

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 janvier 2026

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

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

N° 2225

AMENDEMENT

présenté par
Mme Perrine Goulet, Mme Dubré-Chirat, M. Lam et M. Padey

ARTICLE 13

I. – Supprimer les alinéas 3 à 16.

II. – En conséquence, supprimer les alinéas 35 à 78.

III. – 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 services. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à supprimer plusieurs parties de l'article 13 relatif au verdissement de la fiscalité sur les véhicules, qui prévoit de poursuivre le verdissement du transport terrestre en mobilisant différents leviers incitatifs. Ce verdissement de la fiscalité sur les véhicules se traduit par la mise en place ces dernières années de quatre taxes sur les véhicules de tourisme : deux « malus (malus masse et malus CO2) et deux taxes annuelles (taxe annuelle CO2 et taxe annuelle polluants).

Ces dispositifs, bien qu'animés par un objectif louable de transition écologique, induisent des effets particulièrement défavorables pour les entreprises du secteur du transport de marchandises, qui ne sont pas suffisamment pris en compte dans le texte actuel. Les mesures fiscales envisagées reposent sur une logique de pénalisation de l'usage de véhicules thermiques, dans le but d'inciter au renouvellement des flottes au profit de véhicules électriques.

Or, cette logique ne tient pas compte de plusieurs réalités économiques et techniques qui rendent cette transition particulièrement difficile pour les transporteurs.

D'une part, le coût d'acquisition des véhicules électriques lourds reste très élevé, et leur autonomie limitée ne permet pas, dans l'état actuel des technologies, de répondre pleinement aux besoins logistiques des entreprises opérant sur de longues distances. D'autre part, le déploiement d'infrastructures de recharge adaptées à ces véhicules reste insuffisant sur l'ensemble du territoire, en particulier dans les zones rurales et les grands axes de fret. Par ailleurs, ces taxes ne prennent pas en compte l'augmentation du coût de la main d'œuvre générées par les temps de recharge parfois longs et coûteux de ces véhicules.

En pénalisant financièrement des entreprises qui n'ont aujourd'hui pas d'alternative réaliste, le dispositif crée une charge budgétaire disproportionnée, susceptible d'affaiblir durablement la compétitivité de tout un secteur, essentiel à l'économie nationale. En l'absence de progressivité suffisante, ces taxes frappent indistinctement les petites et grandes entreprises, sans tenir compte de leur capacité d'adaptation ou d'investissement.

Par ailleurs, ces taxes frappent également lourdement nombre de particuliers, ne disposant pas d'alternatives efficaces et à un prix raisonnable pour remplacer leurs véhicules thermiques. Certains territoires, en particulier dans les zones rurales, sont de plus sous-dotés en infrastructures de recharge. Ces usagers, pourtant souvent contraints par des impératifs professionnels ou géographiques, se trouvent soumis à une charge fiscale injuste et disproportionnée.

Plutôt qu'un mécanisme purement punitif, il conviendrait d'adopter une fiscalité incitative et réellement progressive, laissant aux acteurs du transport ainsi qu'aux particuliers le temps et les moyens de transformer leurs pratiques de déplacement dans des conditions économiquement viables. C'est pourquoi la suppression de cette partie de l'article est proposée, afin de permettre la réécriture d'un dispositif plus équilibré, à la fois respectueux des objectifs climatiques et des contraintes concrètes des entreprises et particuliers concernés.