



N° 965

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 février 2025.

## PROPOSITION DE LOI

***visant à encourager le verdissement des flottes automobiles des entreprises et des collectivités,***

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par  
M. Gérard LESEUL, M. Jean-Marie FIÉVET,  
députés.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

En 2023, le secteur du transport a représenté 34 % des émissions nationales de gaz à effet de serre, liées pour la majorité au transport routier, notamment aux voitures particulières (56 %) et aux véhicules utilitaires légers (16 %). La transition vers le véhicule électrique est le premier levier de réduction des émissions du secteur du transport. Malgré une progression récente importante des immatriculations, avec 17 % de voitures électriques neuves en 2024, le véhicule électrique ne représente que 2,2 % des voitures particulières du parc automobile en circulation au 1<sup>er</sup> janvier 2024. Pour respecter la trajectoire de décarbonation, la part de voitures électriques devra atteindre 15 % du parc automobile en 2030 et 37 % en 2035.

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite « LOM ») a instauré des quotas de verdissement aux flottes des entreprises et de l'administration, ainsi qu'une obligation de déclaration. Ces flottes doivent intégrer une part minimale de véhicules légers à faibles émissions (comprenant notamment les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables) lors du renouvellement annuel du parc automobile, selon un calendrier progressif jusqu'à 2030. Environ 3 500 entreprises sont concernées par ces quotas, notamment les grands groupes, et les sociétés de location longue et courte durée, représentant 60 % des immatriculations de véhicules neufs. Ces entreprises jouent un rôle clé dans la décarbonation et alimentent le marché de l'occasion en véhicules électriques, grâce à un renouvellement de leurs véhicules tous les 3 à 5 ans, plus fréquent que celui des particuliers. Des études récentes ont démontré que certaines entreprises pouvaient être considérées comme « leader » dans ce verdissement en ayant développé des politiques volontaristes alors que malheureusement de nombreuses entreprises étaient encore à la traîne.

Dans une mission « flash », présentée en décembre 2024 par M. Gérard Leseul, député (Socialistes) de Seine-Maritime et Jean-Marie Fiévet, député (EPR) des Deux-Sèvres, sur le verdissement des flottes automobiles, il est fait un état des lieux du respect des obligations de la loi « LOM » et sont mis en avant les freins à la transition énergétique des flottes automobiles. Les rapporteurs ont formulé ainsi 21 recommandations visant à accélérer l'électrification des flottes automobiles, à faciliter la mobilité verte en entreprise, et à renforcer le marché de l'occasion tout en assurant la souveraineté énergétique et industrielle de la France et de l'Union européenne.

**Cette proposition de loi reprend notamment les recommandations et propositions législatives faites via cette mission flash afin d'encourager le verdissement des flottes automobiles des entreprises et des collectivités pour limiter les émissions polluantes mais aussi pour créer, à moyen terme, un marché de l'occasion de la voiture électrique qui sera profitable aux ménages.**

Pour atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre du secteur du transport, et respecter la trajectoire d'électrification des véhicules associée, mais également pour créer un marché de l'occasion, l'effort doit être partagé entre les particuliers, et les entreprises ou administrations. La trajectoire d'électrification des voitures engagée par les particuliers est conforme aux objectifs de la planification écologique, avec notamment une part de voitures neuves électriques acquises par les particuliers (22 %) deux fois plus importante que pour les entreprises (11 %).

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités dite « LOM » impose des quotas de verdissement aux entreprises ainsi qu'à l'État et aux collectivités territoriales lors du renouvellement annuel du parc automobile.

L'objectif actuel de verdissement pour l'État est de 50 % de véhicules à faibles émissions (y compris véhicules hybrides rechargeables) lors du renouvellement annuel jusqu'à fin 2026, et de 30 % pour les collectivités territoriales jusqu'à fin 2024. Les objectifs 2023 sont respectés pour les collectivités territoriales, et sont en bonne voie pour l'État avec le recours à une part réduite de véhicules hybrides rechargeables au sein de leurs flottes. En effet, la part de véhicules légers (voitures particulières – VP et véhicules utilitaires légers - VUL) à faibles émissions en 2023 est de :

- 30 % au sein des flottes des collectivités territoriales ;
- 35 % au sein des flottes de l'État.

Les entreprises présentent un retard dans l'électrification de leurs flottes, notamment dû à une utilisation plus importante des véhicules hybrides rechargeables pour respecter leurs quotas. La trajectoire actuelle de verdissement est de 20 % (y compris véhicules hybrides rechargeables) lors du renouvellement annuel depuis 2024, de 40 % à partir de 2027 et de 70 % à partir de 2030. Le Secrétariat général à la Planification écologique estime qu'en 2023, les grandes entreprises ont acquis 9 % de voitures particulières électriques et 10 % de voitures hybrides rechargeables, ainsi

que 12 % de véhicules utilitaires légers électriques. L'organisation *Transport & Environnement* précise que le taux d'électrification diffère entre les grandes entreprises qui atteignent 8 % de véhicules légers (VP et VUL) électriques, et 8 % de d'hybrides rechargeables, et les loueurs de longue durée qui atteignent 16 % de véhicules légers (VP et VUL) électriques et 8 % d'hybrides rechargeables.

Il existe ainsi une forte disparité parmi les entreprises et les collectivités. Certaines ont pleinement saisi l'enjeu du verdissement des flottes et présentent une part élevée de véhicules électriques, tandis que d'autres n'ont pas ou peu amorcé cette transition énergétique. Selon la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), entre 54 % et 60 % des entreprises, et un peu plus de 50 % des collectivités, ne respecteraient pas le quota légal de véhicules à faibles émissions en 2023.

