

**Projet d'article  
PLF 2025 - DLF 3019**

Titre :	<b>Évolution de la taxe sur les émissions de dioxyde de carbone et de la taxe sur la masse en ordre de marche</b>
Projet émanant de :	<b>Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique / Direction de la législation fiscale</b>
Place au sein du PLF :	<b>1<sup>ère</sup> partie</b>
Coût / économie résultant de la mise en œuvre des dispositions (en M€) :	<b>316 M€ (recettes)</b>
Rattachement budgétaire (le cas échéant) :	<b>Mission / Programme</b>

**Texte de l'article :**

I. – La section 2 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre IV du code des impositions sur les biens et services est ainsi modifiée :

1° L'article L. 421-62 est ainsi modifié :

a) Après le premier alinéa, sont insérés trois tableaux ainsi rédigés :

«

<b>BARÈME CO<sub>2</sub>, MÉTHODE DITE WLTP, POUR LES ANNÉES À COMPTER DE 2027</b>					
<b>Émissions de CO<sub>2</sub> (g/km)</b>	<b>Tarif (€)</b>	<b>Émissions de CO<sub>2</sub> (g/km)</b>	<b>Tarif (€)</b>	<b>Émissions de CO<sub>2</sub> (g/km)</b>	<b>Tarif (€)</b>
Inférieures à 99	0	126	1 504	154	11 803
99	50	127	1 629	155	13 014
100	75	128	1 761	156	14 325
101	100	129	1 901	157	15 736
102	125	130	2 049	158	17 247
103	150	131	2 205	159	18 858
104	170	132	2 370	160	20 569
105	190	133	2 544	161	22 380
106	210	134	2 726	162	24 291
107	230	135	2 918	163	26 302
108	240	136	3 119	164	28 413
109	260	137	3 331	165	30 624

110	280	138	3 552	166	32 935
111	310	139	3 784	167	35 346
112	330	140	4 026	168	37 857
113	360	141	4 279	169	40 468
114	400	142	4 543	170	43 179
115	450	143	4 818	171	45 990
116	540	144	5 105	172	48 901
117	650	145	5 404	173	51 912
118	740	146	5 715	174	55 023
119	818	147	6 126	175	58 134
120	898	148	6 637	176	61 245
121	983	149	7 248	177	64 356
122	1 074	150	7 959	178	67 467
123	1 172	151	8 770	179	70 578
124	1 276	152	9 681	180	73 689
125	1 386	153	10 692	181	76 800
				182	79 911
				183	83 022
				184	86 133
				185	89 244
				Supérieures à 185	90 000

«

BARÈME CO <sub>2</sub> , MÉTHODE DITE WLTP, POUR L'ANNÉE 2026					
Émissions de CO <sub>2</sub> (g/km)	Tarif (€)	Émissions de CO <sub>2</sub> (g/km)	Tarif (€)	Émissions de CO <sub>2</sub> (g/km)	Tarif (€)
Inférieures à 106	0	133	1 504	161	11 803
106	50	134	1 629	162	13 014
107	75	135	1 761	163	14 325
108	100	136	1 901	164	15 736
109	125	137	2 049	165	17 247
110	150	138	2 205	166	18 858
111	170	139	2 370	167	20 569
112	190	140	2 544	168	22 380
113	210	141	2 726	169	24 291
114	230	142	2 918	170	26 302

115	240	143	3 119	171	28 413
116	260	144	3 331	172	30 624
117	280	145	3 552	173	32 935
118	310	146	3 784	174	35 935
119	330	147	4 026	175	37 857
120	360	148	4 279	176	40 468
121	400	149	4 543	177	43 179
122	450	150	4 818	178	45 990
123	540	151	5 105	179	48 901
124	650	152	5 404	180	51 912
125	740	153	5 715	181	55 023
126	818	154	6 126	182	58 134
127	898	155	6 637	183	61 245
128	983	156	7 248	184	64 356
129	1 074	157	7 959	185	67 467
130	1 172	158	8 770	186	70 578
131	1 276	159	9 681	187	73 689
132	1 386	160	10 692	188	76 800
				189	79 911
				Supérieures à 189	80 000

«

BARÈME CO <sub>2</sub> , MÉTHODE DITE WLTP, POUR L'ANNÉE 2025					
Émissions de CO <sub>2</sub> (g/km)	Tarif (€)	Émissions de CO <sub>2</sub> (g/km)	Tarif (€)	Émissions de CO <sub>2</sub> (g/km)	Tarif (€)
Inférieures à 113	0	147	2 544	182	37 857
113	50	148	2 726	183	40 468
114	75	149	2 918	184	43 179
115	100	150	3 119	185	45 990
116	125	151	3 331	186	48 901
117	150	152	3 552	187	51 912
118	170	153	3 784	188	55 023
119	190	154	4 026	189	58 134
120	210	155	4 279	190	61 245
121	230	156	4 543	191	64 356

122	240	157	4 818	192	67 467
123	260	158	5 105	Supérieures à 192	70 000
124	280	159	5 404		
125	310	160	5 715		
126	330	161	6 126		
127	360	162	6 637		
128	400	163	7 248		
129	450	164	7 959		
130	540	165	8 770		
131	650	166	9 681		
132	740	167	10 692		
133	818	168	11 803		
134	898	169	13 014		
135	983	170	14 325		
136	1 074	171	15 736		
137	1 172	172	17 247		
138	1 276	173	18 858		
139	1 386	174	20 569		
140	1 504	175	22 380		
141	1 629	176	24 291		
142	1 761	177	26 302		
143	1 901	178	28 413		
144	2 049	179	30 624		
145	2 205	180	32 935		
146	2 370	181	35 346		

