

COM(2025) 994 FINAL

ASSEMBLÉE NATIONALE

SÉNAT

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 05 février 2026

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 05 février 2026

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

PAR LE GOUVERNEMENT,
À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

**Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les véhicules
d'entreprise propres**

Bruxelles, le 18 décembre 2025
(OR. en)

17016/25

Dossier interinstitutionnel:
2025/0421(COD)

TRANS 662
AVIATION 189
MAR 179
CLIMA 620
COMPET 1379
ENV 1421
ENER 698
ECOFIN 1780
IND 636
CODEC 2174

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	18 décembre 2025
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2025) 994 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL sur les véhicules d'entreprise propres

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2025) 994 final.

p.j.: COM(2025) 994 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Strasbourg, le 16.12.2025
COM(2025) 994 final

2025/0421 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

sur les véhicules d'entreprise propres

{SEC(2025) 994 final} - {SWD(2025) 1060 final} - {SWD(2025) 1061 final}

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Les véhicules d'entreprise présentent un potentiel important pour l'accélération de l'adoption des véhicules à émission nulle, en raison de leur part élevée dans les immatriculations de véhicules neufs (environ 60 % pour les immatriculations de voitures neuves et environ 90 % pour les immatriculations de camionnettes neuves) ainsi que de leurs caractéristiques spécifiques en ce qui concerne leur exploitation. Une part plus importante de véhicules d'entreprise à émission nulle peut à son tour stimuler la compétitivité de l'industrie automobile de l'UE, contribuer à accélérer la réduction des émissions dues aux transports et faciliter une transition équitable en augmentant la disponibilité des véhicules à émission nulle sur le marché de l'occasion. Ce potentiel reste toutefois sous-exploité. La Commission a déjà pris note du rôle clé des flottes d'entreprise dans sa communication intitulée «Décarboner les flottes d'entreprise»¹, dans laquelle elle a conclu que de nouvelles mesures en ce sens seraient décidées à l'issue d'une analyse d'impact. La Commission a en outre confirmé la nécessité d'accélérer l'adoption de véhicules à émission nulle dans les flottes d'entreprise lors du troisième dialogue stratégique sur l'avenir de l'industrie automobile qui s'est tenu le 12 septembre 2025².

La proposition remédiera au faible taux d'adoption et à la disponibilité insuffisante de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans les flottes d'entreprise en garantissant une adoption plus rapide des voitures et camionnettes d'entreprise à émission nulle et à faibles émissions. Cela contribuera à son tour à accroître la disponibilité de véhicules à émission nulle et à faibles émissions sur le marché de l'occasion, compte tenu du cycle de remplacement court des véhicules d'entreprise, qui sont alors redirigés vers le marché de l'occasion, ce qui peut favoriser un abandon plus rapide des véhicules plus anciens équipés de moteurs à combustion. Cela permettra de réduire la consommation de combustibles fossiles de même que les dépenses dans le secteur du transport routier, contribuant ainsi à la réalisation des objectifs de l'Union en matière de sécurité énergétique.

Imposer la conformité des véhicules relevant du champ d'application du présent règlement à des exigences ciblées visant à contribuer au renforcement des chaînes de valeur nationales pour les véhicules des flottes d'entreprise dans le cadre du futur acte législatif pour l'accélération de l'activité industrielle permettra de réduire les dépendances stratégiques, de soutenir les fournisseurs de composants établis au sein de l'Union, d'aider à attirer de nouveaux investissements dans la capacité de production de l'UE dans ces secteurs et, plus généralement, de favoriser la compétitivité de l'écosystème automobile de l'UE.

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

La proposition garantit la cohérence avec d'autres aspects de la législation de l'UE ayant une incidence sur les flottes d'entreprise, en particulier les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules de transport routier énoncées dans le règlement (UE)

¹ [Communication: décarboner les flottes d'entreprises](#)

² [President von der Leyen chairs third Strategic Dialogue with the European Automotive Industry](#)

2023/851³, le règlement (UE) 2024/1610⁴ et la directive 2009/33/CE⁵ (ci-après la «directive sur les véhicules propres»).

En particulier, la proposition est coordonnée avec la proposition de révision des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers, afin de garantir un cadre cohérent pour soutenir la décarbonation et la compétitivité du transport routier grâce à une combinaison de flexibilités introduites du côté de l'offre et de la stimulation de la demande de la part des entreprises. Elle complète donc les mesures axées sur la demande dans le domaine des marchés publics prévues par la directive sur les véhicules propres, qui s'adressent aux pouvoirs et entités adjudicateurs et ont les incidences les plus importantes sur le marché des autobus urbains, dont les marchés publics représentent plus de 70 % des marchés publics de véhicules.

La proposition agit en synergie avec la législation existante de l'UE qui contribue à améliorer les arguments économiques et la compétitivité des solutions de décarbonation du transport routier, en particulier le système d'échange de quotas d'émission de l'UE pour le transport routier (le «SEQE2 de l'UE») établi en vertu de la directive 2003/87/CE⁶, de la directive 2003/87/CE sur la taxation de l'énergie⁷ et de la directive 1999/62/CE relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières⁸. L'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans les flottes d'entreprise est soutenue par les dispositions relatives au déploiement d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement au titre du règlement (UE) 2023/1804 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs⁹ (ci-après le «règlement AFIR»), qui garantit les conditions favorables nécessaires au passage à des véhicules à émission nulle. La disponibilité d'infrastructures de

³ Règlement (UE) 2023/851 du Parlement européen et du Conseil du 19 avril 2023 modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat (JO L 110 du 25.4.2023, p. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/851/oj>)

⁴ Règlement (UE) 2024/1610 du Parlement européen et du Conseil du 14 mai 2024 modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et intégrant des obligations de déclaration, modifiant le règlement (UE) 2018/858 et abrogeant le règlement (UE) 2018/956 (JO L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>)

⁵ Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie (JO L 120 du 15.5.2009, p. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj>).

⁶ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32, ELI: jo).

⁷ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>)

⁸ Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

⁹ Règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE (JO L 234 du 22.9.2023, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>)

recharge est essentielle pour cette transition. À ce jour, le nombre de points de recharge installés dans l'UE dépasse un million et ces efforts se poursuivent. La plupart des États membres sont en bonne voie pour satisfaire aux exigences en matière de recharge fixées par le règlement AFIR, qui sera réexaminé d'ici la fin de l'année 2026, afin de tenir compte de l'évolution des conditions du marché. En outre, pour certains segments du marché des flottes de véhicules d'entreprise (par exemple, les sociétés de location), leurs conditions d'exploitation pourraient nécessiter des mesures de soutien supplémentaires. Dans les mois à venir, la Commission examinera également la nécessité de promouvoir des mesures spécifiques, en facilitant la disponibilité de points de recharge (rapide) sur des sites clés (par exemple, les gares ferroviaires et les aéroports). Le déploiement d'infrastructures de recharge a été soutenu par le mécanisme pour une infrastructure pour carburants alternatifs, ainsi que par les États membres, mais des infrastructures supplémentaires sont encore nécessaires, et certaines différences subsistent entre les États membres.

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

La proposition contribue aux objectifs de décarbonation du transport routier et de compétitivité industrielle énoncés dans le plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen¹⁰, le pacte pour une industrie propre¹¹, la stratégie de mobilité durable et intelligente¹² conformément à la communication sur le pacte vert pour l'Europe¹³ et au règlement (UE) 2021/1119 (la «loi européenne sur le climat»)¹⁴. La stratégie de mobilité durable et intelligente, en particulier, reconnaît que la réalisation des objectifs de décarbonation de l'UE nécessite que presque tous les véhicules de transport routier dans l'UE soient à émission nulle d'ici à 2050 et introduit des mesures ciblées pour stimuler l'adoption des véhicules à émission nulle dans les flottes d'entreprise et urbaines.

La proposition contribue en outre au cadre de politique industrielle défini dans le pacte pour une industrie propre, et en particulier dans le plan d'action industriel en faveur du secteur automobile¹⁵, afin d'aider l'industrie automobile à maîtriser la transition à venir vers une mobilité durable et intelligente, en stimulant la demande de véhicules à émission nulle et à faibles émissions.

¹⁰ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions — Plan d'action industriel en faveur du secteur automobile, COM(2025) 95 final, 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095

¹¹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Le pacte pour une industrie propre: une feuille de route commune pour la compétitivité et la décarbonation, COM(2025) 85 final, 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.

¹² Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir», COM(2020) 789 final du 9.12.2020.

¹³ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Le pacte vert pour l'Europe», COM(2019) 640 final du 11.12.2019.

¹⁴ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>)

¹⁵ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions — Plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen, COM(2025) 95 final.

En augmentant la disponibilité de véhicules à émission nulle et à faibles émissions abordables, cette initiative contribuera à la réalisation de l'objectif de développement durable (ODD) 7 des Nations unies («Énergie propre et d'un coût abordable»). Grâce au potentiel qu'elle présente pour la réduction des émissions, cette initiative contribuera à la réalisation de l'objectif de développement durable (ODD) 13 des Nations unies («Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions»). Elle soutiendra également indirectement les efforts visant à atteindre l'objectif de développement durable (ODD) 3 («Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge») et, en particulier, la cible 3.9 de l'ODD 3 («réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses, à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol»), en réduisant les émissions de polluants atmosphériques dues au transport routier grâce à la diminution de la part des voitures et camionnettes d'entreprise nouvellement immatriculées dans la consommation des combustibles fossiles. Avec l'obligation de contribuer au renforcement des chaînes de valeur nationales pour les véhicules des flottes d'entreprise, la présente initiative contribuera également indirectement à la réalisation de l'objectif de développement durable (ODD) 8 («Travail décent et croissance économique»).

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La base juridique de la présente initiative est l'article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), qui permet à l'UE de fixer des règles pour contribuer aux objectifs environnementaux de l'Union. Les flottes d'entreprise sont constituées de véhicules présentant un kilométrage élevé, qui sont responsables d'une part disproportionnée de la consommation de carburant ainsi que des émissions, et qui peuvent donc contribuer à la décarbonation du secteur du transport routier plus rapidement que les véhicules particuliers grâce à l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions. En accélérant le déploiement de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans ce segment clé, la présente initiative contribuera aux objectifs de préservation, de protection et d'amélioration de la qualité de l'environnement, ainsi que d'utilisation prudente et rationnelle des ressources naturelles.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Les mesures nationales actuelles ne peuvent à elles seules stimuler suffisamment l'accélération requise de l'adoption des véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans l'UE pour soutenir également l'industrie automobile dans sa double transition. Une impulsion réglementaire cohérente assortie d'objectifs contraignants pour les États membres est donc préférable.

