

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 octobre 2026

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2027 - (N° 3210)

Non soutenu

N° I-CF563

AMENDEMENT

présenté par
M. Liger et M. Tryzna

ARTICLE 25

I. – Supprimer les alinéas 1 à 17.

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

Le présent amendement vise à maintenir jusqu'au 31 décembre 2030 le dispositif de déduction exceptionnelle prévu à l'article 39 *decies* A du code général des impôts pour les véhicules utilisant les énergies alternatives concernées, en conservant une déduction assise sur leur valeur d'origine.

Ce dispositif, communément appelé « suramortissement », permet aux entreprises de déduire une fraction supplémentaire de la valeur d'origine de ces véhicules de leur résultat imposable. Il constitue un levier fiscal incitatif destiné à encourager l'acquisition de véhicules à motorisation alternative, dans une logique de transition énergétique.

Le I du présent article prévoit de mettre fin au régime actuel pour les acquisitions et les contrats de crédit-bail ou de location avec option d'achat à compter du 1^{er} janvier 2027.

Il lui substitue, jusqu'au 31 décembre 2030, une déduction assise sur les seuls coûts supplémentaires des véhicules concernés par rapport à un véhicule de même catégorie utilisant une énergie conventionnelle. Les taux de déduction de 20 %, 60 % ou 40 %, selon le poids du véhicule, sont maintenus, mais appliqués à une assiette sensiblement réduite.

Cette évolution constitue une réduction significative du soutien fiscal à des technologies immédiatement disponibles, opérationnelles et adaptées aux usages du transport routier de marchandises et de voyageurs, notamment le biométhane carburant (bioGNV), mais aussi le B100.

Ces motorisations permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre et contribue concrètement à la décarbonation des transports. Il est donc essentiel que les entreprises du secteur puissent continuer à s'appuyer sur ces solutions éprouvées pour répondre à leurs besoins opérationnels, en complément du développement de l'électrique et de l'hydrogène.

En réduisant l'assiette de la déduction exceptionnelle, le Gouvernement prend le risque de ralentir le renouvellement des flottes et de prolonger l'utilisation de véhicules diesel. Il enverrait un signal négatif aux entreprises ayant engagé leur transition vers ces solutions, tout en affaiblissant la cohérence des politiques publiques en matière de décarbonation.

Dans ce contexte, il est proposé de supprimer l'ensemble des dispositions du I du présent article relatives à cette réforme, afin de maintenir jusqu'au 31 décembre 2030 le suramortissement calculé sur la valeur d'origine des véhicules, y compris pour les acquisitions financées en crédit-bail ou en location avec option d'achat. Il s'agit de préserver la diversité des solutions de décarbonation, de soutenir les acteurs engagés et de garantir la visibilité nécessaire à l'évolution progressive des flottes.