



Council of the European Union
General Secretariat

Brussels, 02 February 2026

**Interinstitutional files:
2025/0421 (COD)**

WK 1565/2026 ADD 10

LIMITE

**TRANS
AVIATION
MAR
CLIMA
COMPET**

**ENV
ENER
ECOFIN
IND
CODEC**

This is a paper intended for a specific community of recipients. Handling and further distribution are under the sole responsibility of community members.

WORKING DOCUMENT

From:	General Secretariat of the Council
To:	Working Party on Land Transport
N° Cion doc.:	17016/1/25 REV1 + ADD1 REV1 + ADD2
Subject:	Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on clean corporate vehicles - Comments from France

Delegations will find, attached, comments from **France** on the above-mentioned proposal, followed by a courtesy translation in English.

WK 1565/2026 ADD 10

LIMITE



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité

Réf. : SGAE/MMT/2026/0050

Paris, le 30 janvier 2026

NOTE DES AUTORITÉS FRANÇAISES

Objet : Commentaires des autorités françaises sur la proposition de règlement concernant le verdissement des flottes d'entreprises, comme suite à la réunion du groupe de travail « Transports terrestres » du 13 janvier 2026

Réf. : Documents ST 17016/1/25 REV 1 + ADD1 REV 1 et ST 17016/25 + ADD 2 à 4

Les autorités françaises remercient la Commission pour sa proposition de règlement sur le verdissement des flottes d'entreprises.

Par la présente note, elles souhaitent porter à la connaissance de la Présidence leurs commentaires et interrogations, comme suite à la réunion du groupe de travail « Transports terrestres » du 13 janvier courant.

En premier lieu, les autorités françaises tiennent à saluer l'instauration de quotas obligatoires de véhicules légers à zéro et à faibles émissions, dont un objectif minimal de véhicules à zéro émission, sur le flux annuel de véhicules achetés et loués par les grandes entreprises. Elles s'interrogent néanmoins sur l'absence d'objectif pré-2030 et demandent ainsi à la Commission de motiver son choix quant à cette borne.

- **Concernant les cibles minimales fixées en annexe de la proposition**

Les autorités françaises soutiennent l'instauration d'une **différenciation des trajectoires entre voitures et véhicules utilitaires légers (VUL)**, car elle permet d'envoyer un signal clair en faveur de l'électrification des VUL, tout en tenant compte de son déploiement tardif et de la forte diversité des usages.

Elles demandent toutefois des **précisions sur la méthode de calcul des trajectoires**, notamment sur l'analyse de la Commission de la capacité de ces trajectoires à soutenir les objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour l'ensemble des véhicules. Elles estiment effectivement que les objectifs de verdissement fixés pour les grandes entreprises européennes doivent *a minima* correspondre à la réduction des émissions de CO₂ fixée par le règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules légers neufs (dit « règlement CAFE »).

- **Concernant le champ d'application du règlement**

Les autorités françaises demandent si la Commission peut préciser sa définition de « leasing companies ». Elles souhaitent en particulier comprendre si les loueurs de courte durée seraient couverts par le règlement.

Les autorités françaises saluent l'exclusion du champ du règlement des entreprises de transport routier, auxquelles ne s'appliquent donc pas d'obligations de verdissement de leurs flottes de véhicules lourds. Elles **regrettent néanmoins l'absence d'obligations aux donneurs d'ordre** d'un pourcentage minimal de véhicules électriques pour la réalisation des prestations de transport routier qu'ils commandent, dispositif préalable à tout objectif de verdissement des flottes de véhicules lourds des entreprises.

- **Concernant l'application d'un principe de préférence européenne et le soutien financier public aux véhicules d'entreprises (article 4)**

Les autorités françaises soutiennent le **principe d'un article interdisant le soutien financier public aux véhicules d'entreprises qui ne sont pas à zéro ou à faibles émissions et limitant les possibilités d'aides financières publiques aux seuls véhicules « fabriqués dans l'UE »**. Elles souhaitent ainsi que **ce principe de préférence européenne pour les aides dans la filière automobile soit appliqué à un périmètre le plus large possible**.

