

ASSEMBLÉE NATIONALE
5 janvier 2026

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 2247)

Rejeté

N° CF586

AMENDEMENT

présenté par
Mme Belluco, Mme Balage El Mariky, M. Nicolas Bonnet, Mme Chatelain, Mme Laernoës,
M. Lahais, M. Raux, M. Thierry, M. Amirshahi, Mme Arrighi, Mme Autain, Mme Voynet,
M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud Bonnet, M. Corbière, M. Davi, M. Duplessy, M. Fournier,
Mme Garin, M. Damien Girard, M. Gustave, Mme Catherine Hervieu, M. Iordanoff, M. Lucas-
Lundy, Mme Ozenne, M. Peytavie, Mme Pochon, Mme Regol, M. Tavernier,
Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sas, Mme Sebaihi, Mme Simonnet et Mme Taillé-Polian

ARTICLE 13

Rétablir l'alinéa 21 du II dans la rédaction suivante :

« 6° Après le premier alinéa de l'article L. 421-75 du code des impositions sur les biens et services, sont insérés deux tableaux ainsi rédigés :

Barème pour les années à compter de 2028	
Fraction de la masse en ordre de marche (en kg)	Tarif marginal (en €)
Jusqu'à 1399	0
De 1400 à 1599	10
De 1600 à 1699	15
De 1700 à 1799	20
De 1800 à 1899	25
A partir de 1900	30
Barème pour l'année 2027	
Fraction de la masse en ordre de marche (en kg)	Tarif marginal (en €)
Jusqu'à 1449	0
1450 à 1649	10
1650 à 1749	15
1750 à 1849	20
1850 à 1949	25
A partir de 1950	30

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cette proposition vise à proposer un calendrier régulier d'abaissement du seuil de déclenchement du malus poids, à raison de 50kg par an, sur 3 ans, en cohérence avec la philosophie de l'article 13 du projet de loi de finances.

En effet, l'exposé des motifs du présent article explique que « En premier lieu, concernant les taxes sur les véhicules, le premier objectif poursuivi est de permettre à tous les acteurs concernés (constructeurs, gestionnaires de flottes, professionnels, particuliers) de disposer d'une visibilité sur trois années sur les barèmes des quatre principales taxes sur les véhicules de tourisme ». Malheureusement, cette visibilité sur trois ans n'est pas appliquée à la taxe sur la masse en ordre de marche, ce que vient corriger cet amendement.

Concrètement :

– du point de vue des entreprises, cette proposition vise à engager une dynamique forte d'allègement du parc de voitures thermiques et hybrides vendues en France d'ici leur interdiction en 2035. Seule cette visibilité permet aux constructeurs automobiles d'adapter leur offre et leur développement en conséquence puisque le temps de développement d'un modèle est aujourd'hui généralement de 3 à 4 années ;

– du point de vue des politiques environnementales, elle permettrait de générer des recettes fiscales propres à financer une transition écologique et sociale, notamment la politique de leasing social ; elle contribuerait à ce qu'émergent progressivement sur le marché des véhicules de plus en plus légers, et donc structurellement plus sobres, mais aussi plus accessibles pour les classes moyennes et les moins favorisées.

Dans l'idéal, le groupe écologiste et social aurait proposé un déclenchement du malus poids à partir de 1300 kilos, un abattement limité à 300 kilos pour les véhicules électriques et un réajustement du barème de façon à vraiment pénaliser ceux qui font le choix (hors familles nombreuses) d'un modèle lourd. Cette mesure aurait permis de rapporter 1,8 milliards d'euros supplémentaires (issus à 83 % de taxes sur des véhicules étrangers). Ça n'est pas la mesure proposée dans cet amendement, bien plus modeste, par souci de compromis.

Tel est l'objet de cet amendement, travaillé notamment à partir de propositions du WWF et de Transport et Environnement (T&E).

Le WWF estime que l'abaissement du seuil à 1300kg permettrait de générer 1.8 mds€ de recettes supplémentaires. L'abaissement proposé dans cet amendement étant inférieur, l'amendement améliorerait le solde du budget de l'État dans une proportion qui n'excède pas 6,6 Mds€, soit le niveau de la dégradation du solde résultant de la discussion et de l'adoption du PLFSS pour 2026.