


Informations de base	
<p>2025/0422(COD)</p> <p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement</p>	En attente de la décision de la commission parlementaire
<p>Simplification des prescriptions techniques et procédures d'essai applicables aux véhicules à moteur (Omnibus IX sur l'automobile)</p> <p>Abrogation Règlement 2014/0540 2011/0409(COD) Modification Règlement 2006/0561 2001/0241(COD) Modification Règlement 2018/858 2016/0014(COD) Modification Règlement 2019/2144 2018/0145(COD) Modification Règlement 2024/1257 2022/0365(COD)</p> <p>Subject</p> <p>3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles</p> <p>Priorités législatives</p> <p>Déclaration commune 2026</p>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commissions conjointes compétentes au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	ENVI Environnement, climat et sécurité alimentaire	BLOSS Michael (Greens /EFA)	18/03/2026
	IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	SCHWAB Andreas (EPP)	18/03/2026
	TRAN Transports et tourisme	KYLLÖNEN Merja (The Left)	18/03/2026
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		GIESEKE Jens (EPP)	
		COSTANZO Vivien (S&D)	
		KALFON François (S&D)	
		KRUTÍLEK Ondřej (ECR)	
		CAVEDAGNA Stefano (ECR)	
		MINCHEV Nikola (Renew)	
		DEVAUX Valérie (Renew)	
		SINKEVIČIUS Virginijus (Greens/EFA)	

	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	EMPL Emploi et affaires sociales	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	ITRE Industrie, recherche et énergie		
Conseil de l'Union européenne			
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME	SÉJOURNÉ Stéphane	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Événements clés			
Date	Événement	Référence	Résumé
16/12/2025	Publication de la proposition législative	COM(2025)0993 	Résumé
09/02/2026	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		



Prévisions	
23/11/2026	Date indicative de la séance plénière, 1ère lecture

Informations techniques	
Référence de la procédure	2025/0422(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation Règlement 2014/0540 2011/0409(COD) Modification Règlement 2006/0561 2001/0241(COD) Modification Règlement 2018/858 2016/0014(COD) Modification Règlement 2019/2144 2018/0145(COD) Modification Règlement 2024/1257 2022/0365(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 091 Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 114 Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 294-p7-ac
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	En attente de la décision de la commission parlementaire

Dossier de la commission	CJ76/10/04864
--------------------------	---------------

[Portail de documentation](#)

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2025)0993 	16/12/2025	Résumé
Document annexé à la procédure	SWD(2025)1056 	17/12/2025	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	CZ_CHAMBER	COM(2025)0993	23/03/2026	
Contribution	IT_CHAMBER	COM(2025)0993	01/04/2026	

[Informations complémentaires](#)

Source	Document	Date
Service de recherche du PE	Briefing	13/04/2026
Commission européenne	EUR-Lex	

Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

[Transparence](#)

Nom	Rôle	Commission	Date	Représentant(e)s d'intérêts
SCHWAB Andreas	Rapporteur(e)	IMCO	09/04/2026	TOYOTA MOTOR EUROPE
KALFON François	Rapporteur(e) fictif/fictive	IMCO	09/04/2026	Manufacture Française des Pneumatiques Michelin
KALFON François	Rapporteur(e) fictif/fictive	IMCO	07/04/2026	RENAULT
KALFON François	Rapporteur(e) fictif/fictive	IMCO	01/04/2026	Bureau Européen des Unions de Consommateurs
KALFON François	Rapporteur(e) fictif/fictive	IMCO	31/03/2026	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
KALFON François	Rapporteur(e) fictif/fictive	IMCO	31/03/2026	AVERE - The European Association for Electromobility
NIEBLER Angelika	Rapporteur(e) fictif/fictive pour avis	ITRE	25/03/2026	Enterprise Mobility