Les objectifs nationaux pour les États membres encourageront une utilisation accrue de véhicules à émission nulle et à faibles émissions par les exploitants de flottes d'entreprise, créant ainsi un signal de demande pour les constructeurs automobiles et les fournisseurs d'infrastructures de recharge, tout en offrant une sécurité et en favorisant ainsi la compétitivité de l'industrie automobile de l'UE. Ce signal de demande dans l'ensemble du marché unique soutiendra également les objectifs du plan d'action industriel en faveur du secteur automobile en renforçant la sécurité des investissements, en encourageant l'innovation et en développant les chaînes de valeur à émission nulle et à faibles émissions.

Les mesures actuelles axées sur l'offre au niveau de l'UE (normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes) seront complétées plus efficacement par des mesures axées sur la demande prises au même niveau que par les mesures nationales actuelles. Une action au niveau de l'UE peut également favoriser un impact plus rapide sur le marché. Il s'agit d'un facteur crucial car il est urgent de préserver la compétitivité de l'industrie automobile européenne et d'accélérer l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions sur les marchés de l'occasion dans toute l'UE.

- **Proportionnalité**

La présente proposition impose à l'UE d'atteindre une certaine part d'immatriculations de voitures et de camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions par les grandes entreprises, à partir de 2030. Les véhicules d'entreprise immatriculés par des PME ne sont pas inclus dans le champ d'application de la proposition.

Les objectifs nationaux pour les États membres encourageront ces derniers à mettre en place des mesures visant à promouvoir l'utilisation de véhicules d'entreprise à émission nulle et à faibles émissions par les grandes entreprises. La conception des mesures est laissée à la discrétion de chaque État membre. L'augmentation de la part des véhicules neufs à émission nulle et à faibles émissions qui en résultera dans les flottes d'entreprise peut contribuer à réduire plus rapidement les émissions dues au transport routier, tout en augmentant la disponibilité de véhicules à émission nulle et à faibles émissions pour les particuliers et les entreprises qui dépendent des véhicules d'occasion.

Ces objectifs nationaux sont fixés à des niveaux d'ambition différents pour les voitures et les camionnettes afin de refléter les divers niveaux de développement technologique et commercial, ainsi que les différences d'objectifs pour les catégories de véhicules respectives dans le cadre des normes de performance en matière d'émissions de CO₂. Ils sont également différents d'un État membre à l'autre afin de tenir compte de la situation et des caractéristiques spécifiques des différents États membres, en ce qui concerne la capacité de leur économie à faire face aux coûts d'investissement initiaux plus élevés des véhicules à émission nulle. Dans le respect du principe de neutralité technologique, et afin de laisser suffisamment de souplesse aux États membres, la présente proposition devrait fixer des objectifs nationaux qui peuvent être atteints grâce à la part combinée de véhicules à émission nulle et à faibles émissions. Dans le même temps, afin d'envoyer un signal de marché suffisamment clair et de contribuer de manière suffisante à la réalisation de l'objectif de décarbonation du transport routier, et à la lumière des objectifs de réduction des émissions fixés dans le règlement (UE) 2019/631, il convient également de fixer un sous-objectif spécifique relatif à la part des véhicules à émission nulle.

Cette approche garantit une proportionnalité totale, car l'action au niveau de l'UE se limite à ce qui est nécessaire pour soutenir la décarbonation du secteur du transport routier de l'UE. Elle contribue en outre à préserver la compétitivité de l'industrie automobile de l'UE et garantit une transition équitable. La présente proposition laisse aux autorités publiques au niveau national toute latitude pour décider des mesures nécessaires pour stimuler l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions tout en veillant à ce que les objectifs de la proposition soient atteints.

- **Choix de l'instrument**

L'accélération de l'adoption des véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans les flottes d'entreprise nécessite une approche commune afin de déclencher une action sur le

marché dans l'ensemble de l'UE (en particulier en vue de soutenir le respect des objectifs pour 2030 et 2035 et de soutenir l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre dues aux transports de 90 % d'ici à 2050, par rapport à 1990) en mettant des véhicules à émission nulle et à faibles émissions abordables à la disposition des marchés de l'occasion. Un règlement est le meilleur moyen d'orienter les États membres et les marchés vers l'adoption de ces véhicules dans les flottes d'entreprise. Cela est important afin d'envoyer les signaux nécessaires à l'industrie automobile, ainsi qu'aux fournisseurs de recharge et d'électricité à un moment critique où des décisions stratégiques doivent être prises concernant les investissements dans de nouvelles chaînes de production et infrastructures énergétiques, tout en garantissant aux grands exploitants de flottes la certitude de règles de marché cohérentes dans toute l'UE.

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**

S.O.

- **Consultation des parties intéressées**

Une consultation publique ouverte¹⁶ a été organisée du 6 février 2024 au 8 juillet 2024 sur la plateforme centralisée «Donnez votre avis» de la Commission. Elle a permis à la Commission de recueillir des informations et des avis sur la situation actuelle du marché des flottes d'entreprise et sur la question de savoir si le rythme actuel d'adoption des véhicules à émission nulle dans les flottes d'entreprise est suffisant dans le contexte plus large de la transition vers une mobilité à émission nulle, ainsi que sur les aspects liés au caractère abordable global de ces véhicules et à la compétitivité des acteurs du marché de l'Union. 268 participants ont répondu à la consultation publique ouverte et 111 d'entre eux ont fourni des contributions écrites et des documents de prise de position.

Un dialogue stratégique a eu lieu le 17 juillet 2025, auquel ont participé 15 parties prenantes. Il a permis à des représentants des associations de l'industrie automobile, des exploitants de flottes, des plateformes de course à la demande, des équipementiers, des sociétés de crédit-bail automobile et d'autres parties concernées d'échanger leurs avis avec des représentants de la Commission et de fournir des éléments de preuve sur certains aspects de l'électrification des flottes d'entreprise et sur l'incitation plus large à la décarbonation du transport routier. Ce dialogue a mis en évidence la nécessité d'une combinaison de mesures de politique publique intelligentes, d'incitations fiscales, d'investissements dans les infrastructures et d'autres mesures de facilitation, tout en faisant apparaître une aversion générale à l'imposition d'obligations réglementaires pour les véhicules utilitaires légers au niveau de la flotte ou de l'entreprise.

Un appel à contributions¹⁷ a ensuite été lancé entre le 25 juillet et le 8 septembre 2025 sur la plateforme centralisée «Donnez votre avis» de la Commission. Cet appel visait à recueillir des informations et des avis à l'appui de la préparation de l'analyse d'impact accompagnant la présente proposition. La Commission a reçu 483 réponses en provenance de 25¹⁸ États

¹⁶ [Rendre les flottes d'entreprise plus écologiques](#)

¹⁷ [Véhicules d'entreprise propres](#). L'appel à contributions a été initialement publié en anglais, toutes les traductions dans les autres langues ayant été publiées le 11 août 2025.

¹⁸ MT et LU n'ont pas fourni de retour d'information.

membres de l'UE ainsi que du Royaume-Uni, des États-Unis, de la Norvège, de la Suisse et du Brésil. Cet appel a également été étayé par des entretiens ciblés avec les parties prenantes, qui ont été menés entre juillet et octobre 2025. Ces entretiens ont permis de recueillir des informations factuelles et des données contextuelles sur les pratiques commerciales actuelles et les cas d'utilisation opérationnelle, ainsi que des données disponibles sur les véhicules et les opérations auprès des parties prenantes les plus touchées. Lors de ces diverses consultations, les parties prenantes ont largement convenu que l'adoption des véhicules à émission nulle dans les flottes d'entreprise restait trop limitée pour être à la hauteur des exigences actuelles de l'UE en matière de transport durable. Elles ont également confirmé que le caractère abordable, l'accessibilité ainsi que la polyvalence limités des véhicules à émission nulle entravent une transition équitable et inclusive en faveur de l'abandon des combustibles fossiles. De nombreux participants ont souligné que le prix d'achat plus élevé des véhicules à émission nulle, associé à des valeurs résiduelles incertaines et à des marchés de l'occasion immatures, maintient les coûts de propriété totaux à un niveau élevé, en particulier pour les PME.

D'une manière générale, les parties prenantes ont souligné que des signaux fermes de l'UE renforceraient les chaînes de production et d'approvisionnement de l'Union, favoriseraient la création d'emplois et soutiendraient la primauté industrielle dans le domaine des technologies à émission nulle. En l'absence de mesures efficaces axées sur la demande au niveau de l'UE et de signaux de marché clairs, de nombreuses parties prenantes estiment que ces problèmes sont susceptibles de persister et qu'ils continueront de compromettre et de retarder à la fois la décarbonation des flottes de transport et la réalisation des objectifs plus larges de la politique climatique et industrielle de l'UE.

Plusieurs parties prenantes (y compris les constructeurs automobiles et les exploitants de flottes) ont souligné la fragmentation et l'incohérence du cadre de soutien entre les États membres, notant que les leviers d'action nationaux (tels que les incitations fiscales et non fiscales à l'appui des décisions d'achat de flottes de véhicules) sont appliqués de manière inégale et souvent sous-utilisés dans de nombreux États membres. Selon elles, il en résulte des signaux de demande incohérents pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, malgré des améliorations dans les flottes les plus vastes et parmi les principales entreprises. Plusieurs parties prenantes ont également mis en garde contre l'imposition d'obligations légales et ont souligné la nécessité d'envisager la neutralité technologique dans toute initiative visant à promouvoir la décarbonation du transport routier.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

L'analyse d'impact accompagnant la présente proposition repose sur une étude d'appui externe qui l'accompagne, réalisée par un consultant. En outre, la Commission a obtenu l'accès à des données détaillées sur les immatriculations de véhicules neufs par catégorie, qui ont servi de base à son analyse du marché et à la modélisation des incidences de différentes possibilités d'action (y compris dans le cadre de l'étude d'appui externe).

