriculés.

2. Les carburants admissibles sont les carburants renouvelables d'origine non biologique au sens de l'article 2, paragraphe 36, de la directive (UE) 2018/2001 et remplissant les critères énoncés à l'article 29 *bis* de ladite directive, les biocarburants au sens de l'article 2, paragraphe 33, de ladite directive et le biogaz au sens de l'article 2, paragraphe 28, de ladite directive, produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX de ladite directive et répondant aux critères énoncés à l'article 29 de ladite directive.

3. Les crédits pour tous les carburants visés au paragraphe 2 ne réduisent pas les émissions spécifiques moyennes de CO_2 d'un constructeur de plus de 3 % de l'objectif de 2021 à l'échelle du parc de l'Union, fixé à l'annexe I, parties A et B, point 6.0.

Les crédits pour les quantités de biocarburants et de biogaz produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX, partie B, de la directive (UE) 2018/2001 ne réduisent pas les émissions spécifiques moyennes de CO_2 d'un constructeur de plus de 1 % de l'objectif de 2021 à l'échelle du parc de l'Union, fixé à l'annexe I, parties A et B, point 6.0.

4. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux constructeurs ayant constitué un groupement, à moins que tous les constructeurs membres du groupement fassent partie du même groupe de constructeurs liés.

Article 5 ter
Rôle de l'acier bas carbone

1. À partir de 2035, un constructeur obtiendra des crédits pour l'acier bas carbone fabriqué dans l'Union (ci-après les «crédits pour l'acier bas carbone») afin de compenser les émissions des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au cours de l'année civile.

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux véhicules dont la contribution aux émissions moyennes est couverte par l'article 5 *bis*.

.

3. Les crédits pour l'acier bas carbone sont calculés en tenant compte de la quantité et de l'intensité des émissions de CO_2, calculées selon la méthode définie conformément au paragraphe 6, de l'acier bas carbone fabriqué dans l'Union utilisé dans les voitures particulières neuves ou les véhicules utilitaires légers neufs du constructeur immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile, du nombre de véhicules immatriculés au cours de l'année civile et du kilométrage des véhicules sur toute leur durée de vie, conformément à l'annexe I, parties A et B, point 7.
4. Les crédits pour l'acier bas carbone ne réduisent pas les émissions spécifiques moyennes de CO_2 d'un constructeur de plus de 7 % de l'objectif de 2021 à l'échelle du parc de l'Union, fixé à l'annexe I, parties A et B, point 6.0.
5. La Commission précise, par voie d'actes d'exécution, les règles et procédures détaillées pour la surveillance et la déclaration par les constructeurs de toutes les données nécessaires au calcul des crédits pour l'acier bas carbone. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de déterminer les caractéristiques de l'acier bas carbone et l'intensité des émissions de CO_2 de l'acier et de l'acier de référence comme point de référence pour le calcul des crédits pour l'acier bas carbone.

7. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux constructeurs ayant constitué un groupement, à moins que tous les constructeurs membres du groupement fassent partie du même groupe de constructeurs liés.».

(7) À l'article 6, paragraphe 2, la dernière phrase est remplacée par le texte suivant:

«Par dérogation au premier alinéa, un accord relatif à la constitution d'un groupement couvrant l'année civile 2025 ou 2026 peut être conclu jusqu'au 31 décembre 2027, et un accord relatif à la constitution d'un groupement couvrant l'année civile 2030 ou 2031 peut être conclu jusqu'au 31 décembre 2032.».

(8) L'article 7 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 5, la phrase suivante est insérée après la première phrase:

«Les constructeurs de moins de 1 000 voitures particulières neuves ou moins de 1 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile précédente fournissent à la Commission des informations complètes sur l'une ou l'autre de leurs entreprises liées au sens de l'article 3, paragraphe 2, à moins qu'ils n'aient préalablement notifié ces informations et qu'aucun changement ne soit intervenu depuis lors.»;

b) le paragraphe 6 *ter* suivant est inséré:

«6 *ter*. Chaque constructeur désigne un point de contact aux fins de toute correspondance visée au présent article.».

