COMMISSION
EUROPÉENNE

Strasbourg, le 16.12.2025
COM(2025) 999 final

2025/0424 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Pour un contexte plus large, voir le COM(2025) 993 final.

La présente initiative fait partie d'un ensemble de mesures visant à supprimer les obstacles réglementaires à l'adoption des véhicules utilitaires légers électriques.

La directive 92/6/CEE du Conseil[1] impose l'installation et l'utilisation d'un dispositif limiteur de vitesse sur certains véhicules utilitaires lourds pour des raisons de sécurité routière (la puissance développée par les moteurs des poids lourds, autocars et autobus est nécessaire à ces véhicules pour gravir les côtes, mais elle leur permet également d'atteindre, en palier, des vitesses excessives, incompatibles avec les caractéristiques d'autres éléments, tels que les freins et les pneus) et pour des raisons de protection de l'environnement dans certains États membres. La directive 2002/85/CE du Parlement européen et du Conseil[2] a étendu le champ d'application de la directive 92/6/CEE à tous les véhicules des catégories N2, N3, M2 et M3. Conformément à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 92/6/CEE, «les véhicules à moteur des catégories N2 et N3 ne [peuvent] circuler sur la voie publique que s'ils sont équipés d'un dispositif limiteur de vitesse réglé de telle manière que leur vitesse ne puisse pas dépasser 90 kilomètres par heure».

Les véhicules utilitaires légers électriques (camionnettes électriques) sont plus lourds que leurs équivalents à carburant fossile en raison du poids de leur batterie. Bien qu'ils aient la même charge utile et les mêmes cas d'utilisation qu'un véhicule utilitaire léger équipé d'un moteur à combustion interne dont la masse maximale admissible est inférieure à 3,5 tonnes, en raison du poids supplémentaire de la batterie, ils relèvent de la catégorie N2 et donc du champ d'application de la législation qui exige l'installation de dispositifs limiteurs de vitesse [règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil[3] et directive 92/6/CEE].

Cette exigence rend les camionnettes électriques dont la masse est supérieure à 3,5 tonnes moins attrayantes pour les clients, dont beaucoup sont des PME et des microentreprises, en raison des coûts liés à l'installation et à l'utilisation du dispositif limiteur de vitesse. Cette charge supplémentaire ralentit l'augmentation du nombre de camionnettes électriques en circulation par rapport aux camionnettes similaires à moteur à combustion, ce qui peut donc également rendre les objectifs de performance en matière d'émissions de CO_2 applicables aux véhicules utilitaires légers plus difficiles à atteindre pour les constructeurs de véhicules.

Le règlement (UE) 2019/2144 est modifié dans une proposition législative parallèle [qui figure dans le document COM(2025) 993 final], dans laquelle les camionnettes électriques de la catégorie N2 dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes et inférieure ou égale à 4,25 tonnes sont exemptées de l'obligation d'être équipées d'un dispositif limiteur de vitesse, ce qui les met sur un pied d'égalité avec leurs équivalents à carburant fossile, les camionnettes diesel de la catégorie N1. La modification du règlement (UE) 2019/2144 n'aurait aucun effet si les véhicules concernés – qui sont des véhicules de la catégorie N2 – ne pouvaient pas circuler sur la voie publique parce qu'ils ne sont pas équipés d'un dispositif limiteur de vitesse. Il est donc nécessaire de modifier l'article 3 de la directive 92/6/CEE, qui dispose actuellement que tous les véhicules de la catégorie N2 (et de la catégorie N3) ne peuvent circuler sur la voie publique que s'ils sont équipés d'un dispositif limiteur de vitesse.

---

1 JO L 57 du 2.3.1992, p. 27. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj.
2 JO L 327 du 4.12.2002, p. 8. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2002/85/oj.
3 JO L 325 du 16.12.2019, p. 1. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj.

La directive devrait prévoir une dérogation similaire afin que les véhicules concernés puissent également circuler sur la voie publique sans dispositif limiteur de vitesse.