Les parties prenantes ont fourni une quantité importante d'informations supplémentaires dans le cadre des activités de consultation. Il s'agissait notamment d'informations détaillées sur la structure du marché et les pratiques commerciales dans les différents segments des flottes d'entreprise, ce qui a permis de confirmer les informations disponibles provenant d'études antérieures et d'étayer les hypothèses et l'analyse de modélisation. Ces informations portaient notamment sur la composition type des flottes, le kilométrage des véhicules et les taux de rétention pour différents types de flottes d'entreprise, les cas d'utilisation et les exigences opérationnelles des différentes flottes, l'utilisation de différents types de véhicules, les

interactions entre la flotte propre et les sous-traitants, les accords contractuels types et les types de sous-traitance, ainsi que la part et le rôle des PME dans différents types de flottes et d'accords contractuels. De manière générale, les sources utilisées pour élaborer le rapport d'analyse d'impact ont été nombreuses, largement exhaustives et représentatives des différents groupes de parties prenantes.

- **Analyse d'impact**

L'analyse d'impact a examiné une liste complète de mesures et d'options possibles, sur la base de l'efficacité, de l'efficience et de la proportionnalité probables des mesures proposées par rapport aux objectifs fixés, ainsi que de leur faisabilité sur les plans juridique et technique.

La possibilité de fixer des objectifs contraignants pour la part minimale de véhicules à émission nulle dans toutes les flottes d'entreprise dépassant une certaine taille a été écartée car elle n'a pas été jugée proportionnée en raison de coûts administratifs très élevés et du risque d'imposer des objectifs stricts aux flottes dans des cas d'utilisation spécifiques où la disponibilité de ces véhicules reste limitée. La fixation d'objectifs contraignants pour la part minimale de véhicules à émission nulle dans certains types de flottes d'entreprise (par ex. véhicules en crédit-bail, taxis) a également été écartée en raison d'une cohérence interne insuffisante découlant du risque très élevé de conséquences involontaires et d'actions d'évitement (telles que le passage du crédit-bail de véhicules à d'autres solutions financières) et de la faible efficacité attendue du fait du champ d'application limité.

Deux grands ensembles d'options ont été retenus en vue d'une analyse plus approfondie. Chacun d'entre eux comprend trois niveaux d'ambition différents pour l'adoption de voitures, camionnettes et camions à émission nulle.

Le premier ensemble d'options (EO1) fixera des objectifs pour les États membres, permettant ainsi une orientation claire du marché qui exigera des États membres qu'ils activent des leviers d'action nationaux clés (tels que des incitations à l'adoption de véhicules à émission nulle dans les flottes d'entreprise grâce à une taxation différenciée des véhicules et des revenus ou, par exemple, des régimes de péage routier favorables) si de telles mesures ne sont pas déjà en place. Dans le cadre de cet ensemble d'options, les États membres conservent toute latitude pour le parcours de mise en œuvre dans le cadre de l'objectif global contraignant. Cela garantit une plus grande souplesse et réduit au minimum le risque d'imposer des objectifs stricts à des flottes spécifiques dont les exigences opérationnelles ne peuvent pas encore être satisfaites par des véhicules à émission nulle, tout en maintenant un niveau d'ambition global clair dans l'ensemble de l'Union.

Le deuxième ensemble d'options (EO2) suit la même approche pour les immatriculations de voitures et camionnettes neuves à émission nulle, mais exige que les grandes entreprises atteignent des parts minimales de camions à émission nulle utilisés dans l'ensemble de leurs activités de transport. Cette exigence viserait donc directement certaines grandes entreprises, ce qui renforcerait la certitude du parcours de mise en œuvre, mais ne fixerait toujours pas directement d'objectifs contraignants pour l'ensemble plus large des opérateurs de transport individuels. Cette approche vise à garantir que les gros chargeurs effectueront une partie de leurs services de transport de marchandises à l'aide de camions à émission nulle. Cette demande des chargeurs encouragera les transporteurs à augmenter la part de camions à émission nulle dans leurs flottes.

L'EO1 imposera à chaque État membre de veiller à ce que, à partir de 2029, les véhicules à émission nulle représentent au moins une certaine part des immatriculations de voitures,

camionnettes et camions d'entreprise neufs par les grandes entreprises sur son territoire au cours de cette année. Les véhicules d'entreprise immatriculés par des PME ne sont pas inclus dans le champ d'application. Les États membres devront mettre en place des mesures pour accroître la demande de véhicules d'entreprise à émission nulle destinés aux grandes entreprises. La conception de ces mesures sera laissée à la discrétion de chaque État membre.

Dans le cadre de l'EO1, les objectifs nationaux minimaux sont fixés à des niveaux d'ambition différents pour les voitures, les camionnettes et les camions afin de refléter les divers niveaux de développement technologique et commercial, ainsi que les différences d'objectifs pour les catégories de véhicules respectives dans le cadre des normes de performance en matière d'émissions de CO₂. Le niveau d'ambition fixé pour l'UE dans son ensemble a été modulé d'un État membre à l'autre. Le PIB par habitant en 2024 est utilisé pour la modulation, avec une pondération égale. Toutefois, la fixation d'objectifs nationaux différenciés pour les camions, qui sont largement utilisés dans le transport international, comporterait un risque important de distorsion du marché, en encourageant l'immatriculation de véhicules neufs utilisés à cette fin dans les États membres dont les niveaux d'ambition sont moins élevés. Pour ces véhicules, cette option prévoit donc le même niveau d'ambition dans tous les États membres.

Pour les camions, il est également nécessaire de faire référence aux facteurs de pondération de la charge utile dans le cadre des normes de performance en matière d'émissions de CO₂, de sorte que les différents sous-groupes soient comptabilisés correctement aux fins de la réalisation des objectifs. Cela est nécessaire pour faire en sorte que la proposition contribue efficacement à la réduction des émissions dues aux transports dans l'ensemble des flottes. Le suivi et la communication des informations seront assurés directement par les États membres, qui extrairont les données pertinentes de leurs registres des véhicules, la charge administrative étant minimale.

Les trois sous-options de l'ensemble d'options 1 (EO1A, EO1B et EO1C) ne diffèrent que par le niveau d'ambition des objectifs fixés pour les voitures, les camionnettes et les camions. Tous les autres éléments sont identiques.

Pour les voitures et les camionnettes, l'EO2 suit la même approche que l'EO1, des objectifs nationaux étant fixés pour les États membres en ce qui concerne la part de voitures et de camionnettes à émission nulle dans les immatriculations annuelles de véhicules d'entreprise neufs par les grandes entreprises sur leur territoire. Toutefois, pour les camions, les objectifs de l'EO2 s'appliquent directement à toutes les grandes entreprises (entreprises employant au moins 250 personnes et réalisant un chiffre d'affaires de 50 millions d'euros), quel que soit leur domaine d'activité économique (c'est-à-dire 54 219 grandes entreprises). Dans le cadre de cette option, ces grandes entreprises seraient tenues de déclarer chaque année l'activité totale de transport routier de marchandises réalisée pour leur compte — par leurs propres camions et par des sous-traitants directs et indirects — en tonnes-kilomètres, et de veiller à ce qu'une part minimale de cette activité ait été réalisée avec des camions à émission nulle.

La plupart des grandes entreprises réalisent une part relativement faible de leur activité de transport routier de marchandises par l'intermédiaire de leurs propres flottes et dépendent généralement de la sous-traitance pour la grande majorité de leurs besoins en matière de transport de marchandises. Pour atteindre leur objectif, les grandes entreprises devraient donc veiller à ce qu'une certaine part de camions à émission nulle soit utilisée dans leurs propres flottes et à ce qu'une certaine part de l'activité de transport qu'elles sous-traitent — directement ou indirectement — soit réalisée par des camions à émission nulle. À cette fin,

elles devraient effectivement veiller à ce que leurs sous-traitants directs et indirects (dont la grande majorité sont des PME et des microentreprises) disposent dans leurs flottes du nombre de camions à émission nulle nécessaire afin de respecter les objectifs en ce qui concerne leurs activités de transport. Cette option a donc une incidence sur l'ensemble du secteur du transport routier de marchandises, mais ne fixe une obligation légale que pour les grandes entreprises.

Les trois sous-options de l'ensemble d'options 2 (EO2A, EO2B et EO3C) ne diffèrent que par le niveau d'ambition des objectifs fixés pour les voitures, les camionnettes et les camions (comme décrit ci-dessous). Tous les autres éléments sont identiques.

L'analyse d'impact montre que toutes les options atteignent leurs objectifs sans avoir d'incidence significative sur le niveau global d'ambition des normes d'émission de CO₂ pour les véhicules fixées pour les constructeurs automobiles, tout en entraînant une réduction des émissions grâce à une augmentation de l'immatriculation et de l'utilisation des véhicules à émission nulle. S'agissant des voitures et camionnettes, les incidences en ce qui concerne la part des véhicules à émission nulle et la réduction des émissions sont les mêmes pour l'EO1 et l'EO2, pour les sous-options présentant des niveaux d'ambition comparables. S'agissant des camions, le taux d'adoption de véhicules à émission nulle dans les flottes est plus élevé dans le cadre de l'EO2 que de l'EO1 pour toutes les sous-options en raison du champ d'application plus large des objectifs, y compris non seulement les camions immatriculés par de grandes entreprises, mais aussi tous les camions utilisés par leurs sous-traitants (y compris les PME). L'EO1 ne créera pas de charge administrative pour les entreprises, car les États membres seront tenus de communiquer des informations sur la base des registres nationaux des véhicules existants. Toutefois, l'EO2 imposera des coûts administratifs importants aux entreprises, tant ponctuels que récurrents, car ces options impliquent une nouvelle activité de communication d'informations concernant les camions, en plus des obligations de communication d'informations imposées aux États membres en ce qui concerne les voitures et les camionnettes. Il est important de relever que dans le cadre de l'EO2, les objectifs pour les chargeurs affecteront indirectement beaucoup plus d'entreprises (notamment les PME et les microentreprises, qui représentent la majorité des opérateurs fournissant des services de transport de marchandises aux grandes entreprises). Pour respecter les objectifs, les chargeurs devront exiger de leurs sous-traitants qu'ils fournissent une part de leurs services en utilisant des véhicules à émission nulle. Les PME qui fournissent des services de transport de marchandises aux grandes entreprises seront donc confrontées à des coûts d'investissement plus élevés, qui peuvent constituer un obstacle sérieux, notamment pour l'accès au financement, parallèlement à des réductions des coûts de carburant et d'exploitation. En outre, la nécessité de suivre et de déclarer les activités en tonnes-kilomètres pour les véhicules individuels faisant l'objet de contrats de sous-traitance peut entraîner des coûts administratifs importants pour les PME et les microentreprises concernées.

