

ASSEMBLÉE NATIONALE

21 octobre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT**N ° I-1311**

présenté par

M. Ciotti, M. Alloncle, M. Bloch, M. Carbonnel, M. Chaix, M. Chavent, Mme D'Intorni,
M. Fayssat, M. Lenoir, Mme Mansouri, M. Michelet, M. Michoux, Mme Ricourt Vaginay,
M. Trébuchet et M. Verny

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 13, insérer l'article suivant:**

I. – Le 4° de l'article L. 421-30 du code des impositions sur les biens et services est abrogé.

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

Cet amendement présenté par le groupe UDR vise à supprimer le malus écologique, dont l'efficacité environnementale demeure contestable et dont l'impact social est profondément inéquitable.

Initialement conçu comme un instrument incitatif, le malus s'est progressivement transformé en prélèvement punitif qui frappe indistinctement les ménages, sans tenir compte de leurs contraintes de mobilité ni de leurs capacités financières.

Il pénalise d'abord les ménages ruraux et familiaux, pour qui la voiture constitue une nécessité. En effet, dans les zones peu denses, où l'offre de transports collectifs et les infrastructures de recharge électrique demeurent limitées, les véhicules plus lourds ou polyvalents ne sont pas un choix de confort, mais un besoin. **L'abaissement du seuil de déclenchement du malus reviendrait à taxer des véhicules familiaux classiques, frappant de plein fouet les foyers modestes et les habitants des territoires périurbains ou ruraux.**

Par ailleurs, l'efficacité environnementale de cette mesure est loin d'être démontrée. L'abaissement progressif du seuil d'émissions conduira à taxer la quasi-totalité des véhicules, y compris les modèles hybrides et les citadines les plus sobres. En décourageant l'achat de véhicules neufs, pourtant plus performants sur le plan énergétique, le malus risque au contraire de ralentir le renouvellement du parc automobile et de prolonger la circulation de véhicules anciens, plus émetteurs.

Enfin, la justification budgétaire du dispositif repose sur des hypothèses fragiles. Les prévisions de recettes issues du malus reposent sur l'idée que les ventes de véhicules neufs resteraient stables. Pourtant, le renforcement progressif de ce malus pourrait justement freiner la demande, fragilisant à la fois le secteur automobile et les recettes fiscales attendues.

En somme, le malus écologique cumule les défauts entre inefficacité environnementale et incertitude budgétaire. Sa suppression doit permettre de cesser de pénaliser les ménages qui travaillent et n'ont d'autre choix que de recourir à leur véhicule pour vivre.

Cela équivaut à une perte de 3,3 Mds d'euros pour l'État. Cet amendement s'inscrit dans un plan plus large de baisse de la dépense publique de 100 milliards d'euros que déposera le Groupe UDR dans le cadre de la deuxième partie du PLF.