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

La présente initiative est cohérente avec la politique commune des transports, qui promeut la décarbonation des transports et soutient l'adoption généralisée de véhicules à émissions faibles ou nulles[4]. La politique de sécurité routière vise à réduire de 50 % le nombre de morts et de blessés graves sur les routes de l'Union entre 2020 et 2030 et à ramener ce nombre à un niveau proche de zéro d'ici à 2050[5]. Autoriser la circulation sur la voie publique de camionnettes électriques dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes mais ne dépasse pas 4,25 tonnes sans qu'elles soient équipées d'un dispositif limiteur de vitesse ne devrait pas être incompatible avec cette politique de sécurité routière, étant donné que les véhicules modernes sont équipés d'un éventail de systèmes avancés d'aide à la conduite, notamment des systèmes d'adaptation intelligente de la vitesse, qui n'existaient pas lorsque le champ d'application de la directive 92/6/CEE a été étendu aux véhicules de la catégorie N2 en 2002.

Il convient de noter dans ce contexte que, sauf si elles sont conduites par des conducteurs professionnels titulaires d'un permis de catégorie C ou C1, les camionnettes électriques concernées ne peuvent être conduites que par des conducteurs expérimentés: conformément à l'article 6, paragraphe 4, point c), de la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil[6], les États membres ne peuvent autoriser les titulaires d'un permis de catégorie B à conduire sur leur territoire respectif des véhicules de transport de marchandises à carburant de substitution dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes mais n'excède pas 4,25 tonnes que si leur permis a été délivré depuis deux ans au moins. Dans la quatrième directive relative au permis de conduire adoptée récemment[7], cette option est devenue une disposition obligatoire à l'échelle de l'Union, qui a été étendue à d'autres véhicules en plus des véhicules de transport de marchandises et doit s'appliquer à partir du 26 novembre 2027. Le traitement des véhicules à carburant de substitution de la catégorie N2, tels que les camionnettes électriques, dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes mais n'excède pas 4,25 tonnes comme s'il s'agissait de véhicules de la catégorie N1 est conforme à cette politique.

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

La présente proposition fait partie d'un ensemble de mesures concernant la compétitivité de l'industrie automobile européenne. Elle vise à réduire les coûts administratifs et d'ajustement pour les industries afin de garantir le bon fonctionnement du marché unique des véhicules à moteur, tout en maintenant le niveau élevé de performance en matière de sécurité et d'environnement établi dans le cadre réglementaire.

Le règlement (UE) 2019/2144 exige que les véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3 soient équipés d'un dispositif limiteur de vitesse conforme au règlement nº 89 de l'ONU. Étant donné que les véhicules de la catégorie N2 à propulsion électrique, dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes, sont exemptés de cette exigence dans le cadre d'une procédure législative parallèle [voir COM(2025) 993 final],

---

4 Voir COM(2020) 789: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

5 Voir la communication intitulée «Une mobilité durable pour l'Europe: sûre, connectée et propre». COM(2018) 293 final; https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293.

6 JO L 403 du 30.12.2006, p. 18. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj.

7 JO L, 2025/2205, 5.11.2025. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj.

ces mêmes véhicules devraient être exclus du champ d'application de la directive 92/6/CEE afin de les autoriser à circuler sur la voie publique sans dispositif limiteur de vitesse. La présente directive assure donc la cohérence avec la proposition de modification du règlement (UE) 2019/2144.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La base juridique de la présente directive est l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après le «TFUE»).

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

L'UE dispose d'une compétence partagée avec les États membres pour légiférer dans le domaine des transports conformément à l'article 4, paragraphe 2, point g), du TFUE. Étant donné que les véhicules à moteur sont de plus en plus utilisés par-delà les frontières, un cadre juridique uniforme réduit les coûts de mise en conformité et de contrôle du respect des obligations dans l'ensemble de l'Union. La directive 92/6/CEE prévoit déjà un cadre commun pour l'installation et l'utilisation, dans l'Union, de dispositifs limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur. Une modification de cette directive ne peut avoir lieu qu'au niveau de l'Union.

• Proportionnalité

La présente proposition ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour assurer la cohérence avec les modifications du règlement (UE) 2019/2144 qui sont proposées en parallèle [voir COM(2025) 993 final].

• Choix de l'instrument

Étant donné que l'acte législatif à modifier est une directive, l'acte modificatif proposé devrait, en principe, revêtir la même forme.

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

Voir COM(2025) 993 final.

• Consultation des parties intéressées

Voir COM(2025) 993 final.

