

ASSEMBLÉE NATIONALE
3 octobre 2026

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

Non soutenu

N° I-CF511

AMENDEMENT

présenté par
Mme Dalloz et M. Le Fur

ARTICLE 25

I. – Après l’alinéa 24, insérer les quatre alinéas suivants :

« 1° *bis* L’article L. 421-75 est ainsi modifié :

« a) 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

« b) À la première ligne du tableau du deuxième alinéa, les mots : « les années à compter de » sont remplacés par les mots : « 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

Cet amendement vise à rétablir, à compter de 2027, un seuil de déclenchement du malus sur la masse en ordre de marche à 1 600 kilogrammes, contre 1 500 kilogrammes en 2026. Il maintient le principe d'une taxation progressive en fonction du poids du véhicule, tout en limitant les effets du durcissement continu de son barème.

L'abaissement progressif du seuil du malus masse a en effet conduit à faire entrer dans le barème un nombre croissant de véhicules qui ne relèvent pas nécessairement des catégories les plus lourdes. Le dispositif touche désormais des véhicules de gamme intermédiaire et familiale, dont le gabarit répond à des besoins de mobilité courants. Cette extension du malus a renchéri directement le coût d'acquisition de ces véhicules et peut conduire les ménages comme les professionnels à reporter, voire à renoncer, à leur achat.

Ces effets sont notamment observés par les concessionnaires automobiles, directement confrontés aux conséquences de la fiscalité automobile sur les décisions d'achat des ménages, notamment pour les véhicules de gamme intermédiaire et familiale.

L'amendement propose donc de relever à 1 600 kilogrammes le seuil de déclenchement applicable à compter de 2027, sans supprimer le malus masse ni remettre en cause sa progressivité. Il permet ainsi de conserver le principe d'une taxation croissante avec le poids du véhicule, tout en limitant ses effets sur des véhicules répondant à des besoins de mobilité réels.