**La trajectoire actuelle de verdissement des flottes est adaptée aux enjeux de transformation du parc automobile. Sa structure progressive par paliers offre aux entreprises la flexibilité nécessaire pour se conformer à leurs obligations.** Le respect de cette trajectoire par les entreprises est par ailleurs indispensable pour :

- atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet serre au niveau français et européen ;
- accompagner les constructeurs vers l'atteinte des objectifs européens, notamment le CAFE 6, limitant la quantité de dioxyde de carbone (CO2) émis par tous les véhicules vendus ;
- générer un marché de l'occasion des véhicules électriques et démocratiser leur accès.

Cinq ans après la mise en place de cette trajectoire, force est de constater que celle-ci n'est pas respectée et que l'électrification des flottes des entreprises progresse trop lentement. **Cette proposition prévoit de permettre à l'État de prendre des mesures à l'encontre des entreprises et collectivités territoriales qui ne respectent pas leurs obligations.**

Les entreprises et administrations ont l'obligation de déclarer le pourcentage de véhicules à faibles émissions (inférieures à 50 grammes de CO2 par km) et à très faibles émissions (fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène) lors du renouvellement d'une partie du parc automobile chaque année. La direction générale de l'énergie et du climat indique que **70 % des entreprises n'ont pas respecté leur obligation de rapportage** ;

**ici aussi, il apparaît nécessaire de mettre en place des sanctions pour la non-transmission de ces informations.**

Également, pour garantir l'application des dispositions de la loi « LOM », il est proposé dans cette proposition de loi de rendre possible **l'exclusion de ces entreprises des marchés publics et des contrats de concession** dans le cadre de la commande publique.

Les entreprises actuellement concernées par les quotas de verdissement sont celles qui disposent d'un parc de plus de cent véhicules légers. Pour accélérer la conversion du parc, il est proposé **un abaissement de ce seuil à cinquante véhicules, à partir de 2028.**

Si, les trois quarts des véhicules hybrides rechargeables (VHR) sont immatriculés par des entreprises (78,2 % en octobre 2024), il est possible de s'interroger sur leur **pertinence environnementale et économique**. En effet, un rapport de la Commission européenne estime qu'en 2021, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> en conditions d'utilisation réelles étaient 3,5 fois supérieures à ce qu'indiquait l'essai « WLTP », notamment car ces véhicules ne sont pas suffisamment rechargés et utilisés en mode électrique. Selon la DGEC, à compter de 2025, les véhicules hybrides rechargeables verront leurs émissions à l'homologation multipliées par un facteur 2,5 en moyenne puis 3,5 en moyenne à partir de juillet 2027. La part de VHR en dessous du seuil « à faibles émissions » tomberait à 23 % en 2025 et 10 % en 2027.

De plus, selon *l'Institut Mobilités en Transition*, le prix de ces véhicules atteint en moyenne de 58 717 euros en 2023 pour une masse de 1 950 kilogrammes. Ils sont donc **globalement plus lourds et plus coûteux que les véhicules électriques**, qui coûtent 41 473 euros et pèsent 1 681 kilogrammes.

Avec la fin des immatriculations de véhicules neufs émettant du CO<sub>2</sub>, prévue en 2035, les véhicules hybrides rechargeables s'avèrent peu compatibles avec les exigences de sobriété et de transition énergétique. Ce texte vise donc à **cibler le renouvellement sur les véhicules à très faibles émissions.**

Alors qu'il est nécessaire de permettre la pleine application de la loi « LOM », il est aussi essentiel de **préserver des sanctions plusieurs secteurs spécifiques** qui rencontrent des usages particuliers et des difficultés spécifiques au verdissement.

C'est le cas des loueurs de véhicules qui **dépendent fortement de la demande des clients**. De fait, ils ne sont pas décisionnaires de la motorisation du véhicule pris en location, aussi, il convient de diriger les sanctions vers les décisionnaires et les affectataires finaux. Bien qu'ils ne soient pas décisionnaires, les loueurs de véhicules ont néanmoins un **rôle essentiel à jouer afin d'inciter leurs clients à se tourner vers la mobilité électrique**.

Il en est de même pour les centrales de réservation des taxis et des voitures de transport avec chauffeurs (VTC) qui sont simplement des organisations de mise en relation entre les clients et les chauffeurs. De fait, les centrales de réservation ne sont pas décisionnaires et ne sont pas les affectataires finaux. Il est donc proposé de ne pas appliquer de sanction.

Si cette proposition invite à ne pas appliquer de sanctions pour ces activités, il est essentiel qu'elles soient toujours **soumises aux obligations prévues par « LOM » et au rapportage qui est prévu afin de les inciter à suivre cette trajectoire**.

En raison des spécificités des départements et territoires d'Outre-mer, cette proposition de loi ne souhaite pas appliquer les sanctions prévues pour les territoires qui relèvent de l'article 73 de la Constitution.

Parmi les 6,5 millions de **véhicules utilitaires légers** en circulation au 1<sup>er</sup> janvier 2024, 93,4 % fonctionnent au diesel, et **1,6 % sont électriques**, les hybrides rechargeables et non rechargeables représentant un volume négligeable. Le taux actuel d'électrification des VUL reste nettement inférieur aux voitures particulières : en 2023, 7 % des immatriculations sont électriques contre 17 % pour les voitures particulières. Le faible taux d'électrification des VUL électriques peut en partie s'expliquer par l'application tardive des quotas de verdissement, qui n'ont concerné les véhicules de plus de 2,6 tonnes qu'à partir de 2023.

