

ASSEMBLÉE NATIONALE

10 janvier 2026

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

Commission	
Gouvernement	

Tombé

N° 3219

AMENDEMENT

présenté par
M. Dive, Mme Corneloup et Mme Dalloz

ARTICLE 13

I. – Rédiger ainsi l’alinéa 34 :

« *Art. L. 421-79.* – Est exonéré tout véhicule dont la source d’énergie est exclusivement l’électricité, l’hydrogène ou une combinaison des deux. »

II. – En conséquence, supprimer les deux dernières colonnes du tableau de l’alinéa 36.

III. – En conséquence, après l’alinéa 58, insérer les huit alinéas suivants :

« 14° Au 1^{er} août 2026, l’article L. 421-3-1 est ainsi rédigé :

« Les véhicules légers à faibles émissions, à très faibles émissions, résilients s’entendent au sens respectivement des articles L. 224-6-2, L. 224-6-4 et L. 224-6-5 du code de l’environnement. » ;

« 15° Au 1^{er} août 2026, l’article L. 421-79 est ainsi modifié :

« Les mots : « à faible empreinte carbone » sont remplacés par le mot : « résilient » » ;

« 16° Au 1^{er} août 2026, l’article L. 421-132-5 est ainsi modifié :

« a) Le tableau du deuxième alinéa est ainsi rédigé :

«

Catégorisation	Qualification environnementale	Taux de majoration
Véhicule de tourisme qui n'est pas à usage spécial	Résilient	50%
Véhicule de tourisme à usage spécial ou véhicule qui n'est pas un véhicule de tourisme	Faibles émissions	100%
	Résilient	150%

;

« b) Au dernier alinéa, les mots : « à faible empreinte carbone » sont remplacés par le mot : « résilient » »

V. – En conséquence, après l'alinéa 65, insérer les onze alinéas suivants :

« 4° Au 1^{er} août 2026, le paragraphe 2 de la sous-section 1 de la section 2 *bis* du chapitre IV du titre II du livre II du code de l'environnement est ainsi modifié :

« a) L'intitulé du paragraphe 2 est remplacé par un intitulé ainsi rédigé : « Véhicules résilients » ;

« b) L'article L. 224-6-5 du même code est ainsi modifié :

« – Au premier alinéa, les mots : « à faible empreinte carbone » sont remplacés par le mot : « résilient » ;

« – Le 2° est ainsi rédigé :

« 2° Un score associé au véhicule est supérieur à des minima déterminés dans les conditions prévues à l'article L. 224-6-8. Ce score est déterminé en tenant compte d'un critère relatif à l'empreinte carbone du véhicule, au sens de l'article L. 224-6-6 du présent code, ainsi que d'un critère relatif à la résilience de ses chaînes de production et d'approvisionnement au sens de l'article L. 224-6-7 *bis* du présent code. Un décret détermine les procédures selon lesquelles l'atteinte de la valeur minimale du score est attestée. »

« c) Après l'article L. 224-6-7, est inséré l'article L. 224-6-7 *bis* ainsi rédigé :

« Art. L. 224-6-7 *bis*. – Le critère relatif à la résilience des chaînes de production et d'approvisionnement du véhicule résilient évalue notamment la localisation du site d'assemblage du véhicule et l'origine de ses composants. Il est évalué selon les conditions prévues à l'article L. 224-6-8. »

« d) L'article L. 224-6-8 est ainsi modifié :

« – Le 1° est remplacé par : « 1° Les minima mentionnés à l'article L. 224-6-5. Ces niveaux sont différenciés selon l'autonomie électrique et les paramètres représentatifs de la capacité de transport propres à la version dont relève le véhicule. » ;

« – Le 2° est remplacé par : « 2° Les modes d'évaluation et les critères mentionnées aux articles

L. 224-6-5 à l'article L. 224-6-7 *bis*, les valeurs forfaitaires mentionnées à l'article L. 224-6-7 ainsi que les règles de calcul et les pondérations nécessaires à l'application du présent paragraphe. »

VI. – En conséquence, à l'alinéa 78, les mots : « et 9° et des *b* et *c* du 13° du II » sont remplacés par les mots : « , 9°, des *b* et *c* du 13°, du 14°, du 15° et du 16° du II ainsi que le 4° du III »

VII. – 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^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à renforcer le soutien à l'électrification tout en le recentrant sur les véhicules électriques contribuant à notre résilience. D'une part, l'application du malus masse aux véhicules électriques pénalise l'achat de ce type de véhicules. Cet amendement vise donc à exonérer l'ensemble des véhicules légers électriques et hydrogène du champ de ce malus masse. D'autre part, l'amendement restreint le champ des véhicules électriques bénéficiant d'une majoration dans le cadre de la taxe annuelle pour le verdissement des flottes (TA) aux seuls véhicules électriques dont les chaînes de production et d'approvisionnement contribuent à notre résilience.

Pour ce faire, il remplace la notion de véhicule à faible empreinte carbone par celle de véhicule résilient. Le calcul du score permettant d'être caractérisé comme un véhicule résilient (anciennement véhicule à faible empreinte carbone) évolue ainsi en y ajoutant des points associés à l'assemblage du véhicule et la production de ses composants en Europe. La perte de recettes générées par l'abrogation du malus masse pour les véhicules électriques est estimée inférieure à 30 millions d'euros en 2026. Le remplacement de la notion de véhicule à faible empreinte carbone par celle du véhicule résilient aura pour effet de réduire la proportion de véhicules favorisés dans le cadre de la taxe annuelle incitative au verdissement des flottes ce qui générera des recettes estimées supérieures à 1 million d'euros. Les pertes résiduelles de recettes pour l'État seront intégralement compensées par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs. L'entrée en vigueur de cette réforme est prévue au 1er août 2026 afin d'en prévoir les modalités d'application précises.