Dans l'ensemble, l'analyse d'impact a conclu que l'EO1A, l'EO1B et l'EO1C entraîneraient toutes des avantages nets par rapport au scénario de référence, tandis que l'EO2A, l'EO2B et l'EO2C entraîneraient des coûts nets. L'ensemble d'options privilégié est donc l'EO1, ce qui laisse le choix entre l'EO1A, l'EO1B et l'EO1C, qui ne diffèrent que par le niveau d'ambition des objectifs nationaux. L'analyse montre que l'EO1C est la plus efficace pour atteindre les objectifs, qu'elle présente les avantages nets ainsi que le rapport avantages/coûts les plus élevés et qu'elle entraîne les coûts indirects nets les plus faibles pour les particuliers par rapport à l'EO1A, l'EO1B et l'EO1C. Toutefois, elle entraîne également les coûts indirects nets les plus élevés pour les PME et les pertes de recettes fiscales les plus importantes pour les administrations nationales. L'EO1B affiche également une efficacité relativement élevée et un

rapport avantages/coûts similaire à celui de l'EO1C, ce qui se traduit par des coûts indirects nets légèrement inférieurs pour les PME et des pertes de recettes fiscales moins importantes pour les administrations nationales, de même que par des coûts indirects nets légèrement supérieurs pour les particuliers. Enfin, l'EO1A présente les avantages nets et le rapport avantages/coûts les plus faibles par rapport à l'EO1A, l'EO1B et l'EO1C, mais elle reste efficace pour atteindre les objectifs et s'accompagne des coûts nets les plus faibles pour les PME et des pertes de recettes fiscales les plus faibles pour les administrations nationales, tandis que les coûts nets pour les particuliers sont relativement similaires à ceux de l'EO1B. Néanmoins, outre les coûts et la charge administrative, tous les scénarios présentent des risques que les entreprises soient confrontées à des difficultés opérationnelles. Tel peut être le cas si la part requise de véhicules à émission nulle dans les immatriculations de véhicules neufs fixée pour un État membre conduit à des mesures nationales qui limitent indûment l'adéquation et la polyvalence des flottes des grandes entreprises par rapport à leurs besoins opérationnels spécifiques, tandis que l'accès à une infrastructure de recharge appropriée et à des prix de l'électricité peu élevés reste limité dans leurs zones d'activité.

La vérification de la cohérence climatique a été effectuée. Comme le montre l'analyse d'impact, l'option privilégiée est cohérente avec les objectifs environnementaux du pacte vert pour l'Europe et de la loi européenne sur le climat.

Sur la base de cette analyse et compte tenu de la nécessité d'assurer une parfaite cohérence avec la proposition de révision des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes, ainsi que des risques susmentionnés, la Commission a décidé de fixer le niveau d'ambition des objectifs pour les voitures et les camionnettes au niveau indiqué dans l'annexe. Dans le même temps, au vu de la nécessité de réduire la charge administrative, de la situation actuelle des infrastructures de recharge pour les véhicules utilitaires lourds et de la nécessité de maintenir la cohérence à long terme dans la perspective de la prochaine révision des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds, la Commission a décidé de ne pas inclure les camions dans le champ d'application de la présente proposition. D'éventuelles mesures visant à accroître la part des véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans les camions d'entreprise seront envisagées lors de la révision des normes en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds. Ces mesures devraient tenir compte du profil différent du marché des services de transport de marchandises, qui opère largement par-delà les frontières, de la nécessité d'accroître la large disponibilité des infrastructures de recharge le long des corridors de transport de l'UE, ainsi que de l'augmentation de la demande de services de transport à faibles émissions. C'est pourquoi la prochaine révision du règlement AFIR et des normes en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds pourrait fournir un cadre d'action plus approprié.

Afin de soutenir la décarbonation dans les secteurs industriels clés qui approvisionnent l'industrie automobile et de promouvoir les produits de technologies propres et la production nationale de technologies telles que les batteries pour véhicules électriques, la Commission a annoncé, dans le pacte pour une industrie propre, une proposition d'acte législatif pour l'accélération de l'activité industrielle. Étant donné que la transition vers une mobilité à émission nulle dans les flottes d'entreprise peut faire l'objet d'un soutien financier public dans les États membres, il est possible d'utiliser le soutien public pour contribuer à renforcer les chaînes de valeur nationales dans le secteur automobile. Les exigences liées à la «fabrication dans l'Union européenne» peuvent contribuer à la création de marchés pilotes stables pour les fournisseurs européens, renforçant ainsi la compétitivité de l'industrie de l'UE, préservant sa main-d'œuvre et contribuant à attirer de nouveaux investissements dans la capacité de

production de l'UE dans ces secteurs. Afin d'être en mesure d'aligner les exigences relatives au renforcement des chaînes de valeur nationales dans le secteur automobile sur le futur acte législatif pour l'accélération de l'activité industrielle, la Commission s'appuiera sur des actes délégués pour mettre en place une méthode permettant de déterminer les critères à satisfaire pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée comme «fabriquée dans l'UE». Le traitement financier et fiscal des véhicules d'entreprise joue un rôle essentiel pour orienter le choix des exploitants et déterminer la vitesse de la transition vers des options de mobilité à émission nulle. L'efficacité de ces mesures a été démontrée par les exemples récents de la Belgique, de la France et de l'Allemagne. Les parties prenantes sont également très favorables à des mesures visant à améliorer la compétitivité et la disponibilité des véhicules d'entreprise à émission nulle au moyen de mesures fiscales et financières. Les États membres devraient faire usage de cet instrument en supprimant progressivement les incitations financières accordées pour les véhicules d'entreprise autres que des véhicules à émission nulle et à faibles émissions; une disposition en ce sens a été incluse dans la présente proposition.

Compte tenu de la nécessité de stimuler le marché des véhicules à émission nulle et à faibles émissions tout en soutenant la poursuite du déploiement des carburants alternatifs et en laissant une marge de manœuvre appropriée aux États membres et aux acteurs du marché, la Commission a décidé de fixer des objectifs nationaux. L'accélération de l'adoption des véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans les flottes d'entreprise qui en résultera stimulera considérablement le marché de l'occasion pour les particuliers et les entreprises, en améliorant la disponibilité et le caractère abordable de ces véhicules.

La présente proposition est accompagnée d'un rapport d'analyse d'impact, dont un projet a été soumis au comité d'examen de la réglementation (ci-après le «CER») le 3 décembre 2025. Le CER a rendu un avis positif assorti de réserves le 10 décembre 2025¹⁹. Le rapport d'analyse d'impact a été adapté en conséquence afin de tenir compte des observations du CER.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Bien que l'initiative introduise des objectifs pour les États membres sous la forme de la part des véhicules neufs à émission nulle et à faibles émissions pour les grandes entreprises, la charge administrative supplémentaire pour les autorités publiques est réduite au minimum. La présente proposition s'appuie sur les ensembles de données existants sur les véhicules et sur les modalités que les États membres appliquent déjà pour l'immatriculation des véhicules et les statistiques, y compris les statistiques sur les entreprises et les statistiques fiscales. Si tous les États membres disposent déjà des systèmes nécessaires pour recenser les immatriculations de véhicules d'entreprise neufs, des coûts administratifs ponctuels sont attendus pour distinguer les véhicules immatriculés par des PME ou par des grandes entreprises.

Les PME sont exclues du champ d'application de la proposition, qui ne vise que les véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises.

La proposition devrait avoir une incidence positive sur l'application du principe du «numérique par défaut», étant donné que les activités de communication d'informations des États membres seront facilitées par l'extension du registre central des normes en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules, tenu par l'Agence européenne pour l'environnement.

¹⁹ Ares(2025)10947680

- **Droits fondamentaux**

La proposition n'a pas d'incidence sur les droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union européenne.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

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

Les services de la Commission suivront la mise en œuvre et l'efficacité de cette initiative au moyen de diverses actions et d'un ensemble d'indicateurs de base qui permettront de mesurer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs. Dix ans après la date de mise en œuvre de la législation, les services de la Commission doivent procéder à une évaluation pour vérifier dans quelle mesure les objectifs ont été atteints.

Le contrôle du respect des objectifs nationaux et de l'augmentation de la part des véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans les immatriculations de véhicules d'entreprise neufs par les grandes entreprises reposera sur la communication des chiffres en matière d'immatriculation par les États membres dans le cadre de la présente initiative, sur la base de leurs registres de véhicules. Un suivi plus rigoureux de la réduction des dépenses liées aux combustibles fossiles dans le secteur du transport routier sera effectué sur la base des statistiques d'Eurostat concernant la consommation d'énergie finale dans le transport routier, qui sont bien établies et régulièrement communiquées.

Après l'adoption de l'instrument juridique, la Commission lancera également une étude spécifique afin d'analyser les progrès accomplis par chaque État membre en ce qui concerne la disponibilité des véhicules à émission nulle et à faibles émissions sur le marché de l'occasion. Les résultats de cette étude seront mis à disposition par l'intermédiaire de l'observatoire européen des carburants alternatifs de la Commission et permettront donc un accès complet aux résultats de l'étude et la comparabilité de ceux-ci.

La Commission aura recours au forum pour des transports durables afin d'aider les parties prenantes et les États membres à mettre en place des mesures pour atteindre les objectifs et de discuter des initiatives de suivi.

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

La proposition établit un nouveau règlement dont la structure est la suivante:

l'article 1^{er} décrit l'objet du règlement;

l'article 2 contient une série de définitions faisant référence aux instruments juridiques pertinents afin d'assurer la cohérence;

l'article 3 fixe des objectifs nationaux pour la part minimale de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans les immatriculations de véhicules d'entreprise neufs par les grandes entreprises dans chaque État membre, et définit la méthode de calcul de ces parts aux fins de démontrer le respect des objectifs;

l'article 4 comprend une disposition relative au soutien financier en faveur des véhicules d'entreprise à émission nulle et à faibles émissions et habilite la Commission à adopter des actes délégués afin d'établir une méthode pour déterminer les critères à satisfaire pour qu'un véhicule soit considéré comme «fabriqué dans l'Union européenne»;

l'article 5 définit les conditions d'exercice de la délégation;

l'article 6 fixe les obligations en matière de suivi et de communication d'informations;

l'article 7 établit une clause de réexamen;

l'article 8 fixe la date d'entrée en vigueur du règlement.

