COM(2025) 136 final

ASSEMBLÉE NATIONALE **SÉNAT**

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 03 avril 2025

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 03 avril 2025

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 modifiant le règlement (UE) 2019/631 afin de prévoir une marge de manoeuvre supplémentaire en ce qui concerne le calcul servant à déterminer le respect, par les constructeurs, des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs pour les années civiles 2025 à 2027

E19552

Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 2 avril 2025
(OR. en)

7727/25

Dossier interinstitutionnel:
2025/0070(COD)

CLIMA 99
ENV 228
TRANS 111
MI 190
CODEC 385

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	2 avril 2025
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2025) 136 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (UE) 2019/631 afin de prévoir une marge de manœuvre supplémentaire en ce qui concerne le calcul servant à déterminer le respect, par les constructeurs, des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs pour les années civiles 2025 à 2027

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2025) 136 final.

p.j.: COM(2025) 136 final

COMMISSION
EUROPÉENNE

Strasbourg, le 1.4.2025
COM(2025) 136 final

2025/0070 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (UE) 2019/631 afin de prévoir une marge de manœuvre supplémentaire en ce qui concerne le calcul servant à déterminer le respect, par les constructeurs, des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs pour les années civiles 2025 à 2027

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Le règlement (UE) 2019/631[1] établit des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs. Il s'agit d'une contribution essentielle à la réalisation des objectifs fixés dans la loi européenne sur le climat, notamment la neutralité climatique à l'horizon 2050 et l'objectif pour 2030 consistant à réduire les émissions de CO_2 de l'ensemble de l'économie de 55 % par rapport à 1990.

L'industrie automobile revêt une importance capitale pour l'économie de l'UE et représente plus de 7 % du PIB de l'Union. Elle fournit des emplois, directement ou indirectement, dans le secteur de la fabrication, des ventes, de l'entretien, de la construction, des transports et des services de transport, à quelque 13 millions d'Européens. Le secteur automobile subit une transformation structurelle, y compris l'évolution des technologies propres et numériques, en particulier la transition vers des véhicules à émissions nulles. Les normes en matière de CO_2 offrent une sécurité et une prévisibilité à long terme pour les investisseurs tout au long de la chaîne de valeur, permettant ainsi cette transformation sectorielle, tout en laissant suffisamment de temps pour une transition équitable.

Le règlement exige que les émissions annuelles moyennes de CO_2 des voitures neuves et des camionnettes neuves, à l'échelle du parc de l'Union, soient réduites tous les cinq ans. En 2025, un objectif de réduction de 15 % des émissions de CO_2 par rapport aux valeurs de 2021 commence à s'appliquer chaque année pour la période 2025-2029.

Chaque année, la moyenne des émissions de CO_2 et l'objectif spécifique en matière d'émissions de CO_2 sont établis, pour chaque constructeur, sur la base de l'objectif à l'échelle du parc de l'Union, afin d'évaluer les résultats des constructeurs quant au respect de leurs objectifs. Les constructeurs qui dépassent leur objectif spécifique en matière d'émissions paient une prime sur les émissions excédentaires de 95 EUR par g/km pour chaque véhicule neuf immatriculé.

Dans le cadre du dialogue stratégique sur l'avenir de l'industrie automobile, qui a eu lieu au premier trimestre de 2025, et comme annoncé dans le plan d'action de la Commission pour le secteur automobile du 5 mars 2025, la proposition concerne une modification ciblée du règlement (UE) 2019/631 en vue d'offrir aux constructeurs une marge de manœuvre supplémentaire pour se conformer à leurs obligations, en prévoyant une période de mise en conformité de trois ans pour 2025, 2026 et 2027, au lieu d'une période annuelle.

La modification ciblée introduit cette marge de manœuvre supplémentaire pour les constructeurs tout en maintenant le niveau d'ambition de l'objectif de réduction des émissions.

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

Afin de préserver la sécurité et la prévisibilité réglementaires, il est essentiel que cette marge de manœuvre ponctuelle visant à permettre la mise en conformité sur une période de trois ans soit convenue rapidement et sans retard entre le Parlement européen et le Conseil.

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

La présente proposition ne modifie pas les règles de fond du règlement (UE) 2019/631 et maintient les objectifs. La proposition répond aux préoccupations exprimées dans l'UE par le secteur automobile, en offrant aux constructeurs une marge de manœuvre supplémentaire pour se conformer aux objectifs du règlement.