» ;

b) A la première ligne du tableau du deuxième alinéa, les mots : « les années à compter de » sont remplacés par les mots : « l'année ».

c) Au tableau du dernier alinéa, les mots : « 2014 à » sont remplacés par les mots : « 2015 et » ;

2° L'article L. 421-64 est ainsi modifié :

a) Après le premier alinéa, sont insérés trois tableaux ainsi rédigés :

«

BARÈME EN PUISSANCE ADMINISTRATIVE POUR LES ANNÉES À COMPTER DE 2027	
Puissance administrative (CV)	Tarif 2027 (€)
Inférieure à 3	250

3	750
4	2 500
5	6 000
6	9 250
7	13 000
8	19 000
9	26 000
10	34 750
11	42 250
12	51 250
13	61 000
14	71 750
15 et plus	90 000

«

BARÈME EN PUISSANCE ADMINISTRATIVE POUR L'ANNÉE 2026	
Puissance administrative (CV)	Tarif 2026 (€)
Inférieure à 3	0
3	500
4	2 000
5	5 000
6	7 750
7	10 750
8	16 000
9	22 250
10	30 250
11	37 250

12	45 500
13	54 500
14	64 500
15 et plus	80 000

«

<b>BARÈME EN PUISSANCE ADMINISTRATIVE POUR L'ANNÉE 2025</b>	
<b>Puissance administrative (CV)</b>	<b>Tarif 2025 (€)</b>
Inférieure à 3	0
3	250
4	1 500
5	4 000
6	6 250
7	8 500
8	13 000
9	18 500
10	25 750
11	32 250
12	39 750
13	48 000
14	57 250
15 et plus	70 000

» ;

b) A la première ligne du tableau du deuxième alinéa, les mots : « pour les années à compter de 2024 » sont remplacés par les mots : « pour l'année 2024 » ;

c) Au tableau du dernier alinéa, les mots : « 2014 à » sont remplacés par les mots : « 2015 et » ;

3° L'article L. 421-66 est ainsi modifié :

a) Au début du 1° :

i) Le nombre : « 80 » est remplacé par le nombre : « 85 » ;

ii) Au 1<sup>er</sup> janvier 2026, le nombre : « 85 » est remplacé par le nombre : « 92 » ;

iii) Au 1<sup>er</sup> janvier 2027, le nombre : « 92 » est remplacé par le nombre : « 99 » ;

b) Au 1<sup>er</sup> janvier 2027, au 2°, le nombre : « 4 » est remplacé par le nombre : « 5 » ;

4° 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 2026	
Fraction de la masse en ordre de marche (en kg)	Tarif marginal (en €)
Jusqu'à 1 499	0
De 1 500 et 1 699	10
De 1 700 à 1 799	15
De 1 800 à 1 899	20
De 1 900 à 1 999	25
A partir de 2 000	30

» ;

b) A la première ligne du tableau du deuxième alinéa, les mots : « à compter de 2024 » sont remplacés par les mots : « 2024 et 2025 » ;

5° Au 1<sup>er</sup> janvier 2026, au premier alinéa de l'article L. 421-77, le nombre : « 500 » est remplacé par le nombre : « 600 » ;

6° A l'article L. 421-79-1, après le mot : « électricité » sont insérés les mots : « et dont la puissance maximale nette du moteur électrique est supérieure ou égale à 30 kilowatts ».

II. – Le présent article entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025, à l'exception des *ii* et *iii* du *a* et du *b* du 3° du I ainsi que du 5° du I, qui entrent en vigueur aux dates qu'ils prévoient.

#### Exposé des motifs de l'article :

Le présent article a pour objet de renforcer le caractère incitatif à la transition énergétique du malus sur les émissions de CO<sub>2</sub> applicable aux véhicules de tourisme des particuliers et des entreprises. À cette fin, il prévoit :

- de poursuivre le renforcement de la taxe sur les émissions de dioxyde de carbone des véhicules de tourisme (dite « malus CO<sub>2</sub> ») pour respecter les engagements nationaux et européens en matière de décarbonation des transports routiers. En retenant une trajectoire pluriannuelle pour maximiser l'effet incitatif, son barème est renforcé en abaissant son seuil de 5g/CO<sub>2</sub>/km en 2025 et de 7g/CO<sub>2</sub>/km en 2026 et 2027, pour atteindre à cette date une taxation dès 99g/CO<sub>2</sub>/km émis. Parallèlement, pour cibler spécifiquement les véhicules les plus émetteurs, le tarif maximum est renforcé de 10 000 € par an pour atteindre 90 000 € en 2027 sur ces véhicules ;

- de poursuivre, en 2026, le renforcement de la taxe sur la masse en ordre de marche (dite malus masse), en abaissant de 100 kg le seuil de déclenchement du dispositif, actuellement fixé à 1 600 kg par véhicule ;

- de limiter, dès 2025, le bénéfice de l'abattement de malus masse dont profitent aujourd'hui tous les véhicules hybrides non-rechargeables aux seuls véhicules performants sur le plan environnemental ;