L'annexe fixe des objectifs nationaux pour chaque État membre.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

sur les véhicules d'entreprise propres

(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 européen²⁰,
vu l'avis du Comité des régions²¹,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) Le transport routier est le mode de transport dominant dans l'Union. En 2023, il représentait 52,6 % de l'activité totale de transport de marchandises et 81,2 % de l'activité de transport de passagers, tout en étant responsable de 22,6 % des émissions de gaz à effet de serre de l'Union et de 35 % de ses émissions de NOx.
- (2) La communication de la Commission intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»²² et le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil²³ définissent les étapes vers la neutralité climatique d'ici à 2050 et imposent de réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports de 90 % d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 1990. Le plan d'action industriel en faveur du secteur automobile²⁴ et le pacte pour une industrie propre²⁵ soulignent l'importance du secteur automobile pour la

²⁰ JO C , , p. .

²¹ JO C , , p. .

²² Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – «Le pacte vert pour l'Europe» [COM(2019) 640 final du 11 décembre 2019].

²³ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

²⁴ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Plan d'action industriel en faveur du secteur automobile, COM(2025) 95 final, 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

²⁵ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Le pacte pour une industrie propre: une feuille de route commune pour la compétitivité et la décarbonation, COM(2025) 85 final, 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.

compétitivité industrielle de l'Union européenne et mettent en évidence la nécessité de prendre des mesures concernant les véhicules d'entreprise.

- (3) Les règlements (UE) 2019/631²⁶ et (UE) 2019/1242²⁷ du Parlement européen et du Conseil fixent des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules de transport routier neufs, afin de contribuer à la réalisation de l'objectif de l'Union en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. La directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil²⁸ fixe des objectifs nationaux pour la part des véhicules propres dans les marchés publics sur le territoire de chaque État membre, sur deux périodes de cinq ans. Elle s'applique à tous les marchés publics de véhicules passés par un pouvoir adjudicateur ou une entité adjudicatrice.
- (4) Chaque année, environ 10 millions de voitures neuves et 1,5 million de camionnettes neuves sont immatriculées dans l'Union. Environ 60 % des voitures et environ 90 % des camionnettes sont des véhicules d'entreprise immatriculés par des entités juridiques. Il s'agit de divers types de véhicules et cas d'utilisation, notamment: les véhicules immatriculés par des sociétés de crédit-bail et de location; les voitures de société fournies en tant qu'avantages en nature aux salariés d'une entreprise; les véhicules utilisés par les transporteurs, les taxis, les sociétés de course à la demande et d'autopartage pour fournir des services de mobilité et de logistique; les véhicules utilisés pour compte propre, les voitures utilisées pour conduire les cadres d'une entreprise à des réunions, ou les véhicules de distribution; les véhicules d'exposition et les véhicules d'essai disponibles chez les concessionnaires automobiles.
- (5) En raison de la part élevée de véhicules d'entreprise dans les immatriculations de véhicules neufs et de leurs caractéristiques spécifiques en termes d'exploitation, les mesures ciblant les véhicules d'entreprise ont le potentiel d'accélérer fortement l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions et la réduction des émissions du transport routier dans l'Union. Toutefois, ce potentiel est actuellement sous-exploité. Les véhicules d'entreprise sont responsables d'une part des émissions comparativement plus importante que les véhicules privés, en raison de leur kilométrage annuel généralement plus élevé, comme c'est le cas, par exemple, pour certaines flottes d'entreprise telles que les taxis et les véhicules destinés aux courses à la demande. Une part plus importante de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans ces flottes à kilométrage élevé permettrait de réaliser des économies de carburant et des réductions d'émissions importantes en conditions d'utilisation réelles par rapport aux tendances actuelles.
- (6) En outre, les véhicules d'entreprise arrivent généralement sur le marché de l'occasion beaucoup plus rapidement que les véhicules privés; en particulier, les véhicules de location sont souvent revendus dans un délai d'un an, et les véhicules en crédit-bail

²⁶ Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

²⁷ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

²⁸ Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions (JO L 120 du 15.5.2009, p. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj>).

sont souvent revendus après trois à cinq ans. Une part plus importante de véhicules d'entreprise à émission nulle et à faibles émissions améliorerait donc considérablement leur disponibilité rapide sur le marché de l'occasion, ce qui rendrait plus abordable pour les citoyens et les entreprises le remplacement d'autres technologies plus émettrices de CO₂ et polluantes par des véhicules à émission nulle et à faibles émissions.

- (7) Plusieurs États membres ont mis en place des incitations et des régimes de soutien pour accélérer la transition vers des véhicules à émission nulle dans les flottes d'entreprise. Ces bonnes pratiques, en particulier les réformes ciblées de la fiscalité des voitures de société, les régimes d'amortissement accéléré pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions et les exigences locales pour les services de mobilité urbaine, constituent des orientations utiles pour la conception et la mise en œuvre des mesures prises par les États membres. Toutefois, ces mesures ne sont pas suffisantes et sont fragmentées entre États membres, tandis que l'achat de véhicules à émissions élevées continue de faire l'objet d'aides dans de nombreux cas partout dans l'Union. Cette situation ne garantit pas des conditions de concurrence équitables et n'aide pas à atteindre le niveau nécessaire d'immatriculation de véhicules neufs à émission nulle et à faibles émissions dans l'ensemble de l'Union, ce qui entrave l'intégration du marché unique en ce qui concerne tant l'offre que l'utilisation de véhicules à émission nulle et à faibles émissions. En outre, le manque de coordination des mesures nationales risque d'entraver les flottes opérant par-delà les frontières et limite l'allocation efficace des véhicules à émission nulle et à faibles émissions sur le marché intérieur, augmente le coût de l'information pour les principaux acteurs du secteur des transports et entrave la mise en œuvre rentable de la transition vers des flottes à émissions nulles. Une action cohérente visant à stimuler l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au niveau de l'Union est donc nécessaire.
- (8) Un instrument juridique au niveau de l'Union visant à stimuler la demande de véhicules à émission nulle et à faibles émissions sur les marchés des entreprises devrait apporter la sécurité nécessaire pour investir dans l'augmentation de capacité de production de ces technologies, contribuant ainsi à la compétitivité du secteur automobile de l'Union dans le contexte d'un marché mondial en évolution rapide.
- (9) Contrairement aux voitures et aux camionnettes, les véhicules utilitaires lourds sont presque exclusivement immatriculés par des entités juridiques, de sorte que les immatriculations d'entreprise représentent la quasi-totalité du marché. Dans le cas des autobus et des autocars, les marchés publics jouent un rôle important sur le marché. La directive 2009/33/CE donne déjà une impulsion grâce à des objectifs contraignants pour les autobus à émission nulle. Afin de maintenir une cohérence totale à long terme avec les instruments juridiques pertinents, et en particulier dans la perspective de la prochaine révision des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds, seules les immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs devraient être incluses dans le champ d'application du présent règlement. D'éventuelles mesures visant à accroître la part des véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans les flottes de camions d'entreprise pourront être envisagées au moment de la révision des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds. Cela permettrait de mieux tenir compte du profil opérationnel distinct de ce segment de marché et des efforts visant à accroître considérablement la disponibilité des points de recharge le long des corridors de transport de l'UE.

- (10) Compte tenu de la grande diversité des cas d'utilisation, des exigences opérationnelles et des performances économiques entre les différents types de véhicules d'entreprise, la fixation de parts obligatoires de véhicules à émission nulle pour les entreprises risquerait d'avoir des incidences négatives disproportionnées sur certaines de ces entreprises et de créer une charge administrative importante pour les opérateurs et les autorités publiques. De telles règles créeraient également des risques importants d'évitement et d'autres conséquences involontaires, telles que des transferts entre crédit-bail et achat de véhicules, ou des changements dans la compétitivité de différents types de services logistiques et de mobilité. Par conséquent, il convient de fixer des objectifs contraignants pour les États membres, plutôt que pour les entreprises.
- (11) Compte tenu des obstacles plus importants auxquels elles sont souvent confrontées pour accéder au financement, les PME sont généralement touchées de manière disproportionnée par les coûts d'achat plus élevés des véhicules à émission nulle. Par conséquent, les objectifs nationaux sur la part des véhicules d'entreprise à émission nulle et à faibles émissions immatriculés par rapport au total des immatriculations de véhicules d'entreprise ne devraient concerner que les grandes entreprises; par souci de cohérence, la notion de grande entreprise devrait être tirée de la directive 2013/34/UE du Parlement européen et du Conseil²⁹.
- (12) Le règlement devrait fixer des objectifs par État membre en ce qui concerne la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire. Afin d'atteindre les objectifs de réduction des émissions fixés dans le règlement (UE) 2019/631, ces objectifs devraient garantir qu'une part minimale des voitures et des camionnettes neuves immatriculées par les grandes entreprises soit à émission nulle. Collectivement, les objectifs nationaux conduiraient à une part minimale, au niveau de l'Union, de 69 % de voitures à émission nulle ou à faibles émissions, dont au moins 45 % à émission nulle, en 2030, ce qui serait conforme au règlement (UE) 2019/631 pour 2035; et de 40 % de camionnettes à émission nulle ou à faibles émissions, dont au moins 36 % à émission nulle, en 2030, ce qui serait conforme au règlement (UE) 2019/631 pour 2035.
- (13) Les voitures et les camionnettes sont principalement utilisées dans l'État membre où elles sont immatriculées, et les marchés des véhicules et des services sont principalement segmentés par État membre. Les objectifs nationaux concernant la part cumulée des véhicules neufs à émission nulle et à faibles émissions immatriculés par les grandes entreprises devraient être fixés à des niveaux différents pour les voitures et les camionnettes, afin de tenir compte des différents niveaux de développement technologique et commercial. Pour ces véhicules, les différences entre les États membres devraient se refléter dans le niveau des objectifs qui leur sont respectivement applicables. Ces objectifs nationaux devraient être calculés à partir d'un niveau d'ambition fixé pour l'ensemble de l'Union en tenant compte des exigences en matière d'émissions fixées pour les catégories de véhicules respectives dans le règlement (UE) 2019/631, et modulés entre les États membres. La modulation devrait tenir compte de la capacité économique de chaque État membre, le produit intérieur brut par habitant servant d'indicateur.
- (14) Les véhicules hybrides rechargeables et les véhicules électriques à prolongateur d'autonomie peuvent jouer un rôle dans la transition vers une mobilité à émission

29

nulle et être utiles pour des cas d'utilisation spécifiques ainsi que sur d'autres marchés mondiaux au-delà de 2035. La reconnaissance de leur contribution peut soutenir la poursuite des investissements et de l'innovation dans ces technologies.