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

Le règlement relatif à la loi européenne sur le climat[2] établit le cadre pour parvenir à la neutralité climatique au sein de l'UE d'ici à 2050. Le règlement exige que les émissions nettes de gaz à effet de serre de l'UE soient réduites d'au moins 55 % (par rapport aux niveaux de 1990) d'ici à 2030. Il impose à la Commission de proposer un objectif à l'horizon 2040. Conformément aux objectifs de réduction prévus par la loi européenne sur le climat, le règlement (UE) 2019/631 fixe des objectifs de réduction des émissions pour les voitures et les camionnettes.

La présente proposition ne modifie pas les objectifs de réduction et ne revoit pas à la baisse les ambitions en matière de normes globales d'émissions de CO_2. En introduisant une période de mise en conformité non renouvelable de trois ans pour 2025, 2026 et 2027 au lieu d'une évaluation annuelle, elle offre une marge de manœuvre supplémentaire aux constructeurs automobiles, tout en préservant la sécurité et la prévisibilité pour les investisseurs tout au long de la chaîne de valeur.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La base juridique de la présente proposition est l'article 192 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Conformément à l'article 191 et à l'article 192, paragraphe 1, du TFUE, l'Union européenne contribue à la poursuite, entre autres, des objectifs suivants: la préservation, la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement, la promotion, sur le plan international, de mesures destinées à faire face aux problèmes régionaux ou planétaires de l'environnement, et en particulier la lutte contre le changement climatique. Sur la base de l'article 192 du TFUE, l'Union a déjà adopté des politiques visant à lutter contre les émissions de CO_2 des voitures et des véhicules utilitaires légers, à commencer par le règlement (CE) n° 443/2009[3] et le règlement (UE) n° 510/2011[4].

---

2 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) nº 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

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 CO_2 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).

4 Règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre

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

La présente initiative est conforme au principe de subsidiarité. La modification du règlement (UE) 2019/631 visant à offrir cette marge de manœuvre supplémentaire ne peut pas être réalisée par les États membres eux-mêmes.

- **Proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité, car elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'Union consistant à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'une manière efficace au regard des coûts, tout en offrant aux constructeurs de véhicules une marge de manœuvre supplémentaire ponctuelle pour se conformer à leurs obligations et en maintenant le niveau d'ambition des objectifs.

- **Choix de l'instrument**

La proposition modifie le règlement (UE) 2019/631 uniquement en ce qui concerne l'octroi d'une marge de manœuvre supplémentaire relative aux périodes de mise en conformité. Il convient donc de suivre la même forme d'acte, à savoir un règlement.

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**

Aucune évaluation n'est nécessaire pour la proposition, car elle ne prévoit qu'une marge de manœuvre nouvelle et temporaire afin de permettre aux constructeurs de véhicules de respecter les objectifs.

- **Consultation des parties intéressées**

La Commission a mené des discussions intenses et approfondies avec les constructeurs et les parties prenantes de la chaîne de valeur automobile dans le cadre du dialogue stratégique sur l'avenir de l'industrie automobile, qui a eu lieu au premier trimestre de 2025.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

La proposition a été élaborée à l'issue d'un processus d'examen interne des obligations existantes et se fonde sur les expériences tirées de la mise en œuvre de la législation correspondante, y compris le processus annuel de suivi du respect des objectifs en matière de CO_2 par les constructeurs.

- **Analyse d'impact**

La proposition concerne des modifications ciblées du règlement (UE) 2019/631 visant à offrir aux constructeurs une marge de manœuvre supplémentaire en ce qui concerne leurs obligations de conformité. Elle ne modifie pas le niveau d'ambition des objectifs.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Par rapport au règlement actuel, la proposition ne devrait pas augmenter les coûts administratifs. Par ailleurs, elle n'accroîtra pas la complexité du cadre juridique.

---

de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011, p. 1).

- **Droits fondamentaux**

La proposition respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne[5]. Elle contribue en particulier à l'objectif d'un niveau élevé de protection de l'environnement, conformément au principe de développement durable énoncé à l'article 37 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

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

5. AUTRES ÉLÉMENTS

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

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

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

L'article 1er, point 1), modifie l'article 4 afin de mentionner la période de mise en conformité de trois ans.

L'article 1er, point 2), modifie l'article 6 afin de préciser que les accords de groupement pour la période 2025-2027 devraient être communiqués à la Commission d'ici la fin de 2027.

L'article 1er, point 3), modifie l'article 8 afin de préciser les règles relatives à l'imposition des primes sur les émissions excédentaires pour la période de mise en conformité de trois ans 2025-2027.

