

ASSEMBLÉE NATIONALE25 octobre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-3814

présenté par

M. Mazaury, Mme Sanquer, M. Viry, Mme de Pélichy, M. Lenormand, M. Molac, M. Castiglione et M. Mathiasin

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

I. – L'article L. 421-75 du code des impositions sur les biens et services est ainsi modifié :

- a) À la première ligne du tableau du deuxième alinéa, l'année : « 2026 » est remplacée par l'année : « 2027 » ;
- b) À la première ligne du tableau du troisième alinéa, les mots : « et 2025 » sont remplacés par les mots : « , 2025 et 2026 ».

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**

La loi de finances pour 2025 prévoit d'abaisser le seuil de déclenchement du malus poids à 1,5 tonne en 2026.

Les consommateurs comme les entreprises ont plus que jamais besoin de visibilité dans les dispositifs, à plus forte raison dans le contexte actuel de transition énergétique et écologique qui impose des investissements importants pour les acteurs de la filière.

Les chefs d'entreprises évoluent toujours dans un climat d'incertitude et d'attentisme. Dans un tel contexte, une augmentation irréaliste de la fiscalité aurait un effet délétère sur l'activité des entreprises. La dynamique de reprise et de soutien aux entreprises est plus que jamais nécessaire, en

donnant notamment des perspectives aux consommateurs et aux entreprises pour stabiliser le marché.

Les entreprises de la filière automobile ont subi une hyperfiscalisation, sans commune mesure avec nos voisins européens, des blocages et « stop and go » dus aux incessants changements réglementaires (durcissement du malus CO₂ et du malus poids, réforme des avantages en nature, taxe sur le verdissement des flottes, suppression des exemptions pour les cartes grises, ...), sans concertation et évaluation préalable, condamnant les clients, particuliers comme professionnels, à l'attentisme.

Cette situation, n'offrant aucune projection, entraîne des pertes considérables pour tous les acteurs, les entreprises, dont les commandes chutent, mais également l'Etat, qui subit une perte de recettes fiscales et de TVA significative. Les dernières refontes du malus ont pour conséquence de toucher 66% des ventes de véhicules en 2025, 72% en 2026 et 77% en 2027, avec des recettes évaluées à plus de 700 millions en 2025 et plus d'un milliard d'euros en 2027.

Avec le passage du seuil de déclenchement du malus poids de 1,6 tonne à 1,5 tonne tel que prévu par la loi de finances pour 2025, le malus poids ciblera désormais une clientèle familiale, de classe moyenne, qui choisit des modèles comme la Dacia Sandero, la Peugeot 3008 ou la Dacia Duster.

Par ailleurs, l'intégration des véhicules électriques dans le spectre du malus poids est incohérent, tant sur le principe que pour son efficacité environnementale et son coût, pour les professionnels comme pour les particuliers. L'entrée en vigueur d'une telle mesure, prévue au 1er janvier 2026 et malgré une réfaction, pénaliserait encore le verdissement du parc ainsi que la situation économique de la filière.

Aussi et, compte tenu des orientations prises au niveau européen ainsi que des difficultés rencontrées par les entreprises pour verdier leur parc, il est contre-productif de pénaliser le développement des véhicules hybrides rechargeables, qui contribuent largement au renouvellement des véhicules.

Cet amendement a donc pour objet de maintenir le seuil de déclenchement du malus poids à 1,6 tonne durant deux années supplémentaires et d'en exclure tous les véhicules électriques ainsi que les hybrides rechargeables.