- (15) Les États membres devraient être autorisés à appliquer toute mesure qu'ils jugent nécessaire pour atteindre les objectifs fixés dans le présent règlement, y compris l'introduction de péages routiers plus favorables; une fiscalité favorisant l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions ou d'autres mesures de soutien de l'État soumises aux règles applicables en matière d'aides d'État; des exigences en matière d'octroi de licences pour des services spécifiques de transport de voyageurs (tels que les taxis et les services de course à la demande); l'amélioration des conditions favorisant l'utilisation de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, telles que la disponibilité de points de recharge dédiés à des endroits spécifiques ou l'accès préférentiel au stationnement. Les États membres devraient également être autorisés à fixer des objectifs pour des catégories spécifiques d'entreprises ou d'exploitants de flottes. La disponibilité d'infrastructures de recharge permettant de recharger facilement et à des prix accessibles est un facteur clé qui peut être assuré par les États membres en tenant compte des exigences opérationnelles spécifiques des flottes d'entreprise, contribuant ainsi également à la réalisation de leurs objectifs fixés dans le règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil³⁰. La communication intitulée «Décarboner les flottes d'entreprise»³¹ fournit plusieurs exemples de bonnes pratiques et de mesures efficaces qui peuvent être mises en place au niveau national pour accroître la part des véhicules à émission nulle dans les flottes d'entreprise.
- (16) La diffusion de véhicules à faibles émissions basés sur la traction électrique accroîtra également la demande d'infrastructures de recharge, ce qui augmentera la densité du réseau de recharge, avec des avantages également pour les véhicules à émissions nulles.
- (17) La manière dont les mesures de soutien financier sont conçues est souvent déterminante pour le choix du véhicule d'entreprise à acheter. Sans préjudice des compétences nationales, les États membres devraient tirer pleinement parti de ce levier, en apportant un soutien financier aux véhicules d'entreprise exclusivement à émission nulle et à faibles émissions. Dans ses conclusions, le Conseil a souligné à plusieurs reprises la nécessité de supprimer dès que possible les subventions en faveur des combustibles fossiles³². Un soutien financier qui ne profite qu'aux véhicules à émission nulle et à faibles émissions peut contribuer aux efforts déployés par l'Union pour améliorer à un rythme accéléré sa sécurité énergétique et se passer des importations de combustibles fossiles. Afin de soutenir la décarbonation dans les secteurs industriels clés qui approvisionnent l'industrie automobile et de promouvoir les produits de technologies propres et la production nationale de technologies telles que les batteries pour véhicules électriques, la Commission a annoncé, dans le pacte pour une industrie propre, une proposition d'acte législatif pour l'accélération de la production industrielle. Étant donné que la transition vers les véhicules à émission nulle dans les flottes d'entreprise peut faire l'objet d'un soutien financier public dans

³⁰ Règlement (UE) 2023/1804.

³¹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Décarboner les flottes d'entreprise, COM(2025) 96 final.

³² Par exemple, les conclusions du Conseil sur la diplomatie écologique du 18 mars 2024, [st07865-en24.pdf](#).

les États membres, il existe un potentiel pour utiliser le soutien public afin de renforcer les chaînes de valeur nationales dans le secteur automobile. Les voitures et les camionnettes «fabriquées dans l'Union européenne» peuvent contribuer à créer un marché pilote stable pour les fournisseurs européens, ce qui renforcera la compétitivité de l'industrie de l'Union, tout en maintenant sa main-d'œuvre et en contribuant à attirer de nouveaux investissements vers les capacités de production de l'Union dans ces secteurs.

- (18) Afin d'être en mesure d'aligner les exigences relatives au renforcement des chaînes de valeur nationales dans le secteur automobile sur le futur acte législatif pour l'accélération de la production industrielle, comme annoncé dans le pacte pour une industrie propre, la Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués afin de mettre en place une méthode permettant de déterminer les critères pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée comme «fabriquée dans l'Union européenne».
- (19) Afin de permettre à la Commission de surveiller et de suivre de manière appropriée la mise en œuvre du présent règlement, chaque État membre devrait soumettre à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre pour atteindre les objectifs nationaux fixés en annexe. Afin de démontrer le respect des nouveaux objectifs en matière d'immatriculation, chaque État membre devrait communiquer à la Commission, sur une base annuelle, le nombre de véhicules neufs immatriculés par les grandes entreprises sur son territoire et, parmi ceux-ci, la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, par catégorie de véhicules, sur la base de données extraites de leurs registres des véhicules ou de toute autre source d'information pertinente telle que les bases de données et registres fiscaux. La Commission devrait réexaminer le présent règlement en 2032 et, le cas échéant, adopter des propositions en vue de sa révision, y compris en fixant des objectifs pour les périodes ultérieures, en tenant compte des évolutions pertinentes du marché et des technologies. En évaluant le fonctionnement du présent règlement, la Commission devrait apprécier dans quelle mesure les objectifs du présent règlement ont été atteints ainsi que l'ampleur de ses répercussions sur la compétitivité des secteurs concernés. Ce réexamen devrait également porter sur l'interaction entre le présent règlement et d'autres actes juridiques pertinents de l'Union. La Commission devrait recourir au Forum pour des transports durables afin de recueillir des informations en vue du réexamen, et d'aider les parties prenantes et les États membres à mettre en place des mesures pour atteindre les objectifs et à discuter des initiatives de suivi.
- (20) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir accélérer l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans les flottes d'entreprise, tout en favorisant la compétitivité du secteur automobile de l'Union, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les seuls États membres d'une manière qui garantisse des signaux de marché suffisants et clairs pour les exploitants de flottes dans l'ensemble de l'Union, mais peuvent, pour des raisons de cohérence avec les instruments juridiques de l'Union destinés aux constructeurs automobiles, l'être mieux 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,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «véhicule», un véhicule à moteur de catégorie M ou N tel que défini à l'article 4, paragraphe 1, points a) et b), du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil³³;
- 2) «véhicule neuf», un véhicule immatriculé dans l'Union pour la première fois;
- 3) «voiture», un véhicule de catégorie M₁ tel que défini à l'article 4, paragraphe 1, point a), i), du règlement (UE) 2018/858;
- 4) «camionnette», un véhicule de catégorie N₁ tel que défini à l'article 4, paragraphe 1, point b), i), du règlement (UE) 2018/858;
- 5) «véhicule d'entreprise», un véhicule immatriculé par une entité juridique;
- 6) «véhicule à émission nulle», un véhicule à émission nulle tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point n), de la [proposition de révision du règlement (UE) 2019/631];
- 7) «véhicule à émission nulle et à faibles émissions», un «véhicule à émission nulle et à faibles émissions» tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point m), du règlement (UE) 2019/631;
- 8) «grande entreprise», une grande entreprise telle que définie à l'article 3, point 4), de la directive 2013/34/UE.

Article 3

Objectifs en matière de part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions

1. Les États membres veillent à ce que, à compter du 1^{er} janvier 2030:
 - a) la part combinée des voitures et camionnettes à émission nulle et à faibles émissions dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés

³³ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs combinés pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.

- b) la part des voitures et camionnettes à émission nulle dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs minimaux pour les véhicules à émission nulle fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.
2. Aux fins de la surveillance de l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans l'Union et du calcul de la conformité avec les objectifs nationaux pour les voitures figurant dans le tableau 1 de l'annexe et pour les camionnettes figurant dans le tableau 2 de l'annexe, les règles suivantes s'appliquent:
- a) le numérateur pour les objectifs relatifs aux parts combinées des véhicules à émission nulle et à faibles émissions est le nombre total combiné de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle et à faibles émissions qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;
 - b) le numérateur pour les objectifs minimaux relatifs aux véhicules à émission nulle est le nombre total de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;
 - c) le dénominateur pour les deux objectifs est le nombre total de véhicules d'entreprise qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de la même année civile.

Article 4

Soutien financier aux véhicules d'entreprise

À partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres ne fournissent aucune aide financière pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente ou l'exploitation de voitures et de camionnettes d'entreprise autres que des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions.

Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres n'apportent un soutien financier à l'adoption des voitures et camionnettes d'entreprise que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne».

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 5 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de déterminer les critères pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée comme «fabriquée dans l'Union européenne».

Article 5

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués prévu à l'article 5, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [OP: veuillez insérer la date correspondant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement].
3. La délégation de pouvoir prévue à l'article 5, paragraphe 3 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2026.
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 3 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.

Article 6

Surveillance et rapports

Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre soumet à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre afin d'atteindre les objectifs nationaux fixés à l'annexe du présent règlement.

Au plus tard le 28 février 2031, et chaque année par la suite, chaque État membre détermine et transmet à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures et camionnettes, ainsi que la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans chacune de ces catégories.

Article 7

Réexamen

Au plus tard le 31 décembre 2032, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa modification, y compris en ce qui concerne la fixation d'objectifs pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions pour la période postérieure à 2035.