[5] Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (JO C 326 du 26.10.2012, p. 391).

2025/0070 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (UE) 2019/631 afin de prévoir une marge de manœuvre supplémentaire en ce qui concerne le calcul servant à déterminer le respect, par les constructeurs, des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs pour les années civiles 2025 à 2027

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen[6],

vu l'avis du Comité des régions[7],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil[8] fixe les objectifs en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs, qui constituent une partie essentielle du cadre de l'Union pour réduire, d'ici à 2030, les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990 et parvenir à la neutralité climatique à l'échelle de l'économie d'ici à 2050.

(2) En réponse à la demande des parties prenantes en faveur d'une marge de manœuvre supplémentaire en ce qui concerne le respect des objectifs en matière de CO_2 pour la période 2025-2027, il convient d'adopter d'urgence une modification visant à permettre une marge de manœuvre ponctuelle pour ces trois années pour le calcul servant à déterminer le respect des normes de performance en matière d'émissions de CO_2, tout en maintenant les objectifs de réduction des émissions de CO_2.

(3) Au cours de la période 2025-2027, les constructeurs devraient veiller à ce que les émissions spécifiques moyennes de CO_2 de leurs véhicules ne dépassent pas un certain

---

6 JO C, , p. .

7 JO C, , p. .

8 Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) 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).

objectif en matière d'émissions, calculé comme étant la moyenne de leurs objectifs annuels d'émissions spécifiques au cours de la période. Le respect des objectifs devrait être évalué à la fin de la période de trois ans pour chaque constructeur. Les primes sur les émissions excédentaires devraient être calculées en conséquence.

(4) Afin d'aligner les dispositions relatives au groupement sur la marge de manœuvre supplémentaire en matière de conformité au cours des années 2025 à 2027, il devrait être possible de conclure des accords de groupement pour chacune de ces trois années jusqu'à la fin de 2027.

(5) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'octroi d'une marge de manœuvre supplémentaire pour respecter les objectifs en matière d'émissions de CO_2 au cours de la période 2025-2027, tout en préservant les exigences de réduction des émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de sa dimension et de ses effets, 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 cet objectif.

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

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

(1) À l'article 4, le paragraphe suivant est ajouté:

«1 *bis*. Par dérogation au paragraphe 1, pour la période de trois ans comprenant les années civiles 2025 à 2027, un constructeur, y compris lorsqu'il est membre d'un groupement, veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 au cours de cette période ne dépassent pas son objectif d'émissions spécifiques au cours de cette période.

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

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

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

(2) À l'article 6, paragraphe 2, l'alinéa suivant est ajouté:

«Par dérogation au premier alinéa, un accord relatif à la constitution d'un groupement couvrant les années civiles 2025 ou 2026 peut être conclu jusqu'au 31 décembre 2027.».

(3) À l'article 8, paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

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

Article 2

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	*Par le Conseil*
La présidente	*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 3
1.3.4. Indicateurs de performance 3
1.4. La proposition/l'initiative porte sur: 4
1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative 4
1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative 4
1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins de la présente section, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'UE» la valeur découlant de l'intervention de l'UE qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres. 4
1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires 4
1.5.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés 5
1.5.5. Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement 5
1.6. Durée de la proposition/de l'initiative et de son incidence financière 6
1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s) 6
2. MESURES DE GESTION 8
2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu 8
2.2. Système(s) de gestion et de contrôle 8
2.2.1. Justification du (des) mode(s) d'exécution budgétaire, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée 8
2.2.2. Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer 8
2.2.3. Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport entre les coûts du contrôle et la valeur des fonds gérés concernés), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture) 8
2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités 9
3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE 10

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s) 10
3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits 12
3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels 12
3.2.1.1. Crédits issus du budget voté 12
3.2.1.2. Crédits issus de recettes affectées externes 17
3.2.2. Estimation des réalisations financées à partir des crédits opérationnels 22
3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs 24
3.2.3.1. Crédits issus du budget voté 24
3.2.3.2. Crédits issus de recettes affectées externes 24
3.2.3.3. Total des crédits 24
3.2.4. Besoins estimés en ressources humaines 25
3.2.4.1. Financement sur le budget voté 25
3.2.4.2. Financement par des recettes affectées externes 26
3.2.4.3. Total des besoins en ressources humaines 26
3.2.5. Vue d'ensemble de l'incidence estimée sur les investissements liés aux technologies numériques 28
3.2.6. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel 28
3.2.7. Participation de tiers au financement 28
3.3. Incidence estimée sur les recettes 29
4. DIMENSIONS NUMERIQUES 29
4.1. Exigences pertinentes en matière numérique 30
4.2. Données 30
4.3. Solutions numériques 31
4.4. Évaluation de l'interopérabilité 31
4.5. Mesures de soutien de la mise en œuvre numérique 32

