

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

23 octobre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° I-3554

présenté par

M. Ray, M. Liger, Mme Corneloup, Mme Dalloz et M. Bazin

**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**

Cet amendement vise à **maintenir le calendrier actuel du dispositif de suramortissement qui permet aux entreprises de pratiquer une déduction exceptionnellement de leur résultat imposable pour compenser le surcoût des véhicules propres**. En effet, l'article 13 de ce projet de loi prévoit que les acquisitions de véhicules à motorisation propre réalisées après le 31 décembre 2026 n’ouvriraient plus droit au suramortissement exceptionnel, alors que ce suramortissement était censé prendre fin au 31 décembre 2030.

Institué pour encourager la transition énergétique du parc automobile professionnel, ce mécanisme a montré son efficacité et constitue depuis plusieurs années un levier efficace de modernisation et de verdissement des flottes.

Or, en proposant, dès le 31 décembre 2026, de réserver le bénéfice de cette déduction aux seuls véhicules à émission nulle, c’est-à-dire fonctionnant exclusivement à l’électricité ou à l’hydrogène, cette évolution exclurait de fait les véhicules utilisant du B100 ou du biométhane carburant (bioGNV), alors même que ces technologies, déjà disponibles et éprouvées, contribuent activement à la diminution des émissions du transport routier.

La suppression anticipée de ce dispositif créerait une rupture de soutien préjudiciable à la diminution des émissions du transport routier. Elle risquerait également de déstabiliser les stratégies d'investissement des entreprises, alors même que les technologies électriques et hydrogène ne sont pas encore pleinement adaptées à l'ensemble des usages professionnels, et notamment à ceux du transport de marchandise.

C'est pourquoi, afin de maintenir une visibilité nécessaire aux acteurs économiques, et soutenir une transition progressive vers des motorisations à très faibles émissions, le présent amendement prévoit de conserver le dispositif de déduction exceptionnelle dans son intégralité jusqu'à son terme actuel de 2030.