Article 8

Entrée en vigueur

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

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

Fait à Strasbourg, le

Par le Parlement européen
La présidente

Par le Conseil
Le président

FICHE FINANCIÈRE ET NUMÉRIQUE LÉGISLATIVE

1.	CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE	3
1.1.	Dénomination de la proposition/de l'initiative	3
1.2.	Domaine(s) politique(s) concerné(s).....	3
1.3.	Objectif(s)	3
1.3.1.	Objectif général/objectifs généraux	3
1.3.2.	Objectif(s) spécifique(s).....	3
1.3.3.	Résultat(s) et incidence(s) attendus.....	4
1.3.4.	Indicateurs de performance	4
1.4.	La proposition/l'initiative porte sur:	5
1.5.	Justification(s) de la proposition/de l'initiative.....	5
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	5
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.	6
1.5.3.	Leçons tirées d'expériences similaires.....	6
1.5.4.	Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés	7
1.5.5.	Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement	7
1.6.	Durée de la proposition/de l'initiative et de son incidence financière	8
1.7.	Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)	8
2.	MESURES DE GESTION.....	9
2.1.	Dispositions en matière de suivi et de communication d'informations	9
2.2.	Système(s) de gestion et de contrôle.....	9
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	9
2.2.2.	Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer	10
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).....	10
2.3.	Mesures de prévention des fraudes et irrégularités	10
3.	INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE	12

3.1.	Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)	12
3.2.	Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits	14
3.2.1.	Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels	14
3.2.1.1.	Crédits issus du budget voté.....	14
3.2.1.2.	Crédits issus de recettes affectées externes	18
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	25
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	27
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	28
4.	DIMENSIONS NUMERIQUES	29
4.1.	Exigences pertinentes en matière numérique	29
4.2.	Données.....	29
4.3.	Solutions numériques.....	29
4.4.	Évaluation de l'interopérabilité.....	29
4.5.	Mesures de soutien de la mise en œuvre numérique.....	30

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 relatif à des véhicules d'entreprise propres

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

Mobilité et transports

Marché intérieur, industrie et PME

Action pour le climat et décarbonation du transport routier

1.3. Objectif(s)

1.3.1. Objectif général / objectifs généraux

[L'objectif général est de soutenir la décarbonation du secteur du transport routier de l'UE, tout en préservant la compétitivité de l'industrie automobile européenne et en assurant une transition équitable, conformément au plan d'action industriel en faveur du secteur automobile, au pacte pour une industrie propre, au pacte vert pour l'Europe et à la loi européenne sur le climat.]

1.3.2. Objectif(s) spécifique(s)

Objectif spécifique n° 1: stimuler la demande de véhicules à émission nulle dans le segment des véhicules d'entreprise

[Cet objectif vise à garantir un cadre cohérent dans l'ensemble de l'UE pour l'adoption de véhicules d'entreprise à émission nulle, en réduisant la fragmentation actuelle tout en offrant une sécurité et en favorisant ainsi la compétitivité de l'industrie automobile de l'UE. Il complète les instruments axés sur l'offre des normes en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers et le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, qui porte sur le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement dans l'Union.]

Objectif spécifique n° 2: réduire les dépenses liées aux combustibles fossiles dans le secteur du transport routier

[Cet objectif vise à garantir une réduction plus importante de la consommation de combustibles fossiles grâce à un déploiement plus rapide des véhicules à émission nulle dans les flottes d'entreprise. En raison de leur kilométrage annuel plus élevé par rapport aux véhicules particuliers, les véhicules d'entreprise à émission nulle devraient permettre de réaliser des économies plus importantes de combustibles fossiles, contribuant ainsi à la décarbonation et à la compétitivité du transport routier grâce au coût total de propriété plus faible des véhicules d'entreprise à émission nulle par rapport aux véhicules d'entreprise conventionnels.]

Objectif spécifique n° 3: accélérer la disponibilité des véhicules à émission nulle sur le marché de l'occasion

[Cet objectif vise à rendre les véhicules à émission nulle plus abordables, en particulier pour les particuliers et les PME. Le prix d'achat plus bas des véhicules à émission nulle d'occasion peut permettre à un nombre nettement plus élevé de

particuliers et d'opérateurs de transport de passer à cette option, ce qui leur permet de bénéficier de leurs coûts de propriété totaux plus faibles que ceux des véhicules conventionnels. En augmentant la disponibilité des véhicules à émission nulle d'occasion dans l'ensemble de l'UE, cet objectif spécifique contribue à les rendre plus abordables grâce aux échanges intra-UE, y compris dans les États membres où le marché des véhicules d'occasion est prédominant et où les incitations nationales ne sont pas suffisantes pour rendre les véhicules neufs à émission nulle compétitifs, contribuant ainsi à un progrès plus équilibré vers la décarbonation du transport routier dans l'ensemble de l'Union.]

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.

Augmentation de la part des véhicules à émission nulle dans les immatriculations de véhicules d'entreprise neufs et dans les flottes d'entreprise en service pour les voitures, les camionnettes et les camions;

réductions supplémentaires des émissions de CO₂ (jusqu'à 10-43,4 Mt sur la période 2030-2050 en fonction de la rigueur des objectifs) et réduction des émissions de NOx et de PM2.5 et du bruit;

réduction de la consommation de combustibles fossiles et des dépenses liées à la taxe sur les carburants pour les grandes entreprises, les PME et les particuliers grâce à une adoption accrue des véhicules à émission nulle, en particulier dans les flottes à kilométrage élevé;

amélioration de la disponibilité et du caractère abordable des véhicules à émission nulle d'occasion pour les ménages et les PME grâce à l'augmentation du nombre de véhicules d'entreprise à émission nulle sur le marché d'occasion;

renforcement de la compétitivité industrielle et de la sécurité des investissements pour les constructeurs automobiles et les chaînes d'approvisionnement de l'UE grâce à l'envoi d'un signal de demande prévisible en plus des normes existantes en matière d'émissions de CO₂.

1.3.4. Indicateurs de performance

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

[Les progrès seront suivis au moyen d'un ensemble limité d'indicateurs, alignés sur l'analyse d'impact et les cadres de communication d'informations existants:

part et nombre de véhicules à émission nulle dans les immatriculations de voitures et camionnettes d'entreprise neuves **par grande entreprise**, par État membre;

part des véhicules à émission nulle dans les immatriculations de véhicules d'occasion et âge moyen des véhicules d'entreprise à émission nulle entrant sur le marché de l'occasion;

évolution des émissions de CO₂, de NOx et de PM2.5 dues au transport routier;

consommation d'énergie finale dans le transport routier par type de carburant, au niveau de l'UE et des États membres.

1.4. La proposition/l'initiative porte sur:

- ☒ une action nouvelle
- ☐ une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire³⁴
- ☐ 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 présente initiative s'attaque à deux problèmes principaux:

le faible taux d'adoption de véhicules à émission nulle dans les flottes d'entreprise (environ 17 % des immatriculations de voitures d'entreprise neuves, 8 % pour les camionnettes neuves et 3,7 % pour les camions neufs au cours du premier semestre 2025);

la disponibilité insuffisante de véhicules à émission nulle abordables sur le marché de l'occasion, qui entrave une transition équitable et inclusive pour les particuliers et les PME.

Compte tenu de la part élevée de véhicules d'entreprise dans les immatriculations de véhicules neufs et de leur cycle de remplacement court, l'initiative est nécessaire dès à présent pour:

aligner l'électrification des flottes d'entreprise sur les trajectoires climatiques à l'horizon 2030 et 2035 et sur l'objectif à long terme visant à ce que la quasi-totalité des véhicules routiers soient à émission nulle d'ici à 2050;

apporter une réponse rapide et crédible, du côté de la demande, aux normes en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes et au règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.]

[Entrée en vigueur: 2027

application des obligations pour les États membres: 2030

étapes intermédiaires alignées sur les normes en matière d'émissions de CO₂ pour 2030 et 2035]

³⁴

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

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

Raisons de l'action au niveau de l'UE (ex ante) [Les flottes d'entreprise opèrent souvent par-delà les frontières. La mise en œuvre de mesures uniquement nationales a conduit à:

- des cadres de soutien fragmentés et incohérents pour les véhicules d'entreprise à émission nulle (fiscalité, incitations, mesures non fiscales);
- des conditions de concurrence inégales et des coûts de planification accrus pour les flottes transfrontières,
- des signaux de demande plus faibles et inégaux pour les constructeurs et les fournisseurs d'infrastructures.

L'action au niveau de l'UE prévoit:

- un signal de demande cohérent et prévisible dans l'ensemble du marché intérieur, complétant mieux les normes en matière d'émissions de CO₂ et le règlement AFIR à l'échelle de l'UE;
- une réduction de la fragmentation et des coûts administratifs et de mise en conformité pour les exploitants transfrontières;
- un accès plus équitable aux véhicules à émission nulle, y compris d'occasion, dans tous les États membres;
- des réductions d'émissions plus rapides et plus efficaces de la part des flottes à kilométrage élevé que celles permises par des programmes nationaux non coordonnés.

1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

[– la directive sur les véhicules propres, qui a montré que des objectifs clairs en matière de marchés publics peuvent accélérer l'adoption des véhicules à émission nulle, mais ne couvrent qu'une part limitée du parc automobile (principalement les autobus urbains);

– les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers et lourds, qui stimulent l'offre avec succès mais nécessitent que la demande se concrétise, en particulier dans les segments des flottes d'entreprise à kilométrage élevé;

– les réformes fiscales et les mesures d'incitation nationales en faveur des véhicules d'entreprise, qui démontrent que des signaux fiscaux bien conçus peuvent rapidement entraîner une modification de la composition des flottes d'entreprise,

mais qui sont actuellement fragmentées et continuent souvent de favoriser les véhicules conventionnels.]

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

[L'initiative est de nature réglementaire et ne comporte pas de volet consacré aux dépenses opérationnelles au niveau de l'UE. Elle est compatible avec le CFP actuel et:

s'appuie sur les capacités administratives et analytiques existantes dans les services responsables de la rédaction, de la négociation, du suivi et de l'évaluation;

peut s'appuyer, le cas échéant, sur les programmes existants [fonds de la politique de cohésion, facilité pour la reprise et la résilience (FRR), mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), instrument financier pour l'environnement (LIFE), programme InvestEU, Horizon Europe] que les États membres peuvent utiliser, à leur discrétion, pour soutenir les investissements dans les infrastructures et les flottes;

contribue à la mise en œuvre du pacte vert pour l'Europe, du pacte pour une industrie propre et du plan d'action industriel en faveur du secteur automobile sans qu'il soit nécessaire de modifier leurs budgets respectifs.]

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

[Étant donné l'absence de dépenses opérationnelles au niveau de l'UE, il n'est pas nécessaire de créer de nouvelles lignes budgétaires, de nouveaux instruments ou de nouvelles ressources propres.

Les besoins administratifs et informatiques limités de la Commission (traitement, analyse et évaluation des données) seront couverts par un redéploiement au sein des crédits administratifs existants de la DG responsable.]