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/631 afin de prévoir une marge de manœuvre supplémentaire en ce qui concerne le calcul servant à déterminer le respect, par les constructeurs, des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs pour les années civiles 2025 à 2027

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

Politique climatique

1.3. Objectif(s)

1.3.1. Objectif général / objectifs généraux

Les normes en matière de CO_2 offrent une sécurité et une prévisibilité à long terme pour les investisseurs tout au long de la chaîne de valeur du secteur automobile, tout en laissant suffisamment de temps pour une transition équitable. La proposition modificative vise à offrir aux constructeurs une marge de manœuvre supplémentaire pour se conformer à l'objectif d'émissions de CO_2 pour 2025, tout en laissant le niveau d'ambition inchangé.

1.3.2. Objectif(s) spécifique(s)

La proposition porte sur des modifications ciblées du règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures et les camionnettes, visant à offrir aux constructeurs une marge de manœuvre supplémentaire: elle prévoit que la période de mise en conformité ne sera plus annuelle, mais aura une durée de trois ans et portera sur les années 2025, 2026 et 2027 combinées.

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.

La modification, si elle est adoptée, évaluerait la conformité pour les années 2025, 2026 et 2027 combinées afin de permettre aux constructeurs automobiles de compenser un retard au cours d'une ou de deux années par des dépassements de l'objectif au cours d'une autre année ou des autres années.

1.3.4. Indicateurs de performance

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

Suivi du respect des normes en matière de CO_2 par les constructeurs au cours de la période de trois ans.

1.4. La proposition/l'initiative porte sur:

☐ une action nouvelle

☐ une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire[9]

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

☒ la prolongation d'une action existante

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

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

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

La proposition modificative vise à offrir aux constructeurs une marge de manœuvre supplémentaire pour se conformer aux objectifs en matière d'émissions de CO_2, tout en conservant l'ambition générale concernant les objectifs de réduction de CO_2 au cours de la période 2025-2029.

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

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

1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires

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

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

Aucune ressource supplémentaire nécessaire

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

Aucune ressource supplémentaire nécessaire

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

☒ **durée limitée**

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

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

☐ **durée illimitée**

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

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

1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)[10]

☒ **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

[10] Les explications sur les modes d'exécution budgétaire ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BUDGpedia: https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx.

équivalentes et qui peuvent être, pour chaque action, limitées au montant maximal du soutien de l'Union.

Remarques

Aucune ressource supplémentaire nécessaire

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Aucune modification n'est apportée aux dispositions en matière de suivi et de compte rendu, étant donné que le système actuel permet également de suivre l'application de la marge de manœuvre supplémentaire proposée.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

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

La proposition ne met pas en œuvre un programme financier, mais introduit une marge de manœuvre supplémentaire pour la période 2025-2027 en ce qui concerne le respect par les constructeurs de véhicules utilitaires légers des objectifs en matière d'émissions de CO_2. Le mode de gestion, les mécanismes de mise en œuvre du financement, les modalités de paiement et la stratégie de contrôle en matière de taux d'erreur ne sont pas applicables.

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

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

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

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

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

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

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

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

- Lignes budgétaires existantes

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

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND[11]	de pays AELE[12]	de pays candidats et pays candidats potentiels[13]	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON

- Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

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

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats et pays candidats potentiels	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON

[11] CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.
[12] AELE: Association européenne de libre-échange.
[13] Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

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

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

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

3.2.1.1. Crédits issus du budget voté

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Numéro	

DG: <…….>			Année **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[14]							
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**

[14] Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

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

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Numéro	

DG: <…….>			Année **2024**	Année **2025**	Année **2026**	Année **2027**	**TOTAL CFP 2021-2027**
Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire	Engagements	(1a)					**0,000**
	Paiements	(2a)					**0,000**
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					**0,000**
	Paiements	(2b)					**0,000**
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques[15]							
Ligne budgétaire		(3)					**0,000**
TOTAL des crédits	Engagements	=1a+1b +3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

