

# Vers une flambée des malus automobile ?



© 2024 Les Echos Publishing

Depuis plusieurs années, les lois de finances successives sont venues durcir les malus dus lors de l'achat d'un véhicule de tourisme neuf lorsqu'il est considéré par les pouvoirs publics comme polluant. Le projet de loi de finances pour 2025 ne déroge pas à la règle et alourdit, de nouveau, le malus « écologique », qui dépend du taux d'émission de CO<sub>2</sub>, et le malus « masse », qui est fonction du poids du véhicule.

## Les changements envisagés

Ainsi, en 2025, le malus CO<sub>2</sub> se déclencherait, pour un tarif de 50 €, à partir de 113 g de CO<sub>2</sub>/km (au lieu de 118 g de CO<sub>2</sub>/km en 2024), de 106 g en 2026 et de 99 g en 2027. Et la dernière tranche du barème s'appliquerait, en 2025, au-delà de 192 g/km pour un tarif de 70 000 € (contre 193 g/km et 60 000 € en 2024), de 189 g pour 80 000 € en 2026 et de 185 g pour 90 000 € en 2027.

Par ailleurs, à partir de 2026, chaque tranche du barème du malus au poids serait abaissée de 100 kg, ramenant son seuil de déclenchement de 1,6 à 1,5 tonne. Son tarif varierait donc entre 10 et 30 € par kg pour la fraction du poids excédant 1,5 tonne.

**À savoir :** le cumul de ces deux malus ne pourrait pas excéder 70 000 € en 2025, 80 000 € en 2026 et 90 000 € en 2027 (au

lieu de 60 000 € en 2024).

La hausse de ces malus serait toutefois neutralisée pour les véhicules d'au moins 8 places détenus par les sociétés.

**Précision** : à partir de 2025, l'abattement de 100 kg pour le malus masse, qui profite actuellement aux véhicules hybrides non rechargeables de l'extérieur et à ceux rechargeables de l'extérieur dont l'autonomie en mode tout électrique en ville est inférieure ou égale à 50 km, serait réservé aux véhicules dont la puissance maximale nette du moteur électrique est d'au moins 30 kilowatts.

## **Et les véhicules d'occasion ?**

Certains véhicules d'occasion sont soumis aux malus CO2 et masse. Il peut s'agir de véhicules précédemment immatriculés à l'étranger et importés ou de véhicules exonérés de malus lors de leur première immatriculation en France (véhicules de transport de marchandises, véhicules accessibles en fauteuil roulant...) mais dont les caractéristiques ont évolué de sorte que l'exonération ne leur est plus applicable lors d'une nouvelle immatriculation.

Actuellement, pour ces véhicules, le montant des malus est réduit de 10 % par an (à compter du 7<sup>e</sup> mois suivant la date de première immatriculation).

Le projet de loi de finances prévoit de remplacer cette réduction forfaitaire par une réduction à hauteur d'un « coefficient forfaitaire de décote ». En 2025 et 2026, ce coefficient serait déterminé en fonction de l'ancienneté du véhicule, de façon non linéaire, sur 15 ans. Puis, à partir de 2027, il serait égal à la somme du coefficient d'ancienneté et d'un coefficient d'usage en fonction du kilométrage annuel moyen du véhicule.

**À noter** : seraient concernés les véhicules d'occasion

nouvellement immatriculés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025 et âgés de moins de 10 ans.

[Art. 8 et 9, projet de loi de finances pour 2025, n° 324, enregistré à la présidence de l'Assemblée nationale le 10 octobre 2024](#)

© 2024 Les Echos Publishing