

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 janvier 2026

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

Commission	
Gouvernement	

Adopté

N° 1032 (Rect)

AMENDEMENT

présenté par

Mme Ronceret, M. Travert, M. Buchou, M. Cormier-Bouligeon, M. Ledoux, M. Marion,
Mme Melchior, M. Metzdorf, M. Sorre et M. Boucard

ARTICLE 13

I. – Rétablir le I de l’alinéa 1 dans la rédaction suivante :

« I. – À l’article 39 *decies A* du code général des impôts, les quatorze occurrences de l’année : « 2030 » sont remplacées par l’année : « 2040 ».

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

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à accompagner concrètement les entreprises dans la décarbonation progressive de leurs flottes de véhicules poids lourds et véhicules utilitaires légers, en maintenant et en prolongeant le dispositif de suramortissement applicable à l’acquisition de véhicules neufs utilisant des énergies propres.

La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) souligne que la transition énergétique dans le transport de marchandises s’inscrira nécessairement dans le temps long. Cette réalité s’explique à la fois par la lente montée en puissance des offres industrielles de véhicules à faibles émissions et par l’insuffisante maturité des réseaux de distribution des énergies alternatives, tant électriques que gaz renouvelables ou hydrogène.

À cela s'ajoute une caractéristique propre au secteur du transport de marchandises : près de la moitié des véhicules poids lourds en circulation en France sont exploités sous le régime du transport pour compte propre, notamment dans les secteurs du commerce de gros, de la logistique intégrée ou de la distribution. Ces véhicules affichent des kilométrages annuels relativement faibles, ce qui rallonge considérablement les cycles de renouvellement, souvent compris entre 8 et 10 ans. Dans ce contexte, les signaux économiques et fiscaux doivent s'inscrire dans la durée pour accompagner efficacement les choix d'investissement des entreprises.

La transition vers des motorisations bas carbone reste par ailleurs extrêmement coûteuse. À titre d'exemple, un poids lourd électrique représente aujourd'hui un investissement trois fois supérieur à celui d'un équivalent diesel. Cette différence de coût constitue un frein majeur pour les entreprises, en particulier les PME, alors même qu'elles sont pleinement engagées dans des démarches de réduction de leur empreinte environnementale.

Le dispositif de suramortissement constitue à ce titre un levier indispensable. En réduisant le coût net d'investissement, il permet aux entreprises de franchir le cap technologique sans compromettre leur compétitivité ou leur équilibre financier. Sa prolongation offrirait de la visibilité aux acteurs économiques et leur permettrait d'anticiper et planifier, dans la durée, le verdissement de leurs flottes.

Dans un contexte où l'atteinte des objectifs climatiques suppose une mobilisation de tous les secteurs, et où l'effort de transformation du transport de marchandises est particulièrement exigeant, il est essentiel que l'État maintienne des dispositifs de soutien efficaces, lisibles et stables dans le temps.