De plus, l'électrification d'une partie des VUL fait face à divers obstacles en raison, d'une offre **qui se développe progressivement mais qui reste limitée**, avec une gamme deux fois moins large dans les catalogues constructeurs que celles des véhicules thermiques et d'une **autonomie réelle parfois insuffisante** pour répondre aux besoins des entreprises ; les temps et les capacités de recharge disponible ne permettant pas toujours de compenser l'insuffisance d'autonomie. Pour tenir compte de cette réalité, cette proposition de loi souhaite conserver dans la trajectoire de verdissement les fourgonnettes et les fourgons moyens, et en exclure de cette trajectoire les grands fourgons, les véhicules « à carrosser »

et les VASP. En conservant une partie des VUL dans le champ des obligations de la « LOM », les entreprises pourront se concentrer prioritairement sur l'électrification des véhicules particuliers et plus progressivement sur les VUL tout en respectant les obligations de verdissement.

Le verdissement du parc des VUL va s'imposer progressivement pour les petites entreprises. Malheureusement, en raison du coût actuel d'un VUL électrique, certaines petites entreprises ne parviennent pas à obtenir le financement qui pourrait leur permettre de participer à la transition. Aussi, cette proposition souhaite mettre en débat, via la rédaction d'un rapport du Gouvernement au Parlement, la création d'un fonds de garantie à des destinations des petites entreprises (dont on sait qu'elles représentent un parc très important) pour l'acquisition, le rétrofitage ou la location d'un VUL à très faibles émissions.

La mission flash a pu mettre en évidence l'importance de la formation pour inciter à l'usage d'un véhicule électrique. L'article L. 224-12-1 du code de l'environnement prévoit des **actions de formation ou de sensibilisation des utilisateurs des véhicules** pour les entreprises et administrations assujetties aux quotas de verdissement. Elles abordent notamment l'éco-conduite et les conditions pour une utilisation optimale des véhicules hybrides rechargeables en mode électrique.

Toutefois, l'un des éléments clés du succès de l'électrification des flottes repose sur **l'engagement de la direction et sur la formation des salariés gestionnaires de flottes**. Dans ce texte, il est proposé de rendre obligatoire une formation ou une sensibilisation à la gestion de l'énergie, au pilotage des points de recharge, aux caractéristiques (autonomie, performance, recharge) des véhicules électriques et à l'évaluation des coûts associés (valeur résiduelle, « *Total cost of ownership* (TCO) ») pour tous les salariés et agents concernés, notamment les gestionnaires de parcs de véhicules et de bâtiments. Mais aussi, des formations au pilotage de projet du verdissement de l'entreprise, impliquant plusieurs services (managers, ressources humaines, achats...) peuvent également être mises en place, afin de favoriser la conduite du changement en interne.

Plus généralement, **les salariés** utilisant un véhicule d'entreprise **ont les mêmes inquiétudes que celles observées chez les particuliers**, concernant par exemple les performances des véhicules électriques (autonomie, temps de recharge). Des campagnes de communication peuvent être mises en œuvre pour lever les obstacles culturels qui freinent à l'adoption des véhicules électriques, et déconstruire les idées reçues autour

de ces véhicules. Une fois la transition vers un véhicule électrique réalisée, les utilisateurs ne souhaitent généralement pas revenir à un véhicule thermique. **Il est donc important que les différents acteurs du secteur s'engagent dans une dédiabolisation de véhicule électrique** par le biais de campagne de communication visant à informer le grand public sur les réalités de ce type de véhicule et sur les nouvelles obligations qui entrent en vigueur sur les systèmes de recharge avec le règlement européen « AFIR ».

Dans les entreprises, **le plan de mobilité employeur vise à optimiser les déplacements liés à l'activité de l'entreprise, et au trajet domicile-travail des salariés**, en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Toutefois, le rapport met en évidence que ces plans de mobilité employeur **ne réinterrogent pas suffisamment les usages de la mobilité** et ne sont pas encore perçus comme un levier de transformation majeur, bien qu'une progression soit constatée. Ils se focalisent sur la mise en place du télétravail, et sur les mesures financières ou les justificatifs à fournir. La réglementation, et les bénéfices potentiels environnementaux et sociaux restent mal connus. Par ailleurs, la possibilité de mutualiser ce plan entre entreprises est rarement envisagée. Afin de renforcer la pertinence de ce dispositif et en faire un outil de dialogue social, il est proposé d'intégrer les déplacements liés à l'activité de l'entreprise au sein des négociations annuelles obligatoires en entreprise, en complément des trajets domicile-travail des salariés.

Si cette proposition de loi sur le verdissement des flottes automobiles des entreprises et des collectivités vise à encourager la conversion du parc automobile vers l'électrique, **il convient aussi d'envisager le verdissement des flottes automobiles plus largement avec une baisse de la taille de ces parcs, mais aussi en posant la question de leur durabilité et de leur contribution à la politique sociale et solidaire de la structure**. En effet, il est parfois pertinent de favoriser la mise en place des dispositifs alternatifs qui permettent aux salariés d'utiliser des modes de transports alternatifs au véhicule personnel tels que le cycle, les transports en commun, ou les véhicules intermédiaires. Le verdissement nous invite également à envisager un prolongement de la durée de vie des véhicules et à considérer le véhicule dans la totalité de son cycle de vie.

À cette fin, cette proposition de loi invite à créer le « **crédit mobilité** ». Ce dispositif permet à l'employeur de proposer à son salarié bénéficiaire d'un véhicule de fonction, **de renoncer à ce véhicule – où d'en prendre un plus petit** – au profit d'une carte semblable aux « titres restaurant » ou « chèque vacances » mais pouvant être utilisée pour

financer les mobilités vertes du salarié. Ce crédit mobilité se distingue pleinement du forfait mobilité durable dans la mesure où celui-ci a un montant nettement supérieur, correspondant à l'équivalent du TCO annuel du véhicule de fonction remplacé ; et a un champ d'utilisation plus large, permettant l'achat de billets de train ou encore la location de véhicule de courte durée. Il permet ainsi d'encourager le salarié à se séparer de son véhicule de fonction lorsque ce dernier n'en n'a pas l'utilité au quotidien, mais contribue aussi concrètement à la diminution de l'empreinte carbone de chaque salarié, et permettant *in fine* à l'employeur de limiter la taille de sa flotte et à respecter les obligations de verdissement de son parc automobile.

