

ASSEMBLÉE NATIONALE

22 octobre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° I-2119

présenté par

M. Plassard, M. Berrios et M. Daubié

ARTICLE 13

I. – À l’alinéa 28, substituer au montant :

« 30 »

le montant :

« 14 ».

II. – En conséquence, à l’alinéa 29, substituer au montant :

« 30 »

le montant :

« 14 ».

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

Cet amendement vise à soutenir le verdissement des flottes automobiles en France tout en veillant à la préservation du pouvoir d’achat des consommateurs et à la stabilité de la filière automobile française. Il encourage l’adoption de solutions de mobilité durables et accessibles.

En France, un véhicule de tourisme immatriculé pour la première fois, neuf ou importé, est soumis à une taxe au poids (taxe sur la masse en ordre de marche, ou malus masse), afin d'encourager économiquement les consommateurs à s'orienter vers les véhicules les plus légers.

Alors que les micro-hybrides jouissent d'un abattement de 100kg sur leur masse en ordre de marche, dans la mise en œuvre du malus, le projet de loi de finances pour 2026 vient conditionner cet abattement à compter de 2027 à une puissance maximale nette du moteur électrique supérieure à 30 kilowatts.

De ce fait, un nombre important de modèles de véhicules vertueux sera demain soumis au malus masse, faisant mécaniquement augmenter leur prix d'achat. Une telle disposition portera un coup à la dynamique d'électrification et au verdissement du parc, nuira à la cohérence de la politique de soutien en la matière, et fragilisera le tissu industriel.

Cette situation impactera directement les constructeurs français qui investissent massivement depuis des années pour développer ces modèles de véhicules et contribuent à la transition énergétique, ainsi que l'activité, l'emploi et la pérennité de nombreux sites de production.

Par ailleurs, la fixation du seuil à 30kW ne paraît à ce jour pas pertinente. Elle vient pénaliser des véhicules accessibles économiquement pour les familles françaises mais vertueux sur le plan environnemental, et favorise à l'inverse des modèles beaucoup plus puissants - et onéreux.

C'est pourquoi cet amendement propose d'abaisser le seuil d'assujettissement à l'abattement à 14kW, qui s'avère en effet plus approprié en ce qu'il permet de préserver des modèles de tension supérieure, accessibles, mais vertueux, et poursuivre la dynamique d'électrification et de verdissement.