(9) L'article 8 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Par dérogation au premier alinéa, en ce qui concerne les années civiles 2025 à 2027 et 2030 à 2032, la Commission impose une prime sur les émissions excédentaires à tout constructeur dont les émissions spécifiques moyennes de CO_2 au cours de la période dépassent son objectif d'émissions spécifiques au cours de cette période.»;

b) le paragraphe 5 suivant est ajouté:

«Par dérogation aux paragraphes 1 et 2, pour chaque année civile à compter de 2035, la Commission impose une prime sur les émissions excédentaires à un constructeur ou à l'administrateur d'un groupement, selon le cas, lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO_2 d'un constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques ou que ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 dépassent la somme de ses crédits carburant visés à l'article 5 *bis* et de ses crédits pour l'acier bas carbone visés à l'article 5 *ter*.

La prime sur les émissions excédentaires est calculée selon la formule suivante:

(émissions spécifiques moyennes de CO_2 – (crédits carburant+ crédits acier bas carbone) × 95 EUR) × nombre de véhicules nouvellement immatriculés.

Dans le calcul ci-dessus, la somme des crédits carburant et des crédits pour l'acier bas carbone ne peut dépasser 10 % de l'objectif de $_{2021}$ à l'échelle du parc de l'Union.».

(10) À l'article 15, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. En 2035 et tous les cinq ans par la suite, la Commission évalue l'efficacité du règlement pour parvenir à une mobilité à émission nulle. La Commission évalue également l'incidence, la faisabilité et l'opportunité d'intégrer des exigences de contenu local, notamment sur la base de la mise en œuvre de la législation pertinente de l'Union. Compte tenu de l'évolution du marché et des technologies, la Commission réexamine et modifie, le cas échéant, le présent règlement, en particulier en ce qui concerne les ajustements des objectifs à l'échelle du parc

en vue de maintenir l'alignement sur l'objectif contraignant de neutralité climatique à l'horizon 2050 fixé dans le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil.».

(11) Les articles 15 *bis* et 15 *ter* suivants sont insérés:

«Article 15 bis

Obligations des constructeurs et des distributeurs en matière d'étiquetage des véhicules

1. Les distributeurs veillent à ce qu'une étiquette de véhicule telle que définie à l'annexe III *bis*, partie 2, soit apposée ou affichée, de manière clairement visible et lisible dans son intégralité, à proximité de chaque véhicule proposé à la vente ou en crédit-bail dans leurs points de vente.

L'étiquette du véhicule comprend les éléments d'information mentionnés à l'annexe III *bis*, partie 2, correspondant au véhicule auquel elle se rapporte.

Outre l'étiquette du véhicule, le distributeur informe l'acheteur potentiel d'un véhicule d'occasion à émission nulle ou d'un véhicule hybride électrique rechargeable de l'extérieur de l'état de santé actuel de la batterie de traction du véhicule, sur la base des informations disponibles dans l'affichage embarqué du véhicule conformément à l'annexe VI du règlement (UE) 2025/1707.

2. Les constructeurs et les distributeurs, selon le cas, veillent à ce que tout matériel promotionnel lié à la vente ou au crédit-bail de véhicules individuels porte l'étiquette du véhicule, telle qu'elle figure à l'annexe III *bis*, partie 2, pour chaque véhicule, y compris pour les véhicules proposés à la vente ou en crédit-bail sur l'internet.

Lorsque le matériel promotionnel concerne un ou plusieurs modèles de véhicules, il inclut les valeurs de tous les véhicules auxquels il se réfère ou la fourchette entre les valeurs les plus basses et les valeurs les plus élevées de tous les véhicules auxquels il se réfère, pour tous les paramètres techniques mentionnés à l'annexe III *bis*, partie 2.

Lorsque le matériel promotionnel distribué par voie électronique permet aux consommateurs de configurer un véhicule spécifique, tel que des configurateurs de voitures en ligne, il démontre clairement aux consommateurs comment les différents équipements spécifiques et les suppléments facultatifs influent sur les valeurs de tous les paramètres techniques mentionnés à l'annexe III *bis*, partie 2.

3. Au plus tard douze mois après l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission met en place une base de données sur les produits qui est accessible au public et fournit des informations relatives à l'étiquetage des véhicules pour les modèles de véhicules mis sur le marché.

La Commission est habilitée à préciser, par voie d'actes d'exécution, les modalités opérationnelles de la base de données sur les produits. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

4. Les constructeurs saisissent dans la base de données sur les produits, dans les meilleurs délais, les informations énumérées à l'annexe III *bis*, partie 3, pour chaque modèle de véhicule pour lequel de nouvelles unités sont mises sur le marché.