[15] Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

pour la DG <…….>	Paiements	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>			Année **2024**	Année **2025**	Année **2026**	Année **2027**	**TOTAL CFP 2021-2027**
Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire	Engagements	(1a)					**0,000**
	Paiements	(2a)					**0,000**
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					**0,000**
	Paiements	(2b)					**0,000**
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques[16]							
Ligne budgétaire		(3)					**0,000**
TOTAL des crédits	Engagements	=1a+1b +3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
pour la DG <…….>	Paiements	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Année **2024**	Année **2025**	Année **2026**	Année **2027**	**TOTAL CFP 2021-2027**
TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Paiements	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE <….>	Engagements	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

16 Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

du cadre financier pluriannuel	Paiements	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

Rubrique du cadre financier pluriannuel	**7**	«Dépenses administratives»[17]

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**

[17] Pour déterminer les crédits nécessaires, il convient de recourir aux chiffres relatifs au coût moyen annuel qui sont disponibles sur la page web correspondante de BUDGpedia.

TOTAL DG <…….>	Crédits	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

En Mio EUR (à la 3e décimale)

			Année **2024**	Année **2025**	Année **2026**	Année **2027**	**TOTAL CFP 2021-2027**
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7	Engagements		**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
du cadre financier pluriannuel	Paiements		**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Paiements	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Année **2024**	Année **2025**	Année **2026**	Année **2027**	**TOTAL CFP 2021-2027**
TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Paiements	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE <….> du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Paiements	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Numéro	

DG: <…….>			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire	Engagements	(1a)					**0,000**
	Paiements	(2a)					**0,000**
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					**0,000**
	Paiements	(2b)					**0,000**
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques[18]							
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**
	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**

[18] Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

du cadre financier pluriannuel	Paiements	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

Rubrique du cadre financier pluriannuel	**7**	«Dépenses administratives»[19]

En Mio EUR (à la 3e décimale)

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

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

[19] Pour déterminer les crédits nécessaires, il convient de recourir aux chiffres relatifs au coût moyen annuel qui sont disponibles sur la page web correspondante de BUDGpedia.

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

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

En Mio EUR (à la 3e décimale)

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

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

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

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

⇩	Type[20]	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE nº 1[21]...																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique nº 1																		
OBJECTIF SPÉCIFIQUE nº 2…																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique nº 2																		
TOTAUX																		

[20] 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.).

[21] Tel que décrit dans la section 1.3.2. «Objectif(s) spécifique(s)».

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

– ☒ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.

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

3.2.3.1. Crédits issus du budget voté

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

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)[22]

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)				

[22] Veuillez préciser en dessous du tableau combien, sur le nombre d'ETP indiqué, sont déjà affectés à la gestion de l'action et/ou peuvent être redéployés au sein de votre DG, et quels sont vos besoins nets.

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**

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

	À couvrir par le personnel actuellement disponible dans les services de la Commission	**Personnel supplémentaire exceptionnel***		
		À financer sur la rubrique 7 ou la recherche	**À financer sur la ligne BA**	**À financer sur les redevances**
Emplois du tableau des effectifs			s.o.	
Personnel externe (AC, END, INT)				

Description des tâches à effectuer par:

les fonctionnaires et agents temporaires	
le personnel externe	

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

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

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

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

figurant dans ce tableau doivent être cohérentes avec les données détaillées présentées à la section 4 «Dimensions numériques».

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

3.2.6. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel

La proposition/l'initiative:

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

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

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

s.o.

– ☐ nécessite une révision du CFP.

s.o.

3.2.7. Participation de tiers au financement

La proposition/l'initiative:

– ☒ ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties

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

Crédits en Mio EUR (à la 3e décimale)

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

3.3. Incidence estimée sur les recettes

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

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

– ☐ sur les ressources propres

– ☐ sur les autres recettes

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

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative[23]			
		Année **2024**	Année **2025**	Année **2026**	Année **2027**
Article …….					

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

s.o.

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

s.o.

4. DIMENSIONS NUMERIQUES

La proposition ne comporte aucune dimension numérique.

.

4.1. Exigences pertinentes en matière numérique

La proposition introduit une marge de manœuvre permettant aux constructeurs de respecter les objectifs en matière d'émissions de CO_2 pour les années 2025, 2026 et 2027 combinées. Cela signifie qu'il n'y a pas d'implications numériques ni d'amélioration de la mise en œuvre au moyen d'outils numériques.

4.2. Données

s.o.

4.3. Solutions numériques

s.o.

[23] En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.

4.4. Évaluation de l'interopérabilité

S.O.

4.5. Mesures de soutien de la mise en œuvre numérique

S.O.