LØKKEGAARD Morten	Rapporteur(e) fictif/fictive pour avis	ITRE	23/03/2026	AVERE - The European Association for Electromobility
SCHNURRBUSCH Volker	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	19/03/2026	European Garage Equipment Association
SCHWAB Andreas	Rapporteur(e)	IMCO	16/03/2026	DHL Group
TOMAŠIČ Zala	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	10/03/2026	CLEPA
SCHWAB Andreas	Rapporteur(e)	IMCO	05/03/2026	Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft
SCHWAB Andreas	Rapporteur(e)	IMCO	05/03/2026	ZF Friedrichshafen AG
COSTANZO Vivien	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	12/01/2026	Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Autres membres

Transparence		
Nom	Date	Représentant(e)s d'intérêts
WALSMANN Marion	10/02/2026	TOYOTA MOTOR EUROPE
WALSMANN Marion	10/02/2026	Continental AG

Simplification des prescriptions techniques et procédures d'essai applicables aux véhicules à moteur (Omnibus IX sur l'automobile)

2025/0422(COD) - 16/12/2025 - Document de base législatif

OBJECTIF : réviser et simplifier le cadre réglementaire de l'UE régissant les véhicules à moteur.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : la chaîne de valeur automobile est un pilier de l'économie de l'UE, représentant 589,3 milliards d'euros et 3,7% de la valeur ajoutée totale du PIB européen, et employant directement 10,6 millions d'Européens. Dans un contexte commercial de plus en plus imprévisible, le maintien d'une industrie automobile robuste et compétitive est essentiel pour préserver l'autonomie stratégique de l'UE et son influence économique mondiale. Des représentants de l'industrie automobile européenne ont récemment souligné que les constructeurs automobiles européens devront se conformer à un grand nombre de réglementations d'ici à 2030, ce qui peut entraîner, dans certains cas, une augmentation des coûts de recherche et développement pouvant atteindre 25%.

Cette proposition s'inscrit dans le cadre du **plan d'action pour l'automobile** visant à supprimer les obstacles réglementaires qui pénalisent de manière disproportionnée les véhicules électriques, notamment dans les segments des véhicules utilitaires légers et des petites voitures particulières. Elle est mise en œuvre par le biais de deux propositions législatives parallèles : le présent règlement et un [projet de directive](#).

CONTENU : cette proposition vise à **modifier plusieurs actes législatifs** clés de l'UE régissant les véhicules à moteur afin de simplifier les exigences techniques et les procédures d'essai, de réduire la charge administrative et d'améliorer la cohérence réglementaire, tout en maintenant des niveaux élevés de sécurité routière, de protection de l'environnement et de surveillance du marché.

Plus précisément, le règlement proposé modifie les règlements (CE) n° 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 et (UE) 2024/1257, afin de **réduire la complexité réglementaire inutile**, d'éliminer les redondances et d'améliorer la cohérence de la législation européenne relative aux véhicules. Il vise à rendre les procédures d'homologation et de conformité plus efficaces pour les constructeurs et les autorités, et à mieux refléter les progrès technologiques et les conditions actuelles du marché.

Par ailleurs, dans le cadre de cette simplification, la proposition abroge la directive 70/157/CEE du Conseil et le règlement (UE) n° 540/2014, qui contiennent des dispositions obsolètes ou redondantes, notamment en matière de bruit des véhicules et de normes techniques. Leur abrogation contribue à une plus grande clarté juridique et à la consolidation des règles applicables au sein du cadre réglementaire actualisé.

Le règlement proposé concerne les points suivants:

Suppression des obstacles réglementaires à l'adoption des véhicules utilitaires légers électriques

Les véhicules utilitaires légers électriques sont plus lourds en raison du poids de leur batterie. Un amendement permet aux États membres **d'exempter les fourgonnettes électriques N2** (dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes mais n'excède pas 4,25 tonnes) utilisées exclusivement pour le transport intérieur, **de l'obligation d'installer des tachygraphes intelligents**, afin de les mettre sur un pied d'égalité avec leurs équivalents à moteur thermique, les fourgonnettes diesel N1.