Dans cette même optique ce texte souhaite **encourager la mise en place du forfait mobilité durable dans les structures**. Ce dispositif facultatif permet au salarié d'obtenir une prise en charge de ses frais de mobilité durable, (transport collectif, covoiturage, mobilités douces...). Il est proposé que la mise en place du forfait mobilité durable soit valorisée pour atteindre les objectifs de verdissement des flottes.

Par ailleurs, cette proposition de loi souhaite préciser que **rétrofiter un véhicule**, c'est à dire remplacer la motorisation thermique par une motorisation à très faibles émissions, est un objet de verdissement qui est comptabilisé comme un véhicule à très faibles émissions dans le renouvellement annuel du parc automobile de la structure.

De plus afin d'envisager la totalité du cycle de vie du véhicule et pour intégrer pleinement le véhicule dans la politique sociale et solidaire de l'entreprise, il est proposé de **valoriser le don de véhicule** à une organisation reconnue par le droit à déduction fiscale, en comptabilisant ce don comme 0,1 véhicule à très faibles émissions dans le rapportage LOM par véhicule donné.

La mobilité électrique est un enjeu stratégique pour la souveraineté industrielle de la France et doit être soutenue pour répondre aux défis économiques et climatiques. La transition énergétique des flottes permet de réduire la dépendance aux énergies fossiles, et de stimuler les ventes de véhicules électriques par les constructeurs, plus particulièrement les constructeurs français et européens, leur permettant de respecter les différentes échéances européennes. Le rapport indique que **les entreprises ont tendance à privilégier les constructeurs français** : en 2023, 50 % des entreprises ont immatriculé des véhicules de marque française. Cette tendance se confirme pour le secteur de la location longue durée, pour lequel les modèles de voitures les plus immatriculés en 2023 sont la

Renault Clio, la Peugeot 208 et la Citroën C3 et pour la location de courte durée avec 63 % de véhicules français et 21 % de véhicules européens et nous devons l'encourager.

L'empreinte carbone d'une voiture électrique européenne est généralement moins élevée que celle de son équivalent asiatique ou américain. En étant indirectement favorable aux modèles produits en Europe, le score environnemental devient aussi **un outil de politique industrielle**. Au-delà de son bénéfice environnemental, l'introduction du score environnemental en janvier 2024 a aussi permis **l'augmentation des véhicules électriques assemblés en France et en Europe** et participe à l'essor d'une filière européenne des véhicules électriques.

Le score environnemental apparaît ainsi comme **une solution aux enjeux de souveraineté**. La transition vers une flotte électrique doit être effectuée grâce à des véhicules respectant un score environnemental minimal. C'est la condition pour un verdissement complet.

C'est pourquoi, la présente proposition invite à **mobiliser le score environnemental** afin de favoriser les véhicules électriques les plus vertueux sur le plan environnemental et fabriqués ou assemblés en France et en Europe, en accordant une majoration de 50 % pour ces véhicules dans le cadre des obligations de verdissement.

Enfin, il n'est pas concevable de penser la transition écologique sans penser à l'intégralité du cycle de vie des véhicules à très faibles émissions. Les voitures électriques font encore face à certaines incertitudes quant à leur réparabilité, notamment concernant le bloc batterie des véhicules. Outre le frein psychologique que peuvent entraîner de telles incertitudes dans le verdissement du parc automobile, il apparaît nécessaire, dans une logique de développement durable et de transformation de nos modes de consommation, de maximiser la durabilité des véhicules électriques. La présente proposition propose donc la création d'un **indice de durabilité** s'appliquant à l'ensemble des nouveaux véhicules électriques à compter de 2028, offrant ainsi **davantage de transparence aux consommateurs et aux réparateurs**, mais favorisant aussi l'innovation technologique permettant d'allonger la durée de vie d'un véhicule neuf.

Convaincus de l'importance d'engager le verdissement des flottes automobiles des entreprises, de l'État et des collectivités et conscient des difficultés qui peuvent exister, cette proposition de loi souhaite apporter une réponse globale et concertée à la suite des travaux de la mission flash sur le verdissement des flottes présentée en commission du développement

durable et de l’Aménagement du territoire en décembre 2024 afin d’encourager le verdissement des flottes automobiles. Cela doit permettre de limiter les émissions polluantes, de renforcer notre souveraineté énergétique et industrielle et de créer un marché de l’occasion qui permettra aux ménages d’accéder enfin à la mobilité électrique.

**L’article 1<sup>er</sup>** prévoit de privilégier les véhicules à très faibles émissions dans le cadre des obligations de verdissement des flottes automobiles des entreprises et donc prévoit la suppression des véhicules à faibles émissions de cet objectif. Il vient également définir dans la loi le score environnemental qui permet d’encourager l’acquisition des véhicules les plus vertueux. De plus il prévoit l’abaissement des obligations de verdissements pour les entreprises qui ont un parc automobile entre 50 et 100 véhicules à partir de 2028 avec une trajectoire adaptée. Enfin, il introduit une formation obligatoire, pour les gestionnaires de parc, de bâtiment et leur direction au verdissement et à la mobilité électrique.

**L’article 2** organise la mise en place des sanctions pour les entreprises, l’État et les collectivités locales qui ne respectent pas les orientations de verdissements des flottes automobiles, mais aussi les modalités de publication des informations nécessaires à l’établissement des éventuelles sanctions. Il détermine également le régime dérogatoire à son application et prévoit les ajustements qui peuvent être mis en place avec le crédit mobilité durable, le forfait mobilité durable, le score environnemental, le rétrofitage, le don de véhicules ou encore l’indice de réparabilité.