Les constructeurs veillent à ce que les informations introduites dans la base de données sur les produits soient correctes et exactes, et les mettent à jour si nécessaire.

5. Les constructeurs et les distributeurs s'abstiennent de fournir ou d'afficher des étiquettes qui imitent l'étiquette de véhicule prévue par le présent règlement, ou de fournir ou d'afficher

d'autres étiquettes, marques, symboles ou inscriptions relatifs au véhicule qui ne sont pas conformes au présent règlement et qui seraient susceptibles d'induire en erreur ou de semer la confusion dans l'esprit des utilisateurs finaux en ce qui concerne les éléments d'information énoncés à l'annexe III *bis*.

6. Lorsqu'un prestataire de services visé à l'article 6 du règlement (UE) 2022/2065 autorise la vente de véhicules par l'intermédiaire de son site internet, il permet l'affichage de l'étiquette du véhicule conformément au paragraphe 2.

7. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de modifier les exigences en matière de données et les paramètres de données énoncés à l'annexe III *bis*, parties 2 et 3, afin d'inclure des informations supplémentaires pertinentes pour les consommateurs dans la base de données sur les produits, et de préciser la méthode permettant de déterminer le paramètre «fabriqué dans l'UE».

Article 15 ter
Obligations des États membres en matière d'étiquetage des véhicules

1. Les États membres désignent une autorité de surveillance du marché conformément au règlement (UE) 2019/1020, chargée de veiller au respect des mesures prévues à l'article 15 *bis*. Les autorités de surveillance du marché peuvent recouvrer les coûts de l'inspection des documents en cas de non-respect des articles pertinents du présent règlement.

2. Les États membres fixent les règles concernant les sanctions et mécanismes d'exécution applicables en cas d'infractions aux dispositions relatives à l'étiquetage des véhicules et prennent toutes les mesures nécessaires pour en garantir la mise en œuvre. Les sanctions sont effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres informent la Commission, dans les douze mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, du régime ainsi déterminé et des mesures ainsi prises, et l'informent sans retard de toute modification apportée ultérieurement à ce régime ou à ces mesures. ».

(12) À l'article 17, le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5 *bis*, paragraphe 5, de l'article 7, paragraphe 8, de l'article 7 *bis*, paragraphe 2, de l'article 10, paragraphe 8, de l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, de l'article 13, paragraphe 4, de l'article 14, paragraphe 2, de l'article 15, paragraphes 8 et 9, et de l'article 15 *bis*, paragraphe 7, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.».

(13) L'annexe I est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement.

(14) L'annexe III *bis* est insérée conformément à l'annexe I du présent règlement.

Article 2
Abrogation

La directive 1999/94/CE est abrogée.

Article 3
Entrée en vigueur

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

L'article 1er, paragraphe 5, est applicable à partir du 1er janvier [*Office des publications: veuillez insérer l'année suivant la date d'application du train de mesures omnibus sur le secteur automobile*].

L'article 1er, paragraphe 11, et l'article 2 sont applicables à compter du *[date correspondant à douze mois après l'entrée en vigueur du présent règlement]*.

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

Fait à Strasbourg, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*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

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/631 et abrogeant la directive 1999/94/CE

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

Politique climatique

1.3. Objectif(s)

1.3.1. Objectif général / objectifs généraux

La proposition vise à fournir:

1) des flexibilités supplémentaires pour les constructeurs afin de soutenir la transition vers une mobilité à émission nulle;

2) des règles actualisées harmonisées pour l'étiquetage des émissions de CO_2.

1.3.2. Objectif(s) spécifique(s)

Les objectifs spécifiques de la proposition sont les suivants:

1) offrir aux constructeurs plus de souplesse pour atteindre leurs objectifs en matière d'émissions de CO_2;

2) renforcer la neutralité technologique des normes d'émission de CO_2;

3) maintenir la contribution des normes d'émission de CO_2 aux objectifs climatiques fixés dans la loi européenne sur le climat;

4) préserver la sécurité et la prévisibilité pour les constructeurs et les investisseurs dans la chaîne de valeur de la mobilité à émission nulle;

5) introduire des informations harmonisées pour les consommateurs, y compris pour les véhicules à émission nulle.

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.

