

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 octobre 2026

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

Adopté

N° I-CF789

AMENDEMENTprésenté par
M. Labaronne

ARTICLE 25

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

« 1° *bis* L’article L. 421-62 est ainsi modifié :« *a*) Le deuxième alinéa est supprimé ;« *b*) À la première ligne du tableau du troisième alinéa, les mots : « l’année » sont remplacés par les mots : « les années à compter de » ; »

II. – Compléter cet article par l’alinéa suivant :

« 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 maintenir, à compter de 2027, le barème du malus sur les émissions de CO₂ applicable en 2026, en supprimant les durcissements prévus pour les années suivantes. Il ne remet pas en cause le principe du malus CO₂ ni son objectif environnemental, mais vise à stabiliser durablement sa trajectoire afin d’éviter une augmentation continue de la fiscalité applicable aux véhicules concernés.

La trajectoire actuelle prévoit une baisse annuelle de 5 grammes de CO₂ par kilomètre du seuil de déclenchement du malus. Ce mécanisme conduit chaque année à faire entrer de nouveaux modèles dans le barème et à augmenter la taxation de véhicules qui y sont déjà soumis. Ces évolutions fréquentes réduisent par ailleurs la visibilité pour les consommateurs comme pour les

professionnels, les concessionnaires constatant directement les effets de la fiscalité automobile sur les décisions d'achat.

Cette mécanique est particulièrement sensible pour les acteurs qui renouvellent fréquemment leurs véhicules. C'est notamment le cas de la location de courte durée, dont les flottes sont généralement renouvelées tous les 6 à 12 mois, contre plusieurs années pour les autres acteurs. Les loueurs sont ainsi directement exposés à chaque nouvelle étape de la trajectoire du malus CO₂.

Cette exposition est d'autant plus spécifique que l'effet incitatif recherché par le malus trouve une limite dans le modèle de la location courte durée : la composition des flottes répond aux besoins de mobilité exprimés par les clients et suppose de conserver une offre diversifiée. Un véhicule soumis au malus CO₂ ne peut pas systématiquement être remplacé par un modèle moins émetteur lorsque celui-ci ne répond pas au même usage ou à la même demande. Le durcissement successif du barème se traduit alors par une augmentation de la fiscalité supportée lors du renouvellement des véhicules, sans permettre systématiquement l'effet de substitution recherché.

L'amendement prévoit en conséquence de pérenniser, à compter de 2027, les seuils et tarifs du malus CO₂ applicables en 2026, en supprimant la trajectoire de durcissement prévue pour les années suivantes. Il maintient ainsi le signal environnemental résultant du barème 2026, tout en stabilisant le cadre fiscal applicable aux acquisitions futures.

Cet amendement a été travaillé avec Enterprise mobility.