**L’article 3** inscrit l’exclusion possible de la commande publique d’une entreprise qui ne respecte ses obligations de verdissement.

**L’article 4** intègre les déplacements liés à l’activité de l’entreprise dans les négociations annuelles obligatoires en entreprise, en complément des trajets domicile-travail des salariés. Il introduit également le crédit mobilité durable comme un outil de verdissement.

**L’article 5** appelle à la mise en place d’un indice de durabilité des véhicules à très faibles émissions à compter de 2028.

**L’article 6** prévoit la remise d’un rapport du Gouvernement au Parlement au sujet de l’opportunité et de la faisabilité de mise en place d’un fonds de garantie à destination des petites entreprises afin de simplifier le financement de l’achat ou de la location des véhicules utilitaires légers.

L'**article 7** vient gager cette proposition de loi en augmentant les accises sur les tabacs.

## PROPOSITION DE LOI

### Article 1<sup>er</sup>

- ① La section 2 du chapitre IV du titre II du livre II du code de l'environnement est ainsi modifiée :
- ② 1° Il est inséré un article L. 224-5-1 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 224-5-1.* – Le score environnemental s'applique aux voitures particulières qui utilisent l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux comme source exclusive d'énergie.
- ④ « Il est fixé par version d'une variante d'un type de véhicule, au sens du 1.3.1 de la partie B de l'annexe I du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules. Il est établi en tenant compte de la configuration correspondant à la valeur maximale de masse en ordre de marche associée à cette version, de la batterie de plus grande capacité, en kilowattheure, pouvant équiper cette version.
- ⑤ « Ce score est composé de l'empreinte carbone de la version considérée, sur les étapes du cycle de vie d'un véhicule précédant son utilisation sur route. Il peut également tenir compte d'éléments relatifs à l'incorporation de matériaux recyclés et biosourcés dans le véhicule, ainsi que de la réparabilité du véhicule et notamment de sa batterie. Son calcul tient compte des caractéristiques techniques des versions des véhicules.
- ⑥ « Pour les versions de véhicules assemblées sur plusieurs sites, ou équipées de batteries produites sur plusieurs sites, il précise la pondération entre ces différents sites pour établir un score environnemental unique à l'échelle de la version considérée.
- ⑦ « Les modalités de calcul du score environnemental sont définies par décret en Conseil d'État.
- ⑧ 2° Le III de l'article L. 224-7 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Pour l'application du présent III, les véhicules dont la motorisation thermique d'origine a été transformée en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible sont considérés comme des véhicules à très faibles émissions. »

- ⑨ 3° L'article L. 224-10 est ainsi modifié :
- ⑩ a) Au premier alinéa, après la seconde occurrence du mot : « à », il est inséré le mot : « très » ;
- ⑪ b) Le 1° est ainsi modifié :
- ⑫ – le taux : « 10 % » est remplacé par le taux : « 20 % » ;
- ⑬ – à la fin, la date : « 1<sup>er</sup> janvier 2022 » est remplacée par la date : « 1<sup>er</sup> janvier 2026 » ;
- ⑭ c) Le 2° est ainsi modifié :
- ⑮ – le taux : « 20 % » est remplacé par le taux : « 40 % » ;
- ⑯ – à la fin, la date : « 1<sup>er</sup> janvier 2024 » est remplacée par la date : « 1<sup>er</sup> janvier 2027 »
- ⑰ d) Le 3° est ainsi modifié :
- ⑱ – le taux : « 40 % » est remplacé par le taux : « 70 % » ;
- ⑲ – à la fin, la date : « 1<sup>er</sup> janvier 2027 » est remplacée par la date : « 1<sup>er</sup> janvier 2030 » ;
- ⑳ e) Le 4° est abrogé ;
- ㉑ f) Après le 4°, sont ajoutés quatre alinéas ainsi rédigés :
- ㉒ « Les entreprises qui gèrent directement ou indirectement, au titre de leurs activités relevant du secteur concurrentiel, un parc de plus de cinquante véhicules automobiles et de moins de cent véhicules automobiles, dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes, acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement annuel de leur parc, des véhicules à très faibles émissions définis au III de l'article L. 224-7 du présent code dans la proportion minimale :
- ㉓ « 1° De 20 % de ce renouvellement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2028 ;
- ㉔ « 2° De 40 % de ce renouvellement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030 ;
- ㉕ « 3° De 70 % de ce renouvellement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2032. »

- (26) 4° À la première phrase et deuxième phrase de l'article L. 224-11, les mots : « à faibles émissions » sont remplacés par les mots : « à très faibles émissions » ;
- (27) 5° Le premier alinéa de l'article L. 224-12 est ainsi modifié :
- (28) a) La première phrase est ainsi modifiée :
- (29) – les mots : « à faibles et » sont supprimés ;
- (30) – sont ajoutés les mots : « et parmi les véhicules ayant fait l'objet d'une location de courte durée, au sens de l'article 259 A du code général des impôts, durant l'année précédente » ;
- (31) b) À l'avant-dernière phrase, après le mot : « à », il est inséré le mot : « très » ;
- (32) 6° À la seconde phrase de l'article L. 224-12-1, après le mot : « véhicules », sont insérés les mots : « électriques et des véhicules » ;
- (33) 7° La section 2 du chapitre IV du titre II du livre II est complétée par un article L. 224-12-2 ainsi rédigé :
- (34) « *Art. L. 224-12-2.* – Les personnes assujetties aux obligations prévues aux articles L. 224-7 à L. 224-10 du présent code mettent en œuvre des actions de formation ou de sensibilisation à destination des salariés ou des agents qui, par leurs fonctions, sont en charge de la mise en œuvre de ces obligations, notamment les gestionnaires de parcs automobiles, les gestionnaires de bâtiments, ainsi que leur direction.
- (35) « Ces actions de formation ou de sensibilisation comprennent une description des caractéristiques des véhicules électriques, notamment leur performance et leur durabilité, et une évaluation des différents coûts associés à ces véhicules lors du renouvellement annuel du parc automobile. Elles abordent également la gestion de l'énergie et le pilotage des points de recharge. »

