

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

21 octobre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° I-1811

présenté par  
Mme Laporte et M. Lenoir

**ARTICLE 13**

I. – Supprimer les alinéas 1 à 3.

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 services. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le présent amendement vise à maintenir le calendrier initial du dispositif de déduction exceptionnelle prévu à l’article 39 decies A du code général des impôts, en conservant son échéance au 31 décembre 2030.

Ce dispositif, communément appelé « suramortissement », permet aux entreprises de déduire une fraction supplémentaire de la valeur d’origine des véhicules propres de leur résultat imposable. Il constitue un levier fiscal incitatif destiné à encourager l’acquisition de véhicules à motorisation alternative, dans une logique de transition énergétique.

Le présent article prévoit de restreindre ce dispositif aux seuls véhicules à émission nulle, c’est-à-dire fonctionnant exclusivement à l’électricité ou à l’hydrogène. Cela signifie que les véhicules utilisant du B100 ou du biométhane carburant (bioGNV) ne seront plus éligibles à la déduction exceptionnelle à partir du 1er janvier 2027.

Cette évolution constitue une réduction significative du soutien fiscal à deux technologies immédiatement disponibles, opérationnelles et adaptées aux usages du transport routier de marchandises. Ces motorisations permettent une réduction efficace des émissions de gaz à effet de

serre et des polluants atmosphériques, contribuant ainsi concrètement à l'amélioration de la qualité de l'air et à la lutte contre le changement climatique. Il est donc essentiel que les entreprises du secteur puissent continuer à s'appuyer sur ces solutions éprouvées pour répondre à l'ensemble de leurs besoins opérationnels, dans l'attente de la pleine maturité d'autres filières telles que l'électrique ou l'hydrogène.

Au 1er janvier 2025, le parc de poids lourds fonctionnant exclusivement au B100 comptait 5 296 véhicules, tandis que celui roulant au GNV/bioGNV en regroupait 11 288, représentant respectivement 0,85 % et 1,82 % du parc total. Sur les huit premiers mois de l'année, les immatriculations de véhicules B100 exclusifs ont atteint jusqu'à 6,1% de parts de marché (15,09 % en incluant les usages non exclusifs), contre 3,7 % pour le GNV/bioGNV. Ces données traduisent une dynamique réelle d'adoption, que la remise en cause du soutien fiscal viendrait brutalement interrompre.

En excluant ces motorisations de la déduction exceptionnelle, le Gouvernement prend le risque de compromettre gravement la transition énergétique dans le transport routier de marchandises. Il enverrait un signal négatif aux entreprises ayant investi dans ces solutions, tout en affaiblissant la cohérence des politiques publiques en matière de décarbonation.

Dans ce contexte, il est proposé de supprimer les alinéas proposant l'arrêt du dispositif dès 2026 afin de préserver la diversité des solutions de décarbonation, soutenir les acteurs engagés, et garantir la visibilité nécessaire à l'évolution progressive des flottes vers des motorisations plus vertueuses.