L'option combinée privilégiée relative aux objectifs d'émission de CO_2 et aux flexibilités bénéficiera aux constructeurs pendant la période 2030-2034. En outre, tout en maintenant les objectifs de réduction de 100 % en 2035, elle renforce la neutralité technologique en reconnaissant un rôle aux VHE-RE, aux carburants renouvelables durables et à l'acier bas carbone pour l'après 2035. Cela favorisera la poursuite des investissements et le développement de technologies autres que les systèmes de propulsion à émission nulle, qui peuvent être utiles dans des cas d'utilisation spécifiques et/ou pour une phase de transition, ce qui pourrait également soutenir la compétitivité de certains constructeurs européens sur d'autres marchés. Comme le montre l'évaluation, les incidences énergétiques et climatiques de l'option privilégiée sont limitées, notamment en raison des garanties intégrées. Compte tenu de ce qui précède, l'initiative est cohérente avec l'objectif de neutralité climatique de l'UE à l'horizon 2050 et l'objectif climatique à l'horizon 2030, ainsi qu'avec les progrès en matière d'adaptation.

1.3.4. Indicateurs de performance

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

Les indicateurs suivants ont été recensés: (analyse d'impact)

- les émissions de CO_2 moyennes du parc de l'UE provenant des voitures et camionnettes neuves seront surveillées chaque année par véhicule, constructeur et État membre;
- les inventaires annuels des émissions de GES des États membres permettront de surveiller les émissions de GES des voitures et des camionnettes;
- les données de surveillance annuelles communiquées par les États membres permettront de surveiller le nombre et la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions;
- le niveau d'emploi sera surveillé sur la base de statistiques d'Eurostat publiquement disponibles sur l'emploi au niveau sectoriel pour l'UE.

1.4. La proposition/l'initiative porte sur:

☐ une action nouvelle

☐ une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire[12]

☒ la prolongation d'une action existante

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

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

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

La proposition modificative vise à offrir aux constructeurs des modalités supplémentaires pour se conformer aux objectifs de réduction des émissions de CO_2, tout en conservant l'ambition générale en ce qui concerne les objectifs de réduction de CO_2 fixés dans la législation de l'UE.

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

Le changement climatique ne connaît pas de frontières, et ce problème ne saurait être résolu au seul niveau régional ou local. L'action climatique doit être concertée au niveau européen et une action de l'UE se justifie pour des raisons de subsidiarité. Compte tenu de la nécessité de modifier le règlement (UE) 2019/631 en offrant des modalités supplémentaires en ce qui concerne le respect des objectifs de réduction des émissions de CO_2, les objectifs de la présente initiative ne peuvent pas être atteints par les États membres eux-mêmes.

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

1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires

La proposition s’appuie sur la législation existante, qui a permis de réduire de façon continue les émissions de CO_2 du parc de voitures neuves et de véhicules utilitaires légers neufs de l’UE au cours de la dernière décennie.

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

Aucune ressource supplémentaire nécessaire

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

Aucune ressource supplémentaire nécessaire

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

☐ **Durée limitée**

– ☐ En vigueur à partir de/du [JJ/MM]AAAA jusqu'en/au [JJ/MM]AAAA

– ☐ Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits d'engagement et de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits de paiement.

☒ **Durée illimitée**

– Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de AAAA jusqu'en AAAA,

– puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

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

☒ **Gestion directe** par la Commission

– ☒ dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;

– ☐ par les agences exécutives

☐ **Gestion partagée** avec les États membres

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

– ☐ à des pays tiers ou des organismes qu'ils ont désignés

– ☐ à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser)

– ☐ à la Banque européenne d'investissement et au Fonds européen d'investissement

– ☐ aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier

– ☐ à des établissements de droit public

– ☐ à des entités de droit privé investies d'une mission de service public, pour autant qu'elles soient dotées de garanties financières suffisantes

– ☐ à des entités de droit privé d'un État membre qui sont chargées de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et dotées de garanties financières suffisantes

– ☐ à des organismes ou des personnes chargés de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la politique étrangère et de sécurité commune, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiés dans l'acte de base concerné

– ☐ à des entités établies dans un État membre, régies par le droit privé d'un État membre ou par le droit de l'Union et qui peuvent se voir confier, conformément à la réglementation sectorielle, l'exécution des fonds de l'Union ou des garanties budgétaires, dans la mesure où ces entités sont contrôlées par des établissements de droit public ou par des entités de droit privé investies d'une mission de service public et disposent des garanties financières appropriées sous la forme d'une responsabilité solidaire des entités de contrôle ou des garanties financières 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

Aucune modification n'est apportée aux dispositions en matière de suivi et de compte rendu, étant donné que le système actuel permet également de suivre l'application des modalités supplémentaires proposées.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

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

La proposition ne met pas en œuvre un programme financier. Le mode de gestion, les mécanismes de mise en œuvre du financement, les modalités de paiement et la stratégie de contrôle en matière de taux d'erreur ne sont pas applicables.