## Article 2

- (1) La section 2 du chapitre VI du titre II du livre II du code de l'environnement est complétée par les articles L. 226-12 à L. 226-14 ainsi rédigés :

- ② « *Art. L. 226-12. – I.* – Pour les personnes soumises aux obligations prévues à l'article L. 224-10 du présent code, le défaut de transmission des informations mentionnées à l'article L. 224-12 du présent code est passible d'une pénalité d'un montant maximal de 1 % du chiffre d'affaires français hors taxes du dernier exercice clos réalisé.
- ③ « *II.* – Pour les personnes soumises aux obligations prévues à l'article L. 224-7 à L. 224-8-2 du présent code, le défaut de transmission des informations mentionnées à l'article L. 224-12 du présent code est passible d'une pénalité dont le montant ne peut excéder 1 % de la rémunération brute annuelle globale de l'ensemble des personnels. Cette pénalité est due, selon le cas, par le département ministériel ou par la collectivité territoriale concerné, ou leurs groupements et leurs établissements publics.
- ④ « Lorsque les personnes soumises aux articles L. 224-7 à L. 224-8-2 ne se conforment pas à l'obligation prévue au premier alinéa du II du présent article, elles disposent d'un délai de trois mois pour se mettre en conformité avec cette obligation. À l'issue de ce délai, si elles n'ont pas transmis les informations mentionnées à l'article L. 224-12 du présent code, elles se voient appliquer une pénalité financière. Lorsqu'une pénalité financière est appliquée, elle fait l'objet d'une publication sur le site internet du ministère chargé de la fonction publique, au plus tard trois mois après qu'elle a été prononcée. »
- ⑤ « *Art. L. 226-13. – I.* – Est puni d'une pénalité le fait, pour les personnes soumises aux obligations prévues aux articles L. 224-7 à L. 224-10, de ne pas atteindre la proportion minimale de véhicules à très faibles émissions lors du renouvellement annuel de leur parc de l'année civile précédente. Cette pénalité peut être assortie de la peine complémentaire d'affichage ou de diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues à l'article 131-35 du code pénal.
- ⑥ « Le montant de la pénalité est égal, pour chaque personne soumise à ces obligations et chaque année civile, au produit des facteurs suivants :
- ⑦ « 1° Le prélèvement déterminé dans les conditions fixées au II du présent article ;
- ⑧ « 2° L'écart avec l'objectif cible d'acquisition ou d'utilisation de véhicules à très faibles émissions, dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes, lors du renouvellement annuel du parc, déterminé dans les conditions fixées au III du présent article.

- ⑨ « Toutefois, la pénalité n'est pas perçue si le facteur mentionné au 2<sup>o</sup> est négatif.
- ⑩ « Ce montant est fixé en tenant compte du nombre initial de véhicules à très faibles émissions au sein de l'entité considérée, des efforts constatés en la matière ainsi que des motifs du non-respect de l'objectif fixé.
- ⑪ « Le montant maximal de la pénalité est fixé à 1 % du chiffre d'affaires français hors taxes du dernier exercice clos réalisé, pour les personnes soumises à l'article L. 224-10 du présent code.
- ⑫ « Lorsque les personnes soumises à l'article L. 224-10 ne se conforment pas à l'obligation prévue au premier alinéa, elles disposent d'un délai d'un an pour se mettre en conformité avec cette obligation. Elles publient, au bout de six mois, des objectifs de progression et les mesures de correction retenues. À l'expiration du délai prévu à la première phrase du présent alinéa, si les résultats obtenus sont toujours inférieurs à la proportion minimale fixée, elles se voient appliquer une pénalité financière.
- ⑬ « Le montant de la pénalité ne peut excéder 1 % de la rémunération brute annuelle globale de l'ensemble des personnels pour les personnes soumises aux articles L. 224-7 et L. 224-8-2 du présent code. Cette contribution est due, selon le cas, par le département ministériel ou par la collectivité territoriale concerné, ou leurs groupements et leurs établissements publics.
- ⑭ « Lorsque les personnes soumises aux articles L. 224-7 à L. 224-8-2 ne se conforment pas à l'obligation prévue au premier alinéa, elles disposent d'un délai de deux ans pour se mettre en conformité avec cette obligation. Elles publient, au bout d'un an, des objectifs de progression et les mesures de correction retenues. À l'expiration du délai prévu à la première phrase du présent alinéa, si les résultats obtenus sont toujours inférieurs à la proportion minimale fixée, elles se voient appliquer une pénalité financière. Lorsqu'une pénalité financière est appliquée, elle fait l'objet d'une publication sur le site internet du ministère chargé de la fonction publique, au plus tard trois mois après qu'elle a été prononcée.
- ⑮ « II. – Le prélèvement est déterminé en fonction de l'année civile considérée :

⑯

«

Année civile	2026	2027	À compter de 2028
Prélèvement	2 000 €	4 000 €	5 000 €

⑰ « III. – L'écart avec l'objectif cible d'acquisition ou d'utilisation de véhicules à très faibles émissions mentionné au 2° du I du présent article est égal à la différence entre :

⑱ « 1° Pour un parc de véhicules d'une entreprise, les pourcentages définis à l'article L. 224-10 du présent code ; pour un parc de véhicules de l'État, des collectivités territoriales, de leurs groupements ou de leurs établissements publics ainsi que des autres pouvoirs adjudicateurs, les pourcentages définis aux articles L. 22-8 à L. 224-8-2 du présent code.