L'impact principal attendu de la mesure proposée est une réduction des coûts pour les entreprises, notamment les PME, principales utilisatrices et acheteuses de ces fourgonnettes, qui n'auront plus à installer de tachygraphe intelligent sur ce type de véhicule électrique. De plus, la suppression du tachygraphe permettra également de réduire les charges administratives et les coûts pour les entreprises et les conducteurs, qui n'auront plus à télécharger les données du tachygraphe (2 à 4 heures par mois). Par ailleurs, en uniformisant les conditions de concurrence entre les fourgonnettes diesel N1 et les fourgonnettes électriques N2 grâce à une baisse des prix de ces dernières, on contribuera à stimuler l'adoption de ces dernières.

Afin de clarifier le cadre juridique applicable au cas particulier des **camping-cars** d'une masse maximale autorisée supérieure à 7,5 tonnes utilisés à des fins privées, une deuxième modification proposée consiste à permettre aux États membres d'exempter les camping-cars des règles relatives aux temps de conduite et aux périodes de repos, ainsi qu'au tachygraphe.

Accélérer l'adoption des petits véhicules électriques abordables

La proposition établit le cadre juridique d'une nouvelle catégorie de «**petits véhicules électriques**», couvrant les voitures particulières 100% électriques dont la longueur est inférieure à un seuil défini.

Le marché européen souffre actuellement d'une **pénurie** de petits véhicules électriques abordables. En septembre 2025, la présidente de la Commission a annoncé une initiative visant à dynamiser le marché des **petits véhicules électriques abordables**. Cette initiative nécessitera des mesures réglementaires ciblées. La Commission s'efforcera de geler les nouvelles exigences pendant dix ans et proposera des incitations ciblées concernant les normes d'émissions de CO pour les petits véhicules électriques. L'initiative pourrait également donner lieu à des incitations fiscales (telles que des subventions) et non fiscales (telles que des places de stationnement réservées), compatibles avec les règles relatives aux aides d'État, le cas échéant. À cette fin, il est proposé d'ajouter une **définition** de la petite voiture électrique à la législation automobile, qui pourra servir de base à des mesures ciblées au niveau de l'UE et des États membres. Cela simplifierait les démarches pour les entreprises, renforcerait la rentabilité de la production de petites voitures électriques abordables en Europe et réduirait leur prix pour les consommateurs.

Simplifier le cadre d'homologation

Face à l'accélération de l'innovation dans le secteur automobile, notamment en matière de conduite automatisée et de mises à jour logicielles, il convient d'évaluer les possibilités de simplification du cadre d'homologation de l'UE pour les véhicules à moteur. La complexité réglementaire peut constituer un frein pour les constructeurs européens dans un contexte de concurrence mondiale avec les constructeurs d'autres pays. La proposition aligne davantage les exigences de réception UE sur les normes internationales, tout en élargissant les pouvoirs de la Commission pour adopter des actes délégués relatifs aux exigences techniques applicables aux véhicules électriques.

Les modifications visent également à faire référence à des «catégories de véhicules» plutôt qu'à des «types de véhicules» pour la réception par type des moteurs Euro 7.

Réduire les coûts d'ajustement liés aux tests d'émissions Euro 7

L'annexe V du règlement Euro 7 exige, pour l'homologation des moteurs de véhicules lourds, des essais par type de véhicule. Cette exigence engendrerait des contraintes administratives et réglementaires inutiles en multipliant les essais sans apporter de bénéfices environnementaux supplémentaires. C'est pourquoi la proposition vise à simplifier les essais d'émissions dans le cadre de la norme Euro 7. Elle prévoit également la mise au point des **dispositifs embarqués pour la surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie** (OBFCM) et des systèmes de surveillance embarqués (OBM), ainsi que des méthodes communes pour le traitement des données.

Sur la base des informations disponibles, il est prévu que les amendements entraîneront des économies annuelles significatives de **706 millions d'euros** pour l'industrie, y compris les PME, les citoyens et les administrations publiques.