

Bruxelles, le 22 mai 2026
(OR. en)

8947/26

Dossier interinstitutionnel:
2025/0421(COD)

TRANS 278
AVIATION 74
MAR 71
CLIMA 242
COMPET 529
ENV 460
ENER 226
ECOFIN 583
IND 313
CODEC 835

NOTE

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
N° doc. Cion:	17016/1/25 REV 1; 17016/1/25 ADD 1 REV 1
Objet:	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les véhicules d'entreprise propres - Rapport sur l'état des travaux

I. INTRODUCTION

1. La Commission a présenté la proposition citée en objet au Parlement européen et au Conseil le 18 décembre 2025, dans le cadre du train de mesures pour le secteur automobile.
2. La proposition vise à remédier au faible taux d'adoption et à la disponibilité insuffisante de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers à émission nulle et à faibles émissions, en instaurant des objectifs spécifiques pour les voitures et véhicules utilitaires légers à émission nulle et à faibles émissions dans les flottes d'entreprise, ces flottes représentant une part élevée dans les immatriculations de véhicules neufs et ayant un taux de renouvellement plus rapide. Cibler les flottes d'entreprise devrait stimuler la compétitivité de l'industrie automobile de l'UE et produirait également un effet d'entraînement sur le marché de l'occasion pour ces véhicules.

La proposition prévoit en outre que le soutien financier apporté par les États membres pour accélérer l'adoption de ces véhicules se limiterait, à partir de 2028, aux véhicules à émission nulle et à faibles émissions qui sont "fabriqués dans l'Union européenne", comme le précisera le règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles.

II. TRAVAUX MENÉS PAR LES AUTRES INSTITUTIONS

3. Le Parlement européen a désigné une commission commune de l'environnement et du transport pour cette proposition, avec M. Tiemo Wölken (S&D, DE - ENV) et M. François Kalfon (S&D, FR - TRAN) comme rapporteurs. Le Parlement européen envisage d'adopter sa position lors de la session plénière du 23 novembre 2026.
4. Le Comité économique et social européen a adopté son avis lors de la 604^e session plénière tenue le 18 mars 2026. Le Comité des régions n'a pas encore adopté son avis.

III. PROGRÈS AU SEIN DU CONSEIL ET DE SES INSTANCES PRÉPARATOIRES

5. Le groupe "Transports terrestres" a commencé son examen de la proposition le 13 janvier 2026 par une présentation générale de la proposition et de l'analyse d'impact qui l'accompagne. Le groupe a poursuivi ses travaux les 3 et 17 février, 3 et 17 mars, 14 avril et 19 mai 2026.
6. Depuis la présentation de la proposition et de l'analyse d'impact, les États membres ont globalement soutenu les objectifs visant à accélérer l'adoption des véhicules à émission nulle et à renforcer la compétitivité de l'industrie automobile de l'UE. Dans le même temps, les points de vue divergent sur le choix de l'approche réglementaire la plus appropriée pour atteindre ces objectifs.

7. Certains États membres estiment que compléter l'approche axée sur l'offre des normes en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes avec des mesures axées sur la demande ciblant les flottes d'entreprise pourrait contribuer à accélérer l'adoption par le marché des véhicules à émission nulle et à faibles émissions et à créer des marchés pilotes stables pour l'industrie automobile européenne. D'autres États membres soulèvent des préoccupations quant à la nature obligatoire et à la valeur ajoutée globale des objectifs proposés, à leur proportionnalité par rapport à la charge administrative engendrée, aux incidences éventuelles sur les entreprises et les PME, ainsi qu'à la question de savoir si la proposition est trop interventionniste. Ces préoccupations ont également été rendues dans un document officiel conjoint présenté par un groupe important d'États membres. Un État membre a exprimé une opposition sur la proposition sous sa forme actuelle, mais soutient en principe les objectifs de l'électrification des flottes. Dans le même temps, plusieurs États membres ont exprimé une volonté de poursuivre les discussions techniques, tout en maintenant des réserves sur certains éléments de la proposition, en vue de trouver d'éventuelles solutions de compromis.
8. Lors de la présidence chypriote, le groupe a effectué un premier examen complet article par article de la proposition. Les débats ont principalement porté sur le champ d'application et les définitions, le niveau d'ambition des objectifs proposés, les obligations en matière de communication d'informations et la charge administrative, ainsi que l'interaction entre la proposition et d'autres dossiers législatifs connexes, en particulier la révision des normes en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes et le règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles.
9. Afin de faciliter les débats et de faire progresser les travaux techniques, la présidence a transmis une note d'orientation et une première proposition de compromis reflétant les observations et les suggestions d'ordre rédactionnel formulées par les délégations tout au long des discussions. La première proposition de compromis a été discutée lors de la réunion du groupe tenue le 19 mai 2026 et a été bien accueillie dans l'ensemble par les délégations en tant que base constructive pour continuer les discussions techniques, bien que des réservations subsistent sur les principaux aspects politiques de la proposition. La présidence a en outre facilité les échanges sur la faisabilité de la communication d'informations et les méthodes de collecte de données, y compris par des présentations des États membres sur les pratiques en matière d'immatriculation et de communication d'informations. Dans ce contexte, plusieurs États membres ont souligné la nécessité de poursuivre les travaux techniques sur les méthodes de collecte de données et les interconnexions entre les registres afin de veiller à une approche cohérente et réaliste dans l'ensemble des États membres.
10. Les États membres ont par ailleurs soulevé des questions quant aux exigences liées à la mention "fabriqué dans l'Union européenne" et leurs éventuelles répercussions, y compris en ce qui concerne le champ d'application de la notion de "soutien financier" et son interaction avec les régimes de soutien nationaux. Quelques États membres ont également soulevé des questions sur l'interaction entre l'article 4 et les compétences fiscales nationales. Les débats sur ces aspects

ont encore progressé à la suite de la publication, le 4 mars 2026, de la proposition en vue du règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles. Dans le même temps, les États membres ont souligné qu'il serait nécessaire de clarifier davantage la signification pratique des exigences liées à la mention "fabriqué dans l'Union européenne" afin d'évaluer l'impact éventuel de la restriction du soutien financier aux véhicules produits sous ce label. La poursuite des progrès sur ces aspects dépendra en partie de l'avancement des débats au sein des instances préparatoires pertinentes examinant le règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles.

11. Les débats tenus sous la présidence chypriote ont permis de dégager des clarifications techniques utiles et de mieux recenser les principales questions politiques et horizontales nécessitant davantage d'efforts. Dans le même temps, les discussions ont confirmé les liens étroits entre la présente proposition, la révision des normes en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes et le règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles. Les progrès sur ces dossiers connexes auront donc une incidence importante sur la poursuite des travaux concernant la proposition.

IV. CONCLUSION

12. Compte tenu de ce qui précède, le Coreper et le Conseil "Transports, télécommunications et énergie" sont invités à prendre note du présent rapport sur l'état des travaux, lors de leurs réunions respectives des 27 mai et 8 juin 2026.