⑲ « 2° Le pourcentage de véhicules à très faibles émissions, dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes, effectivement acquis ou utilisés lors du renouvellement annuel du parc.

⑳ IV. – Pour la détermination du pourcentage de véhicules à très faibles émissions, dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes, mentionnée au 2° du III du présent article, est pris en compte :

㉑ « 1° Le versement du crédit mobilité durable, mentionné aux articles L. 3261-12 à L. 3261-15 du code du travail, par la comptabilisation à hauteur d'un véhicule à très faibles émissions pour chaque salarié bénéficiant du crédit mobilité durable ;

㉒ « 2° Le versement du forfait mobilités durables, mentionné à l'article L. 3261-3-1 du code du travail, à hauteur de 10 % de l'objectif annuel de renouvellement du parc par des véhicules à très faibles émissions ;

㉓ « 3° L'achat ou la location d'un véhicule à très faibles émissions disposant d'un score environnemental, défini à l'article L. 224-5-1 du présent code, supérieur au score minimal requis, défini par arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie, de l'énergie, de l'environnement et des transports, par une majoration de 50 % dans la comptabilisation du nombre de véhicules à très faibles émissions ;

㉔ « 4° L'achat ou la location d'un véhicule à très faibles émissions disposant d'un indice de durabilité minimal, défini à l'article L. 541-9-2-1

du présent code, par une majoration de 10 % dans la comptabilisation du nombre de véhicules à très faibles émissions ;

- ㉕ « 5° La location courte durée d'un véhicule à très faibles émissions, au *prorata* correspondant à la durée annuelle compilée des locations de courte durée effectuées ;
- ㉖ « 6° Le don d'un véhicule au profit des organismes mentionnés à l'article L. 238 bis du code général des impôts, par la comptabilisation à hauteur de 0,1 véhicule à très faibles émissions par véhicule ayant fait l'objet d'un don ;
- ㉗ « 7° Le rétrofit, au sens du III de l'article L. 224-7 du présent code, par la comptabilisation à hauteur d'un véhicule à très faibles émissions pour chaque véhicule ayant fait l'objet d'un rétrofit.
- ㉘ « Les modalités de détermination du pourcentage de véhicules à très faibles émissions, dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes, sont précisées par décret en Conseil d'État.
- ㉙ V. – La pénalité prévue au I du présent article est applicable aux personnes soumises aux articles L. 224-7 à L. 224-10 pour l'acquisition ou l'utilisation d'un véhicule qui répond aux conditions cumulatives suivantes :
  - ㉚ « 1° Il remplit l'un des critères suivants :
  - ㉛ « a) Il s'agit d'un véhicule de tourisme ;
  - ㉜ « b) Il s'agit d'un véhicule de la catégorie N1 autre qu'un véhicule de tourisme et dont la carrosserie européenne est "Camionnette", ou "Camion, fourgon" ;
  - ㉝ « c) Il relève de la catégorie L6e ou de la catégorie L7e ;
  - ㉞ « 2° Il n'est pas classé en véhicule hors route.
- ㉟ Est exempté des dispositions du présent article :
  - ㉟ « 1° Tout véhicule situé dans les territoires de l'une des collectivités régies par l'article 73 de la Constitution ;
  - ㉟ « 2° Tout véhicule affecté aux besoins des opérations exonérées de taxe sur la valeur ajoutée en application du 9° du 4 et du 7 de l'article 261 du code général des impôts ;

- ③⁸ « 3° Tout véhicule exclusivement affecté aux activités suivantes :
- ③⁹ « – la location de longue durée ou le crédit-bail, pour les véhicules que l’entreprise détient et met à disposition de preneurs dans le cadre de formules locatives ;
- ④⁰ « – la location de courte durée au sens de l’article 259 A du code général des impôts ;
- ④¹ « – la mise à la disposition temporaire de ses clients en remplacement d’un véhicule immobilisé.
- ④² « 4° Tout véhicule affecté au transport public de personnes ;
- ④³ « 5° Tout véhicule affecté aux activités agricoles ou forestières ;
- ④⁴ « 6° Tout véhicule affecté aux activités suivantes :
- ④⁵ « – l’enseignement de la conduite ou du pilotage ;
- ④⁶ « – les compétitions sportives. »
- ④⁷ « *Art. L. 226-14.* – Le produit des pénalités prévues aux articles L. 226-12 et L. 226-13 du présent code est affecté à l’agence de financement des infrastructures de transport de France. »

### Article 3

- ① I. – Le code de la commande publique est ainsi modifié :
- ② 1° Après l’article L. 2141-7-1, il est inséré un article L. 2141-7-1-1 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 2141-7-1-1.* – L’acheteur peut exclure de la procédure de passation d’un marché les personnes soumises à l’article L. 224-10 du code de l’environnement qui ne satisfont pas aux obligations prévues audit article et à l’article L. 224-12 du même code, pour l’année qui précède l’année de publication de l’avis de concession ou d’engagement de la consultation. » ;
- ④ 2° Après l’article L. 3123-7-1, il est inséré un article L. 3123-7-1-1 ainsi rédigé :
- ⑤ « *Art. L. 3123-7-1-1.* – L’autorité concédant peut exclure de la procédure de passation d’un contrat de concession les personnes soumises à

l’article L. 224-10 du code de l’environnement qui ne satisfont pas aux obligations prévues audit article et à l’article L. 224-12 du même code, pour l’année qui précède l’année de publication de l’avis d’appel à la concurrence ou d’engagement de la consultation. ».

- ⑥ II. – Les dispositions des articles L. 2141-7-1-1 et L. 3123-7-1-1 du code de la commande publique sont applicables aux marchés publics et aux contrats de concession pour lesquels une consultation a été engagée ou un avis d’appel à la concurrence a été envoyé.
- ⑦ III. – Le présent article entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2027.