Elles demandent toutefois des **précisions sur son champ exact d'application**, notamment sur la prise en compte de l'amortissement des véhicules, des abattements fiscaux sur les carburants, de l'avantage en nature véhicule pour le salarié ou encore des dispositifs tels que la taxe annuelle Incitative (TAI) au verdissement des flottes d'entreprises mise en place en France. Par ailleurs, les autorités françaises demandent à la Commission de confirmer l'interprétation selon laquelle **les taux de taxation différenciés**, remplissant les conditions fixées par la directive 2003/96/CE restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité, **ne constituent pas un soutien financier au titre des dispositions de l'art. 4 de cette proposition de règlement**.

Enfin, les autorités françaises resteront particulièrement attentives à la **méthodologie retenue pour le label « fabriqué dans l'UE »**. **Un tel véhicule doit en particulier être un véhicule affichant un taux élevé de valeur européenne et intégrant des composants stratégiques obligatoirement fabriqués au sein de l'Union européenne, comme la batterie**.

* * * * *

Les autorités françaises se tiennent à la disposition de la Présidence pour toute information complémentaire.

Courtesy translation

This is a courtesy translation. In the event there are any differences with the French version, the latter shall prevail.

Subject: Comments from the French authorities on the proposal for a regulation on clean corporate fleets, as discussed at the meeting of the Working Party on Land Transport on 13 January 2026

Ref.: Documents ST 17016/1/25 REV 1 + ADD1 REV 1 and ST 17016/25 + ADD 2 à 4

The French authorities thank the Commission and the Presidency for the proposal for a regulation on clean corporate fleets.

They hereby send to the Presidency their comments and questions, as discussed at the meeting of the Working Party on Land Transport on 13 January 2026.

Firstly, the French authorities welcome the introduction of mandatory quotas for zero- and low-emission vehicles, including a minimum target of zero-emission vehicles, on the annual flow of vehicles purchased and leased by large companies. However, they question the absence of a pre-2030 target and therefore ask the Commission to justify its choice regarding this year.

- **Regarding the minimum targets set out in the annex to the proposal:**

The French authorities support the introduction of **differentiated trajectories for cars and light commercial vehicles (LCVs)**, as this sends out a clear signal in favour of the electrification of LCVs, while taking into account their late deployment and the wide diversity of uses.

However, they would like **clarification on the method used to calculate the trajectories**, and in particular on the Commission's analysis of the capacity of these trajectories to support the CO₂ emission reduction targets for the fleet as a whole.

- **Regarding the scope of the regulation:**

The French authorities ask whether the Commission can clarify its definition of 'leasing companies'. In particular, they wish to understand whether short-term rental companies would be covered by the regulation.

The French authorities welcome the fact that road transport companies are excluded from the scope of the regulation, and are therefore not subject to any obligations to green their heavy-duty vehicle fleets. However, they **regret the absence of any obligation for shippers** to use a minimum percentage of electric vehicles for the road transport services they order, which is a prerequisite to any objective of greening companies' heavy vehicle fleets.

- **Regarding the application of a principle of European preference and the public financial support for corporate vehicles (Article 4):**

The French authorities support the **principle of an article prohibiting public financial support for corporate vehicles that are not zero- or low-emission and limiting the possibilities for public financial aid to vehicles "Made in the EU"**. They therefore want **this principle of European preference for aid in the automotive sector to be applied as widely as possible.**

However, the French authorities would like **clarification on the exact scope of the article**, in particular regarding the inclusion of vehicle depreciation, fuel tax allowances, vehicle benefit in kind for employees or measures such as the Annual Incentive Tax for greening corporate fleets introduced in France. Furthermore, the French authorities ask the Commission to confirm the interpretation that **differentiated tax rates**, which meet the conditions laid down in Directive 2003/96/EC restructuring the Community framework for the

taxation of energy products and electricity, **do not constitute financial support under the provisions of Article 4 of this proposed regulation.**

Finally, the French authorities will be paying particular attention to the **methodology used for the 'Made in the EU' label. Such a vehicle must, in particular, be a vehicle with a high European value content and incorporating strategic components that must be manufactured within the European Union, such as the battery.**

* * * * *

The French authorities remain at the disposal of the Presidency for any further information.