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

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

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

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

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Outre l'application du règlement financier afin de prévenir la fraude et les irrégularités, les modalités prévues par la présente proposition pour respecter les exigences en matière de réduction des émissions de CO_2 s'accompagnera d'une surveillance et d'une communication de différents ensembles de données, comme le prévoit le règlement (UE) 2019/631.

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[13].	de pays AELE[14]	de pays candidats et pays candidats potentiels[15]	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	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/NON	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON

[13] CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

[14] AELE: Association européenne de libre-échange.

[15] Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

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

– ☒ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels

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

3.2.1.1. Crédits issus du budget voté

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Numéro	

DG: <…….>			Année	Année	Année	Année	**TOTAL CFP 2021-2027**
			2024	**2025**	**2026**	**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**

DG: <…….>			Année	Année	Année	Année	**TOTAL CFP 2021-2027**
			2024	**2025**	**2026**	**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**
	Paiements	=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**
	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 <…….>	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	Engagements	=1a+1b +3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Pour la DG <…….>	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**
	Paiements	=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**
	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 (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**
	Paiements	=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 3e décimale)

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

3.2.1.2. Crédits issus de recettes affectées externes

En Mio EUR (à la 3e 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 <…….>	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**
	Paiements	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Numéro	

DG: <…….>	Année	Année	Année	Année	**TOTAL CFP**

			2024	2025	2026	2027	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**

DG: <…….>	Année	Année	Année	Année	**TOTAL CFP 2021-2027**
	2024	**2025**	**2026**	**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	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**
TOTAL des crédits opérationnels — Paiements	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

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

			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**
	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 (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**
	Paiements	=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 3e décimale)

DG: <…….>		Année **2024**	Année **2025**	Année **2026**	Année **2027**	**TOTAL CFP 2021-2027**
•Ressources humaines		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
•Autres dépenses administratives		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL DG <….>	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 3e décimale)

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

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

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

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

⇩	Type[16]	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE nº 1[17]...																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique nº 1																		
OBJECTIF SPÉCIFIQUE nº 2…																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique nº 2																		
TOTAUX																		

[16] 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.).

[17] 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 **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**

3.2.3.2. 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 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	0
Ligne d'appui administratif [XX.01.YY.YY] - dans les délégations de l'UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END - Recherche indirecte)	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END - Recherche directe)	0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser) - Rubrique 7	0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser) - Hors rubrique 7	0	0	0	0
TOTAL	**0**	**0**	**0**	**0**

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

	À couvrir par le personnel actuellement disponible dans les services de la Commission	**Personnel supplémentaire exceptionnel***		
		À financer sur la rubrique 7 ou la recherche	**À financer sur la ligne BA**	**À financer sur les redevances**

Emplois du tableau des effectifs			s.o.	
Personnel externe (AC, END, INT)				

Description des tâches à effectuer par:

les fonctionnaires et agents temporaires	
le personnel externe	

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

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

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

Les crédits des rubriques 1-6 doivent être présentés comme des «Dépenses pour les systèmes informatiques soutenant une politique consacrées aux programmes opérationnels». Ces dépenses correspondent au budget opérationnel à affecter à la réutilisation/à l'achat/au développement de plateformes et d'outils informatiques directement liés à la mise en œuvre de l'initiative et aux investissements qui y sont associés (par exemple, licences, études, stockage de données, etc.). Les informations figurant dans ce tableau doivent être cohérentes avec les données détaillées présentées à la section 4 «Dimensions numériques».

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

3.2.6. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel

La proposition/l'initiative:

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

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

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

s.o.

– ☐ nécessite une révision du CFP.

s.o.

