

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

-CADRE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS - (N° 2740)

Rejeté

N° CD574

AMENDEMENT

présenté par
M. Fiévet, Mme Le Feur, Mme Lubet et Mme Carteron

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 18, insérer l'article suivant:

I. – L'article 39 *decies* A du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Le 2 du I est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les deux occurrences de l'année : « 2030 » sont remplacées par l'année : « 2026 » ;

b) Au deuxième alinéa, les deux occurrences de l'année : « 2030 » sont remplacés par l'année : « 2026 » ;

c) Après le deuxième alinéa, sont insérés cinq alinéas ainsi rédigés :

« Pour les véhicules utilisant une ou plusieurs des énergies mentionnées aux *a* à *b* et *e* du 1, dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes et acquis neufs à compter du 1^{er} janvier 2027, le taux de la déduction est fixé à :

« *a)* 50 % pour les véhicules acquis jusqu'au 31 décembre 2027 ;

« *b)* 40 % pour les véhicules acquis du 1^{er} janvier 2028 au 31 décembre 2028 ;

« *c)* 30 % pour les véhicules acquis du 1^{er} janvier 2029 au 31 décembre 2029 ;

« *d)* 10 % pour les véhicules acquis du 1^{er} janvier 2030 au 31 décembre 2030. » ;

2° Le I ter est ainsi modifié :

a) Le A est ainsi modifié :

– au début du deuxième alinéa du A, le mot : « La » est remplacé par les mots : « Pour les véhicules acquis à compter du 1^{er} janvier 2025 et jusqu’au 31 décembre 2026, la » ;

– il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les véhicules acquis à compter du 1^{er} janvier 2027 et jusqu’au 31 décembre 2030 et dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes, la déduction mentionnée au premier alinéa du présent A est égale à 150 %. » ;

b) Le C du I ter est abrogé ;

2° Le III est ainsi modifié :

a) La deuxième phrase du premier alinéa est ainsi modifiée :

– la première occurrence de la date : « 2030 » est remplacée par la date : « 2026 » ;

– la deuxième occurrence de la date : « 2030 » est remplacée par la date : « 2026 » ;

– la douzième occurrence du mot : « et » est supprimée ;

– la deuxième occurrence des mots : « aux deuxième et troisième alinéas du » sont remplacés par les mots : « au deuxième alinéa du 2 et à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu’au 31 décembre 2030 pour les véhicules mentionnés au troisième alinéa du même » ;

– la dernière occurrence des mots : « aux deuxième et troisième alinéas du 2 » sont remplacés par les mots : « au troisième alinéa du 2 » ;

– elle est complétée par les mots : « et les contrats conclus à compter du 1^{er} janvier 2020 et jusqu’au 31 décembre 2026 pour les biens mentionnés au deuxième alinéa du 2 du même I utilisant les énergies mentionnées aux *a bis* et *e* du 1 du même I » ;

b) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les contrats conclus à compter du 1^{er} janvier 2027 et portant sur des véhicules dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes, le taux de la déduction est fixé à 150 % pour les biens utilisant les énergies mentionnées aux *c* et *d* du 1 du I, et, pour les biens utilisant les énergies mentionnées aux *a* à *b* et *e* du même 1, à 50 % pour les contrats conclus jusqu’au 31 décembre 2027, à 40 % pour les contrats conclus du 1^{er} janvier 2028 au 31 décembre 2028, à 30 % pour les contrats conclus du 1^{er} janvier 2029 au 31 décembre 2029, et à 10 % pour les contrats conclus du 1^{er} janvier 2030 au 31 décembre 2030. »

II. – Le I n’est applicable qu’aux sommes venant en déduction de l’impôt dû.

III. – La perte de recettes résultant pour l’État du I 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, qui s'appuie directement sur les conclusions de la mission flash sur la décarbonation des poids lourds menée avec Gérard Leseul et présenté en mai 2026, propose un acte de clarté politique et de responsabilité écologique pour l'avenir de notre transport routier.

Pour réussir la transition énergétique, le rôle de l'État n'est pas de subventionner indéfiniment toutes les technologies, mais de donner un cap clair et lisible aux investisseurs. Cet amendement introduit donc un choix stratégique fort à travers un double levier fiscal :

- ☐ Le choix du futur : En portant le suramortissement à 150 % pour les poids lourds électriques et à hydrogène, nous créons le choc de compétitivité indispensable pour inciter massivement les transporteurs à basculer vers le zéro émission.
- ☐ La fin de l'ambiguïté : En programmant l'extinction progressive du suramortissement pour les énergies de transition (biocarburants et biogaz), nous actons la fin d'un modèle transitoire. Les gisements de biomasse sont limités : la responsabilité politique commande de les réserver aux secteurs aérien et maritime, qui n'ont aucune autre solution d'électrification.

Enfin, cet amendement répond à une exigence de bon sens budgétaire. Il est politiquement et économiquement anormal que l'argent public soutienne aujourd'hui deux fois plus, sur son cycle de vie, un camion roulant aux biocarburants qu'un camion 100 % électrique. Sans pénaliser les choix du passé, nous devons impérativement réorienter les mécanismes de suramortissement vers la seule technologie de rupture capable de garantir une baisse de 79 % des émissions de gaz à effet de serre : le véhicule zéro émission.

C'est, en somme, un amendement d'efficacité économique, de souveraineté industrielle et de vérité écologique.