

ASSEMBLÉE NATIONALE

2 octobre 2026

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2027 - (N° 3210)

Rejeté

N° I-CF228

AMENDEMENT

présenté par

M. Le Fur, Mme Sylvie Bonnet, Mme Corneloup, M. Cordier, Mme Frédérique Meunier et
M. End

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 25, insérer l'article suivant:**

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

1° Après le premier alinéa, il est inséré un tableau ainsi rédigé :

Barème pour les années à compter de 2027	
Fraction de la masse en ordre de marche (en kg)	Tarif marginal (en €)
Jusqu'à 1 599	0
De 1 600 à 1 799	10
De 1 800 à 1 899	15
De 1 900 à 1 999	20
De 2 000 à 2 099	25
À partir de 2 100	30

2° Au tableau de l'alinéa 2, les mots : « pour les années à compter de » sont remplacés par les mots : « pour l'année ».

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****Le présent amendement vise à rétablir le barème du malus poids applicable au 1^{er} janvier 2026, et notamment son seuil de déclenchement à 1,6 tonne.**

Les durcissements successifs de la fiscalité automobile ont progressivement élargi le nombre de véhicules concernés par le malus. L'abaissement du seuil de déclenchement du malus au poids prévu par la loi de finances pour 2025 a notamment conduit à faire entrer dans son champ des véhicules destinés à une clientèle familiale et de classe moyenne, tels que la Dacia Sandero, la Peugeot 2008 ou la Dacia Duster. En 2025, près d'un véhicule neuf sur deux (48 %) a ainsi été soumis au malus, pour un montant moyen de 1 082 euros par véhicule immatriculé, contre 787 euros en 2024.

L'évolution du malus masse en 2026 intervient par alors que le marché automobile français connaît un recul préoccupant. En 2025, les ventes de véhicules neufs aux particuliers ont diminué de 5 % par rapport à 2024 et de 26,3 % par rapport à 2019. Par ailleurs, l'abaissement à 1,5 tonne a contribué à exclure les motorisations hybrides rechargeables et hybrides, qui constituent pourtant un usage intéressant et de transition vers l'électrification pour de nombreux ménages. Partout en Europe, ces segments progressent de 30 %, là où en France, ils diminuent de 28 % en raison de l'application du malus masse.

Les hausses successives de la fiscalité automobile, conjuguées au renforcement des exigences réglementaires, ont contribué au renchérissement du prix des véhicules neufs et à la contraction du marché. Dans le même temps, les recettes issues du malus ont fortement progressé pour atteindre 895 millions d'euros en 2025. À trajectoire inchangée, elles devraient dépasser le milliard d'euros et atteindre 1,102 milliard d'euros en 2027.

Or, le transfert du financement des aides à l'acquisition de véhicules propres vers le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE) empêche tout réinvestissement des recettes tirées du malus automobile vers le financement du verdissement du parc.

La poursuite du durcissement du malus risquerait d'accentuer les difficultés rencontrées par les ménages en augmentant le coût d'acquisition de véhicules correspondant pourtant aux besoins des familles, notamment. Elle contribuerait par ailleurs à fragiliser considérablement le tissu d'entreprises et de PME de la distribution automobile et de la location implanté dans nos territoires. Le présent amendement propose ainsi de rétablir le barème du malus poids applicable au 1^{er} janvier 2026, avec un seuil de déclenchement fixé à 1,6 tonne.