3.2.7. Participation de tiers au financement

La proposition/l'initiative:

– ☒ ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties

– ☐ prévoit le cofinancement par des tierces parties estimé ci-après:

Crédits en Mio EUR (à la 3e décimale)

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

3.3. Incidence estimée sur les recettes

– ☒ La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.

– ☐ La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:

  – ☐ sur les ressources propres

  – ☐ sur les autres recettes

  – ☐ veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative[18]			
		Année **2024**	Année **2025**	Année **2026**	Année **2027**
Article …….					

[18] 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.

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

s.o.

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

s.o.

4. DIMENSIONS NUMERIQUES

La proposition ne comporte aucune dimension numérique, sauf en ce qui concerne l'étiquetage des véhicules dans la base de données sur les produits.

4.1. Exigences pertinentes en matière numérique

Le présent règlement ne prévoit pas d'exigences supplémentaires en matière numérique en ce qui concerne la surveillance et la communication des émissions de CO_2. Les dispositions prévues dans le règlement (UE) 2019/631 s'appliquent. La proposition introduit un certain nombre de flexibilités pour permettre aux constructeurs de se conformer aux objectifs en matière d'émissions de CO_2, sans incidences numériques ni amélioration de la mise en œuvre au moyen d'outils numériques.

En ce qui concerne l'étiquetage des véhicules, l'article 15 *bis*, paragraphe 3, introduit une exigence en matière numérique avec la création d'une base de données sur les produits pour l'étiquetage des véhicules afin de fournir au public des informations relatives à l'étiquetage des véhicules pour les modèles de véhicules mis sur le marché. Cette base de données devrait être mise en place par la Commission; elle devrait inclure les données mises à disposition par les constructeurs automobiles sur les modèles de véhicules qu'ils mettent sur le marché et être mise à la disposition du grand public, remplaçant ainsi l'obligation actuelle de chaque État membre de prévoir des guides papier. Cette évolution suppose la gestion des registres, la collecte de données, les notifications et l'accessibilité du grand public à la base de données.

4.2. Données

En ce qui concerne la base de données sur les produits pour l'étiquetage des véhicules, les données à introduire dans la base devraient fournir des informations sur la performance en matière climatique et énergétique des modèles de véhicules mis sur le marché. Les constructeurs sont censés fournir des données fondées sur la documentation officielle des véhicules qu'ils mettent sur le marché, de manière agrégée (ce qui réduit la charge en agrégeant les informations individuelles sur les véhicules au niveau des modèles de véhicules) et une seule fois pour chaque modèle de véhicule mis sur le marché. Ces informations agrégées fournissent des éléments supplémentaires, pertinents pour les acheteurs potentiels de véhicules, sur l'éventail des performances attendues pour un modèle de véhicule donné et permettant de comparer les informations entre les modèles.

4.3. Solutions numériques

La base de données sur les produits pour l'étiquetage des véhicules devrait recevoir et stocker des informations et les mettre à la disposition du grand public, avec des fonctions permettant de rechercher et de comparer des modèles de véhicules, afin de faciliter les

décisions d'achat en connaissance de cause. Pour mettre en place cette base de données, il serait possible de réutiliser certaines fonctionnalités du registre européen de l'étiquetage énergétique des produits (EPREL). Il n'est pas prévu, à l'heure actuelle, d'utiliser l'IA.

4.4. Évaluation de l'interopérabilité

s.o.

4.5. Mesures de soutien de la mise en œuvre numérique

La proposition introduit un certain nombre de flexibilités permettant aux constructeurs de respecter les objectifs en matière d'émissions de CO_2. Il n'y a donc pas d'incidences numériques ni d'amélioration de la mise en œuvre au moyen d'outils numériques.

La base de données sur les produits pour l'étiquetage des véhicules devra être développée par la Commission, en s'appuyant sur les capacités informatiques internes ou des contractants si nécessaire, et en réutilisant autant que possible l'expérience existante, y compris celle tirée du développement de la base de données EPREL. La proposition prévoit que la base de données soit mise à disposition au plus tard douze mois après l'entrée en vigueur du règlement, ce qui devrait inclure une phase d'essai associant les parties prenantes (constructeurs automobiles). Une fois la base de données mise à disposition, il est attendu des constructeurs qu'ils y saisissent les informations requises. La proposition prévoit également la possibilité d'établir des actes d'exécution pour préciser, si nécessaire, les modalités opérationnelles de la base de données sur les produits.