#### **Article 4**

- ① Le code du travail est ainsi modifié :
- ② 1° Au 8° de l’article L. 2242-17, après le mot : « travail » sont insérés les mots : « et lors des déplacements liés à l’activité de l’entreprise, » ;
- ③ 2° Après la section 4 du chapitre I<sup>er</sup> du titre VI du livre II de la troisième partie, est insérée une section 4 bis ainsi rédigée :
- ④            « *Section 4 bis*  
                « ***Crédit mobilité durable***
- ⑤ « *Art L. 3261-12. – I. –* L’employeur peut mettre en place le versement d’un crédit mobilité durable, dans les conditions prévues aux articles L. 3261-13 à L. 3261-15 :
- ⑥ « 1° Lorsqu’un salarié éligible à un véhicule de fonction y renonce totalement ;
- ⑦ « 2° Lorsqu’un salarié éligible à un véhicule de fonction accepte, sur proposition de l’employeur, de renoncer à un véhicule utilisant un carburant fossile au profit d’un véhicule dont la source d’énergie est exclusivement l’électricité ou l’hydrogène, et dont la masse en ordre de marche, telle que définie à l’article L. 421-23 du code des impositions sur les biens et services, est inférieure à 1 700 kilogrammes.
- ⑧ « II. – Le crédit mobilité durable peut être utilisé pour financer tout moyen de transport durable, y compris les taxis et les voitures de transport avec chauffeurs, la location de courte durée, l’achat de billets de train hors abonnement, l’alimentation ou la recharge pour véhicules électrique ou

hydrogène, et à l'exception de l'alimentation en carburant fossile d'un véhicule.

- ⑨ « III. – Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent article.
- ⑩ « *Art. L. 3261-13.* – I. – Le montant, les modalités et les critères d'attribution du crédit mobilité durable sont déterminés par accord d'entreprise ou par accord interentreprises, et à défaut par accord de branche. À défaut d'accord, la prise en charge de ces frais est mise en œuvre par décision unilatérale de l'employeur, après consultation du comité social et économique, s'il existe.
- ⑪ « II. – Le crédit mobilité durable a un caractère annuel. Il peut, dans des conditions définies par l'accord collectif ou par la décision unilatérale mentionnés au I, être versé selon une périodicité différente.
- ⑫ « III. – Le crédit mobilité durable peut être versé au bénéfice de tout ou partie des salariés de l'entreprise, selon des conditions définies par l'accord collectif ou la décision unilatérale mentionnés au I.
- ⑬ « IV. – Le montant du crédit mobilité durable peut être uniforme pour l'ensemble des salariés ou modulé selon les salariés, dans des conditions définies par l'accord collectif ou la décision unilatérale mentionnés au I.
- ⑭ « Le montant du crédit mobilité durable est plafonné à hauteur du coût total de possession du véhicule de fonction, calculé dans le cadre d'une formule locative.
- ⑮ « *Art. L. 3261-14.* – I. – Le versement d'un crédit mobilité durable constitue un avantage en nature. Le montant du crédit mobilité durable attribué dans les conditions définies par l'article L. 3261-13 est soumis à l'impôt sur le revenu et aux cotisations et contributions sociales à hauteur de :
  - ⑯ « 1° 30 % du montant du crédit mobilité durable si l'employeur ne prend pas en charge les frais d'alimentation de véhicules électriques ou hydrogènes ;
  - ⑰ « 2° 40 % du montant du crédit mobilité durable et des frais d'alimentation effectivement supportés si l'employeur prend en charge au moins en partie les frais d'alimentation de véhicules électriques ou hydrogènes personnels ou professionnels.

- ⑯ « II. – Lorsque le salarié renonce totalement à un véhicule de fonction, le bénéfice associé au versement du crédit mobilité durable ne peut pas être cumulé avec la prise en charge par l'employeur, mentionnée à l'article L. 3261-3 du code du travail, des frais de carburant et des frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène engagés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail. »
- ⑰ « Art. L. 3261-15. – La gestion du crédit mobilité durable peut être externalisée auprès d'une entreprise tierce. »

## Article 5

- ① I. – Après l'article L. 541-9-2 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 541-9-2-1 ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 541-9-2-1. – Les producteurs, importateurs, distributeurs ou autres metteurs sur le marché de voitures particulières, de camionnettes, de véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, communiquent sans frais aux vendeurs de leurs produits et à toute personne qui en fait la demande l'indice de durabilité de ces produits, et les paramètres ayant permis de l'établir. Cet indice vise à informer le consommateur sur la capacité à réparer le produit concerné, notamment sa batterie, et inclut des critères tels que la fiabilité et la robustesse du produit.
- ③ « Les vendeurs des produits concernés ainsi que ceux utilisant un site internet, une plateforme ou toute autre voie de distribution en ligne dans le cadre de leur activité commerciale en France informent sans frais le consommateur, au moment de l'achat du bien, par voie de marquage, d'étiquetage, d'affichage ou par tout autre procédé approprié de l'indice de durabilité de ces produits. Le vendeur met également à disposition du consommateur les paramètres ayant permis d'établir l'indice de durabilité du produit, par tout procédé approprié.
- ④ « Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article. »
- ⑤ II. – Le présent article entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2028.

## Article 6

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif à l'opportunité et à la faisabilité de mise en place d'un fonds de garantie à destination des petites entreprises, visant à faciliter le financement de l'achat ou de la location de leur flotte de véhicules utilitaires légers électriques.

## Article 7

- ① I. – La charge 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.
- ② II. – La charge pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre III du titre I<sup>er</sup> du livre III du code des impositions sur les biens et services.
- ③ III. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale 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 services.
- ④ IV. – 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 services.