

ASSEMBLÉE NATIONALE

20 octobre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

Tombé

AMENDEMENT

N ° I-590

présenté par

M. de Courson, M. Bataille, M. Castellani, M. Castiglione, Mme de Pélichy, M. Mathiasin,
M. Mazaury et Mme Sanquer

ARTICLE 13

I. – Substituer à l’alinéa 14 les neuf alinéas suivants :

« b) Les tableaux des deuxième et troisième alinéas sont remplacés par les quatre tableaux suivants :

« BARÈME CO2, MÉTHODE DITE WLTP POUR LES ANNÉES À COMPTER DE 2029 :

«

Émissions de dioxyde de carbone (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)	Émissions de dioxyde de carbone (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)	Émissions de dioxyde de carbone (en g/km)
Inférieures à 103	0	138	2726	174
103	50	139	2918	175
104	75	140	3119	176
105	100	141	3331	177
106	125	142	3552	178
107	150	143	3784	Supérieures à 178
108	170	144	4026	
109	190	145	4279	
110	210	146	4543	
111	230	147	4818	
112	240	148	5105	
11"	260	149	5404	
114	280	150	5715	
115	310	151	6126	
116	330	152	6537	
117	360	153	7248	
118	400	154	7959	
119	450	155	8870	
120	540	156	9681	
121	650	157	10692	
122	740	158	11803	
123	818	159	13014	
124	898	160	14325	
125	983	161	15726	
126	1074	162	17247	
127	1172	163	18858	
128	1276	164	20569	
129	1386	165	22380	
130	1504	166	24291	
131	1629	167	26302	
132	1761	168	28413	
133	1901	169	30624	
134	2049	170	32935	
135	2205	171	35346	
136	2370	172	37857	
137	2544	173	40468	

« BARÈME CO₂, MÉTHODE DITE WLTP, POUR L'ANNÉE 2028 :

«

Émissions de dioxyde de carbone (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)	Émissions de dioxyde de carbone (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)	Émissions de dioxyde de carbone (en g/km)
Inférieures à 108	0	139	2049	171
108	50	140	2205	172
109	75	141	2370	173
110	100	142	2544	174
111	125	143	2726	175
112	150	144	2918	176
113	170	145	3119	177
114	190	146	3331	178
115	210	147	3552	179
116	230	148	3784	180
117	240	149	4026	181
118	260	150	4279	182
119	280	151	4543	183
120	310	152	4818	Supérieures à 183
121	330	153	5105	
122	360	154	5404	
123	400	155	5715	
124	450	156	6126	
125	540	157	6537	
126	650	158	7248	
127	740	159	7959	
128	818	160	8770	
129	898	161	9681	
130	983	162	10692	
131	1074	163	11803	
132	1172	164	13014	
133	1276	165	14325	
134	1386	166	15736	
135	1504	167	17247	
136	1629	168	18858	
137	1761	169	20569	
138	1901	170	22380	

« BARÈME CO₂, MÉTHODE DITE WLTP POUR L'ANNÉE 2027 :

«

Émissions de dioxyde de carbone (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)	Émissions de dioxyde de carbone (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)	Émissions de dioxyde de carbone (en g/km)
Inférieures à 113	0	144	2049	176
113	50	145	2205	177
114	75	146	2370	178
115	100	147	2544	179
116	125	148	2726	180
117	150	149	2918	181
118	170	150	3119	182
119	190	151	3331	183
120	210	152	3552	184
121	230	153	3784	185
122	240	154	4026	186
123	260	155	4279	187
124	280	156	4543	188
125	310	157	4818	Supérieures à 188
126	330	158	5105	
127	360	159	5404	
128	400	160	5715	
129	450	161	6126	
130	540	162	6537	
131	650	163	7248	
132	740	164	7959	
133	818	165	8770	
134	989	166	9681	
135	983	167	10692	
136	1074	168	11803	
137	1172	169	13014	
138	1276	170	14325	
139	1386	171	15736	
140	1504	172	17247	
141	1629	173	18858	
142	1761	174	20569	
143	1901	175	22380	

« BARÈME CO₂, MÉTHODE DITE WLTP POUR L'ANNÉE 2026

«

Émissions de dioxyde de carbone (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)	Émissions de dioxyde de carbone (en g/km)	Tarif par véhicule (en €)	Émissions de dioxyde de carbone (en g/km)
Inférieures à 113	0	144	2049	176
113	50	145	2205	177
114	75	146	2370	178
115	100	147	2544	179
116	125	148	2726	180
117	150	149	2918	181
118	170	150	3119	182
119	190	151	3331	183
120	210	152	3552	184
121	230	153	3784	185
122	240	154	4026	186
123	260	155	4279	187
124	280	156	4543	188
125	310	157	4818	Supérieures à 188
126	330	158	5105	
127	360	159	5404	
128	400	160	5715	
129	450	161	6126	
130	540	162	6537	
131	650	163	7248	
132	740	164	7959	
133	818	165	8770	
134	898	166	9681	
135	983	167	10692	
136	1074	168	11803	
137	1172	169	13014	
138	1276	170	14325	
139	1386	171	15736	
140	1504	172	17247	
141	1629	173	18858	
142	1761	174	20569	
143	1901	175	22380	

II. – 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

La loi de finances pour 2025 prévoit d'abaisser le seuil de déclenchement du malus automobile à 108 grammes de CO2 émis par kilomètre dès 2026, et à 103 grammes de CO2 émis par kilomètre en 2027.

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 mobilités 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'État, 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. Le renforcement du malus touche désormais une clientèle familiale, de classe moyenne. La demande doit, au contraire, être stimulée par des dispositifs clairs et simples, offrant de la visibilité aux professionnels des services de l'automobile.

Alors que les dispositifs d'aides à l'achat ont été privatisés avec la mise en place des certificats d'économie d'énergie, les recettes du malus ne contribuent aujourd'hui qu'à abonder les caisses de l'État au lieu de bénéficier au verdissement du parc automobile, en complète opposition avec l'esprit initial du dispositif de bonus-malus. La fiscalité automobile ne doit pas servir à renflouer les finances publiques mais à verdier les mobilités. Les recettes liées au malus écologique sont évaluées en 2025 à plus de 700 millions d'euros, et à plus d'un milliard d'euros en 2027.

Cet amendement a donc pour objet de reporter de deux ans l'entrée en vigueur de la diminution des seuils de déclenchement du malus CO2 automobile. Le passage à 108 grammes serait déplacé de 2026 à 2028 et le passage à 103 grammes de 2027 à 2029.

Il plafonne par ailleurs le malus à 60 000 euros à partir de 2026 – alors que son maximum en 2025 est de 70 000 euros et qu'il doit être porté à 80 000 euros en 2026 et 90 000 euros en 2027.