• Obtention et utilisation d'expertise

Voir COM(2025) 993 final.

• Analyse d'impact

Voir COM(2025) 993 final.

• Réglementation affûtée et simplification

Voir COM(2025) 993 final.

- **Droits fondamentaux**

La présente proposition respecte les droits fondamentaux consacrés par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne[8] et adhère aux principes qui y sont reconnus.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

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

5. AUTRES ÉLÉMENTS

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

La présente proposition ne requiert pas de plan de mise en œuvre. La Commission contrôlera la transposition, la mise en œuvre et l'application de la nouvelle disposition et le respect de celle-ci.

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

Article 1er Modification de la directive 92/6/CEE

Cet article remplace l'article 3, paragraphe 1, de la directive 92/6/CEE. Les véhicules de la catégorie N2 à propulsion électrique et dont la masse maximale autorisée est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes sont exclus du champ d'application de cette disposition. Par souci de clarté, l'ensemble du paragraphe est remplacé.

Article 2 Transposition

Les États membres disposent d'un délai de [trois mois à compter de l'entrée en vigueur du règlement fondé sur la proposition COM(2025) 993 final] pour transposer cette nouvelle disposition dans leur droit national respectif.

Aucune fiche financière et numérique législative n'a été ajoutée à la présente proposition. Elle est couverte par la fiche correspondante jointe à la proposition législative figurant dans le document COM(2025) 993 final.

[8] JO C 326 du 26.10.2012, p. 391, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj.

2025/0424 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, 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[9],

vu l'avis du Comité des régions[10],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) L'article 3, paragraphe 1, de la directive 92/6/CEE[11] du Conseil relative à l'installation et à l'utilisation de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur exige l'installation et l'utilisation d'un dispositif limiteur de vitesse sur les véhicules des catégories N2 et N3. En vertu de cet article, ces véhicules ne peuvent circuler sur la voie publique que s'ils sont équipés d'un dispositif limiteur de vitesse. L'obligation d'installation a également été intégrée dans la législation relative à la réception par type des véhicules à moteur avec le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil[12].

(2) Le poids ajouté de la batterie peut porter le poids des véhicules utilitaires légers électriques à batterie au-delà des 3,5 tonnes. Une telle augmentation de poids soumet ces véhicules à l'obligation d'être équipés d'un dispositif limiteur de vitesse, alors que leur charge utile et leur cas d'utilisation sont les mêmes que ceux des véhicules utilitaires légers équipés d'un moteur à combustion interne qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive 92/6/CEE. Cette obligation impose des coûts injustifiés aux constructeurs de véhicules et aux entreprises qui achètent de tels véhicules, ce qui ralentit l'augmentation du nombre de véhicules utilitaires légers à émissions nulles en circulation. Il convient donc d'exempter les véhicules de la catégorie N2 à propulsion électrique dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes de l'obligation d'être équipés d'un dispositif limiteur de vitesse.

(3) Le règlement (UE) 2019/2144 est modifié en parallèle en vue d'exempter les véhicules de la catégorie N2 à propulsion électrique dont la masse en charge maximale

9 JO C [...], [...], p. [...].
10 JO C [...], [...], p. [...].
11 JO L 57 du 2.3.1992, p. 27. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj.
12 JO L 325 du 16.12.2019, p. 1. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj.

techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes de l'obligation d'être équipés d'un dispositif limiteur de vitesse conforme au règlement nº 89 de l'ONU.

(4) Il convient donc de modifier la directive 92/6/CEE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modification de la directive 92/6/CEE

L'article 3, paragraphe 1, de la directive 92/6/CEE est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les véhicules à moteur des catégories N2 et N3, à l'exception des véhicules de la catégorie N2 à propulsion électrique dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes, ne puissent circuler sur la voie publique que s'ils sont équipés d'un dispositif limiteur de vitesse réglé de telle manière que leur vitesse ne puisse pas dépasser 90 kilomètres par heure.».

Article 2

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard [trois mois après l'entrée en vigueur du règlement fondé sur la proposition COM(2023) 993 final], les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

   Ils appliquent ces dispositions à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant à la date d'application des modifications du règlement (UE) 2019/2144 figurant dans la proposition COM(2023) 993 final].

   Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 4

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 5

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président/La présidente*
[...]	*[...]*