

ASSEMBLÉE NATIONALE

20 octobre 2025

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 1906)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-224

présenté par

Mme Sylvie Bonnet, M. Cordier, M. Le Fur, Mme Corneloup et M. Taite

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 25, insérer l'article suivant:**

I. – L'article 278-0 *bis* du code général des impôts est complété par un Q et un R ainsi rédigés :

« Q. – Les pièces de carrosserie, pièces mécaniques, composants électroniques et pneumatiques installés par un professionnel dans le cadre de travaux de réparation et de rénovation des véhicules automobiles, dans la mesure où ils sont issus de la réutilisation de composants de véhicules hors d'usage, mentionnée à l'article R. 543-155-8 du code de l'environnement.

« R. – Les pièces issues de la rénovation de composants usagés ou remanufacture de composants pièces mécaniques et électroniques ou pneumatiques rechapés de véhicules à deux, trois ou quatre roues, mentionnés à l'article R. 311-1 du code de la route. »

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le réemploi des pièces issues du démontage des véhicules en fin de vie est à la fois un enjeu économique et écologique. S'il s'est développé ces dernières années dans le cadre de la filière des véhicules hors d'usage (VHU) et d'une réglementation imposant aux réparateurs de proposer à leurs clients des PIEC (pièces issues de l'économie circulaire), il ne représente pour l'instant qu'entre 3 et 5% en valeur du marché de la pièce neuve.

Les centres de VHU et les remanufacturiers en France constituent pourtant des maillons essentiels de la chaîne des mobilités et sont les premiers contributeurs de l'économie circulaire dans la filière automobile.

Le rechapage des pneumatiques est une activité industrielle qui permet de recycler les pneus usagés dont la structure, restée saine, conserve son potentiel. De plus, le rechapage permet une économie de matière de près de 80% par pneu et une économie de 63% CO2 par pneu, comparativement à un pneu neuf. Sur les composants électroniques – de plus en plus présents dans les véhicules modernes, avec 100 à 200 calculateurs embarqués - la rénovation électronique : l'empreinte carbone est divisée par 6, avec plus de 96% de la carte électronique qui est réutilisée et repartira dans le parc roulant.

Afin d'accentuer l'usage des produits de réemploi, un renforcement et un élargissement des pratiques doivent être encouragés sur l'ensemble des pièces détachées automobiles pour promouvoir une filière structurée et fonctionnelle. La réutilisation et la valorisation (recyclage, récupération, régénération, etc.) des composants des véhicules à deux, trois ou quatre roues, doivent être privilégiées pour atteindre l'objectif du taux de réutilisation et de valorisation (en poids moyen par véhicule et par an) de 95 % fixé par l'Union Européenne.

C'est également une réponse pertinente à la question du pouvoir d'achat contraint des ménages, tout en préservant l'environnement.

Pour atteindre ces objectifs ambitieux de planification écologique et respecter les trajectoires établies par les feuilles de route de décarbonation, une TVA réduite permettrait d'amorcer une démarche nouvelle et ambitieuse.

Cet amendement propose par conséquent d'intégrer les services de l'automobile et des mobilités à la liste des bénéficiaires du taux de TVA réduit représenterait donc un moyen supplémentaire d'atteindre les objectifs de verdissement des flottes automobiles.