

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

9 janvier 2026

## PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 2247)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

N° 1033

**AMENDEMENT**

présenté par

Mme Ronceret, M. Travert, M. Buchou, M. Cormier-Bouligeon, M. Marion, M. Metzdorf,  
M. Sorre, M. Boucard et M. Mazaury

-----

**ARTICLE 13**

I. – Après l’alinéa 47, insérer l’alinéa suivant :

« 10° *bis* Le tableau du second alinéa de l’article L. 421-132-5 est ainsi modifié :« *a*) À la dernière ligne de la première colonne, les mots : « ou véhicule qui n’est pas un véhicule de tourisme » sont supprimés ;« *b*) Sont ajoutées trois lignes ainsi rédigées :

«

Véhicule qui n’est pas un véhicule de tourisme	Faibles émissions	100%
	Très faibles émissions	150%
	Faible empreinte carbone	200%

».

II. – Compléter cet article par l’alinéa suivant :

« VI. – 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<sup>er</sup> du livre III du code des impositions sur les biens et les services. »

---

## EXPOSÉ SOMMAIRE

La taxe sur le verdissement des flottes d'entreprises de plus de 100 véhicules légers, instituée par la loi de finances 2025, a été intégrée dans la partie législative du code des impositions des biens et des services.

Actuellement, l'article L421-132-5 dudit code prévoit que les véhicules utilitaires légers (faisant partie de la catégorie des véhicules qui ne sont pas des véhicules de tourisme) répondant aux critères les faisant entrer dans la catégorie des véhicules à faible empreinte carbone, bénéficient d'une majoration de leur durée d'utilisation de 150 % (c'est -à-dire qu'un véhicule utilitaire léger à faible empreinte carbone est comptabilisé pour 2,5 véhicules dans le calcul de la taxe).

Le décret n° 2025-574 du 24 juin 2025 a défini les véhicules à faible empreinte carbone comme ceux justifiant d'un score environnemental prenant en compte notamment leur lieu de fabrication : il s'agit donc concrètement de véhicules utilitaires légers électriques de fabrication européenne. Cet aménagement s'inscrit dans une volonté du législateur d'encourager les entreprises à recourir à ce type de véhicule afin de réduire le montant de la taxe due, voire d'en être exonérées.

Or, à l'exception de quelques petites silhouettes type Citroën Berlingo, Renault Kangoo ou Peugeot Partner, aucun véhicule utilitaire léger ne rentre dans la catégorie des véhicules à faible empreinte carbone en l'état actuel du marché automobile.

Les entreprises sont ainsi dans une situation où la loi ne colle pas aux réalités de terrain avec un dispositif de taxation dont le pan incitatif est privé de tout effet puisque l'offre constructeur n'existe pas, en conséquence de quoi ne subsiste que son angle punitif.

Pour tenir compte, d'une part de cette quasi-inexistence sur le marché de véhicules utilitaires légers électriques de fabrication européenne, et d'autre part, de l'insuffisance de l'offre de véhicules utilitaires légers électriques classés à très faibles émissions, le présent amendement propose de modifier le tableau de l'article L421-132-5 du code des impositions sur les biens et les services de façon à :

- Appliquer une majoration de 150 % à tous les véhicules utilitaires légers électriques, c'est-à-dire à très faibles émissions (concrètement : des VUL électriques) ;
- Appliquer une majoration de 200 % à tous les véhicules utilitaires légers électriques à faible empreinte carbone ;
- Maintenir la majoration de 100 % pour les véhicules utilitaires légers à faibles émissions (concrètement : des VUL hybrides).