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 à compter de 2030,
- 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

[Le suivi s'appuie sur les systèmes existants d'immatriculation des véhicules et de suivi des émissions de CO₂, en évitant la double collecte de données:]

[– les États membres extrairont et soumettront chaque année des données provenant des registres nationaux des véhicules sur la composition des flottes d'entreprise (nombre de véhicules, catégories, parts de véhicules à émission nulle) pour les grandes entreprises;

– les données seront transmises par l'intermédiaire du registre central utilisé pour les normes en matière d'émissions de CO₂, géré par l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), à l'aide de modèles numériques normalisés;

– les processus mis en place pour le traitement des données relatives aux normes en matière d'émissions de CO₂ seront réutilisés pour les données relatives aux flottes d'entreprise;

– des informations supplémentaires sur la consommation d'énergie, les marchés de l'occasion et les coûts externes seront tirées des statistiques d'Eurostat sur l'énergie, de l'observatoire européen des carburants alternatifs et d'études spécifiques.

]

La Commission utilisera ces données pour:

– suivre les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs spécifiques;

– préparer des rapports périodiques de mise en œuvre;

– procéder à une évaluation cinq ans après l'entrée en vigueur et tous les cinq ans par la suite.]

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

[Étant donné qu'aucun nouveau programme de dépenses de l'UE n'est créé, les systèmes de contrôle interne existants de la Commission sont adaptés aux dépenses administratives limitées concernées.

Tout soutien apporté par les États membres aux flottes d'entreprise utilisant des fonds de l'UE (lorsqu'ils choisissent de le faire) continuera d'être soumis aux cadres de contrôle des programmes de financement respectifs.]

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

[Les principaux risques concernent:

la qualité et l'exhaustivité des données dans les communications d'informations des États membres;

une mise en œuvre hétérogène qui pourrait affecter la comparabilité.]

[Ces risques sont atténués par:

des définitions juridiques harmonisées (champ d'application et catégories de véhicules) et des obligations de communication d'informations claires,

des contrôles de cohérence et, le cas échéant, des demandes de clarification complémentaires.

Les risques en matière de gestion financière pour le budget de l'UE sont minimes, compte tenu de l'absence de dépenses opérationnelles.]

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)*

[Les contrôles se concentrent sur la vérification des données administratives et statistiques, et non sur les transactions financières.

Les coûts des contrôles devraient être très limités, les contrôles s'appuyant sur les outils et processus existants utilisés pour le suivi des émissions de CO₂ et les rapports au titre du règlement AFIR.

Le risque d'erreur attendu affectant le budget de l'UE est négligeable.]

2.3. **Mesures de prévention des fraudes et irrégularités**

[Le règlement financier et le cadre de contrôle interne existant s'appliquent. Les mesures spécifiques comprennent:

des contrôles systématiques de la qualité des données des États membres (cohérence interne, comparaisons dans le temps et entre les sources);

la possibilité de demander des corrections ou des éclaircissements lorsque des divergences ou des déclarations erronées présumées sont détectées;

l'utilisation, si nécessaire, d'outils d'exécution établis dans le cadre de la législation sectorielle.

Étant donné qu'aucun régime de soutien financier de l'UE n'est joint au présent règlement, le risque de fraude affectant les fonds de l'UE est très faible.]

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
- La présente proposition n'a pas d'incidence sur les dépenses opérationnelles relevant d'une rubrique du CFP.
- Les coûts administratifs du personnel seront couverts par les crédits existants des services compétents au titre de la rubrique 7 — Administration publique européenne. Les études, les adaptations informatiques et l'évaluation seront quant à elles couvertes par le redéploiement du budget des services compétents.

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 ³⁵	de pays AELE ³⁶	de pays candidats et pays candidats potentiels ³⁷	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NO N	OUI/NON	OUI/NO N	OUI/NON
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NO N	OUI/NON	OUI/NO N	OUI/NON
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NO N	OUI/NON	OUI/NO N	OUI/NON

- Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

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

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

³⁵ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

³⁶ AELE: Association européenne de libre-échange.

³⁷ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NO N	OUI/NON	OUI/NO N	OUI/NON
--	---------------	--------	-------------	---------	-------------	---------

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

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

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

3.2.1.1. Crédits issus du budget voté

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

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

	Paielements	(2b)					0,000
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques							
Ligne budgétaire		(3)					0,000
TOTAL des crédits pour la DG <.....>	Engagements	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Année	Année	Année	Année	TOTAL CFP 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE <....> du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

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

DG: <.....>			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire	Engagements	(1a)					0,000
	Paielements	(2a)					0,000
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					0,000
	Paielements	(2b)					0,000

Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques							
Ligne budgétaire		(3)					0,000
TOTAL des crédits pour la DG <.....>	Engagements	=1a+1b +3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	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 <....>	Engagements	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

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

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

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

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

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

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

3.2.1.2. Crédits issus de recettes affectées externes

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

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

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

			2024	2025	2026	2027	2021-2027
Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire	Engagements	(1a)					0,000
	Paievements	(2a)					0,000
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					0,000
	Paievements	(2b)					0,000
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques							
Ligne budgétaire		(3)					0,000
TOTAL des crédits pour la DG <.....>	Engagements	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paievements	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Année	Année	Année	Année	TOTAL CFP
			2024	2025	2026	2027	2021-2027
TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paievements	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE <....> du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paievements	=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

Ligne budgétaire	Paielements	(2a)					0,000
	Engagements	(1b)					0,000
	Paielements	(2b)					0,000
Crédits de nature administrative financés par l’enveloppe de certains programmes spécifiques							
Ligne budgétaire		(3)					0,000
TOTAL des crédits pour la DG <.....>	Engagements	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Année	Année	Année	Année	TOTAL CFP 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire	Engagements	(1a)					0,000
	Paielements	(2a)					0,000
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					0,000
	Paielements	(2b)					0,000
Crédits de nature administrative financés par l’enveloppe de certains programmes spécifiques							
Ligne budgétaire		(3)					0,000
TOTAL des crédits pour la DG <.....>	Engagements	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Année	Année	Année	Année	TOTAL CFP 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Paielements	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l’enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE <....>	Engagements	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

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

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

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

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

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

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

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

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

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

Indiquer les objectifs et les réalisations			Année 2024		Année 2025		Année 2026		Année 2027		Insérer autant d’années que nécessaire, pour refléter la durée de l’incidence (cf. section 1.6)								TOTAL	
	RÉALISATIONS (outputs)																			
	↓	Type ³⁸	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total	
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ³⁹ ...																				
- Réalisation																				
- Réalisation																				

³⁸ 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.).

³⁹ Tel que décrit dans la section 1.3.2. «Objectif(s) spécifique(s)».

- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique n° 1																		
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2...																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique n° 2																		
TOTAUX																		

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

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

3.2.3.1. Crédits issus du budget voté

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

3.2.3.2. Crédits issus de recettes affectées externes

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

3.2.3.3. Total des crédits

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

Pour estimer la charge de travail et les besoins en personnel, vous pouvez recourir aux orientations sur l'évaluation de la charge de travail élaborées par la DG HR.

[Considering the overall strained situation in Heading 7, in terms of both staffing and the level of appropriations, the human resources required will be met by staff from the DG who are already assigned to the management of the action and/or have been redeployed within the DG or other Commission services.]

Veuillez noter que cette exception doit faire l'objet d'un accord avec les services centraux avant le lancement de la CIS.

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

	À couvrir par le personnel	Personnel supplémentaire exceptionnel*
--	-----------------------------------	---

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

*Description des tâches à effectuer par:

les fonctionnaires et agents temporaires	
le personnel externe	

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

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

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

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

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

opérationnels					
Sous-total hors RUBRIQUE 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

La proposition/l'initiative:

- ☒ peut être intégralement financée par voie de redéploiement au sein de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel (CFP).
- ☐ nécessite l'utilisation de la marge non allouée sous la rubrique correspondante du CFP et/ou le recours aux instruments spéciaux comme le prévoit le règlement CFP.
- ☐ nécessite une révision du CFP.

3.2.7. *Participation de tiers au financement*

La proposition/l'initiative:

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

Crédits en Mio EUR (à la 3^e décimale)

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

3.3. *Incidence estimée sur les recettes*

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

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ⁴⁰			
		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027

⁴⁰ 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.

Article					
---------------	--	--	--	--	--

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

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

4. DIMENSIONS NUMERIQUES

4.1. Exigences pertinentes en matière numérique

L'initiative est numérique par défaut, car elle nécessite la communication entièrement numérique par les États membres de données relatives aux flottes d'entreprise dans des formats lisibles par machine, promeut la réutilisation des données existantes du secteur public (registres nationaux des véhicules, suivi des émissions de CO₂, rapports au titre du règlement AFIR, statistiques sur l'énergie) et soutient l'interopérabilité des échanges de données entre les autorités nationales, la Commission, l'AEE et les plateformes au niveau de l'UE (par exemple, l'observatoire européen des carburants alternatifs).

-

4.2. Données

[Le règlement s'appuie principalement sur des données agrégées à caractère non personnel pour les immatriculations de véhicules d'entreprise par catégorie et par groupe motopropulseur. Lorsque les États membres s'appuient sur des données au niveau national, celles-ci sont traitées conformément aux règles de l'UE en matière de protection des données et ne sont pas transmises sous une forme identifiable à la Commission.]

4.3. Solutions numériques

[La proposition s'appuie sur les solutions numériques existantes et les renforce:

- réutilisation et adaptation progressive des outils de suivi des émissions de CO₂, de mise en œuvre du règlement AFIR et de l'observatoire européen des carburants alternatifs;
- alignement des concepts et des modèles de données sur la législation existante en matière de véhicules et d'émissions;
- interfaces électroniques pour l'échange de données utilisant des formats standard.]

4.4. Évaluation de l'interopérabilité

4.5. Mesures de soutien de la mise en œuvre numérique

[Afin de soutenir une mise en œuvre efficace et proportionnée, la Commission:

- élaborera des orientations et des modèles standard pour la déclaration numérique d'informations par les États membres;
- fournira une assistance technique, le cas échéant, en recourant aux instruments d'assistance existants;
- étudiera l'intégration des informations relatives aux flottes d'entreprise dans l'observatoire européen des carburants alternatifs et les plateformes connexes, afin d'améliorer la transparence et l'utilisation analytique des données;
- veillera à ce que toute adaptation informatique soit conforme aux exigences institutionnelles en matière de gouvernance informatique, de cybersécurité et de protection des données.]

•