

ASSEMBLÉE NATIONALE

22 octobre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N° I-2692

présenté par

M. Fugit, M. Marion, M. Mendes, Mme Miller, Mme Le Feu et Mme Marsaud

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 16, insérer l'article suivant:**

I. – L'article 266 *quindecies* du code des douanes est ainsi modifié :

A. – Le V est ainsi modifié :

1° Le B est ainsi modifié :

a) le 1 est ainsi modifié :

– après le 2°, il est inséré un 2° *bis* ainsi rédigé :

« 2° *bis* Les quantités d'électricité d'origine renouvelable utilisées pour l'alimentation, en France, des véhicules routiers visés au F du présent V et fonctionnant exclusivement à l'énergie électrique au moyen d'infrastructures de recharge exploitées par le redevable et réservées à l'usage exclusif de l'exploitant desdits véhicules. » ;

– au dernier alinéa, après la référence : « 2° », sont insérés les mots : « , 2° *bis* » ;

b) à la première phrase du 2, la référence : « E » est remplacée par la référence : « F » ;

c) le 3 est ainsi modifié :

– au deuxième alinéa, les mots : « à hauteur de la proportion moyenne d'énergie renouvelable constatée par la Commission européenne » sont supprimés ;

– le 1° est ainsi rédigé :

« 1° À hauteur de la proportion moyenne d'énergie renouvelable constatée par la Commission européenne pour l'électricité mentionnée au 2° du 1 du présent B, en France, sur les deux années précédant l'exigibilité ; ».

– le 2° est ainsi rédigé :

« 2° À hauteur de la proportion moyenne d'énergie renouvelable constatée par la Commission européenne pour l'électricité utilisée pour produire de l'hydrogène par électrolyse, dans l'État de production de l'hydrogène, sur la deuxième année précédant l'exigibilité ; ».

– il est ajouté un 3° ainsi rédigé :

« 3° À hauteur des volumes indiqués au F pour l'électricité mentionnée au 2° *bis* du 1 du présent B. »

d) Au premier alinéa du 4, le mot : « 1 » est remplacé par les mots : « 1°, 2° et 3° du présent 1 ».

2° Le E est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi modifié :

– la première phrase du premier alinéa, les mots : « à 3° » sont remplacés par les mots : « , 2° et 3° ».

– est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Pour l'application du 2° *bis* du 1 du B, le coefficient multiplicatif est égal à 1. »

b) il est ajouté un F ainsi rédigé :

« F. – Pour l'application du 2° *bis* du 1 du B, les quantités d'électricité d'origine renouvelable sont déterminées pour chacune des catégories de véhicules routiers fonctionnant à l'énergie électrique de manière forfaitaire sur une base annuelle selon des modalités définies par décret. »

B. – Le 1 du VI est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi modifié :

– les mots : « ou qui » sont remplacés par le mot : « , qui » ;

– sont ajoutés les mots : « ou des personnes qui opèrent des flottes de véhicules lourds pour l'alimentation de véhicules routiers visés au F du V. » ;

b) A la première phrase du deuxième alinéa, la référence : « E » est remplacée par la référence : « F ».

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

L'installation d'infrastructures de recharge sur site constitue la première condition opérationnelle pour accélérer le passage à l'électrique dans le transport routier de marchandises. Cette solution est particulièrement adaptée aux trajets régionaux et urbains : en France, 40 à 50 % des camions parcourent moins de 200 à 300 km par jour, une distance parfaitement compatible avec une recharge nocturne au dépôt.

En permettant une recharge indépendante des infrastructures publiques, elle contribue à optimiser les coûts d'exploitation : 0,16 €/km pour un poids lourd électrique, contre 0,35 €/km pour un véhicule diesel (source : AVERE-France / Union Française de l'Électricité, 2024). Elle offre également un haut niveau de fiabilité énergétique, gage de compétitivité pour les transporteurs. Malgré un réseau moyenne tension robuste et des aides publiques parmi les plus ambitieuses d'Europe, le déploiement de la recharge au dépôt reste freiné, alors même que le marché entre dans une phase d'accélération. L'autonomie des véhicules électriques atteint désormais jusqu'à 500 km et couvre la plupart des usages. Les coûts baissent significativement et le cadre réglementaire européen s'est consolidé.

Depuis fin 2022, le dispositif TIRUERT permet de générer des crédits à partir de la recharge publique des véhicules électriques, revendus aux fournisseurs de carburants fossiles afin de satisfaire leurs obligations en matière de biocarburants et d'énergies renouvelables. En juillet 2025, le Gouvernement a annoncé la création du futur mécanisme IRICC, qui viendra remplacer TIRUERT à compter de 2027. Ce dispositif intégrera enfin la recharge des poids lourds au dépôt dans son périmètre.

L'analyse d'impact réalisée pour IRICC estime que cette extension pourrait générer un gain économique moyen de 3 000 € parvéhicule et par an pour les transporteurs. Si cette mesure est prévue pour une entrée en vigueur en 2027, une application anticipée dès 2026 permettrait de préparer la montée en charge du dispositif en amont, de simplifier la mise en œuvre pour les acteurs économiques, de réduire les lourdeurs administratives et les risques de fraude, et de donner un signal d'investissement clair au marché.

Cette anticipation renforcerait la cohérence des politiques publiques de décarbonation et permettrait d'accélérer la transition énergétique dans un secteur clé de la compétitivité française.