



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Malus écologique et économique

Question écrite n° 12249

Texte de la question

M. Michel Guiniot alerte M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle, énergétique et numérique sur le malus écologique et son impact sur les ménages français. En effet, dans son projet de loi de finances pour 2024, passé de force à l'aide de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, le seuil de déclenchement du malus écologique se voit avancé de 118g/km de CO₂, contre précédemment 123g/km, au 1er janvier 2026, et le seuil maximal du malus à 80 000 euros, contre 50 000 euros avant 2024. Celui-ci n'est en outre plus limité à 50 % du prix d'achat de la voiture. Certaines marques automobiles ont déjà annoncé réduire leur catalogue d'achat en France, tandis que des experts recommandent d'immatriculer les véhicules à l'étranger, représentant donc un manque à gagner pour l'État par la TVA et pour les constructeurs français qui voient le prix de leurs véhicules augmenter, donc leur probabilité de vendre baisser. Pour les particuliers qui n'ont pas les moyens de s'acheter un véhicule électrique, il s'agit d'un coup au portefeuille qui plonge un peu plus dans la précarité les travailleurs et les familles françaises. Il souhaite donc savoir si des mesures d'accompagnement spécifiques sont envisagées pour les ménages français dont les revenus sont supérieurs aux seuils d'aides mais dont les ressources ne leur permettent pas d'acquérir un véhicule neuf aux normes imposées.

Texte de la réponse

Le secteur des transports est le principal émetteur de CO₂, il représentait 34% des émissions brutes françaises en 2023. La France a mis en place de nombreuses mesures visant à réduire ses émissions, notamment dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC). Il est observé depuis plusieurs années une tendance à l'alourdissement des véhicules, générant à usage identique une consommation plus importante d'énergie pour ces véhicules plus récents. Ainsi le malus masse s'attache à orienter les constructeurs et les consommateurs vers le choix de véhicules plus légers, y compris électriques, afin de garantir la performance énergétique de l'ensemble des véhicules mis sur le marché. Les taxes sur les émissions de CO₂ et la masse en ordre de marche des véhicules de tourisme, dont les barèmes sont définis aux articles L. 421-62 à L. 421-64 et L. 421-75 du code des impositions sur les biens et services, ont ainsi pour objectif d'encourager les acquéreurs à s'orienter vers les véhicules particuliers les moins émetteurs de CO₂ et les plus légers. En 2026, les taxes s'appliquent aux véhicules thermiques neufs émettant au moins 108 g de CO₂/km et de plus de 1,5 tonne. La taxe sur la masse en ordre de marche s'applique également aux véhicules hybrides non rechargeables, qui bénéficient d'un abattement de 100 kg, et aux véhicules hybrides rechargeables, qui bénéficient d'un abattement de 200 kg. Cette fiscalité participe au verdissement des véhicules, et à la sobriété énergétique. Sur le premier quadrimestre de l'année 2026, selon les données relatives aux immatriculations de voitures particulières neuves, toutes motorisations confondues, 52% des voitures sont soumises au malus sur les émissions de CO₂ et 19% sont soumises au malus sur la masse en ordre de marche¹. Dans la majorité des cas, elles se voient appliquer un montant inférieur à 1 000 €. Par ailleurs, le Gouvernement a fait le choix de poursuivre le soutien à l'acquisition par les ménages de voitures particulières électriques performantes sur le plan environnemental. Depuis 2024, le leasing social a déjà permis à près de 100 000 travailleurs modestes d'accéder à la location d'un véhicule électrique à un loyer inférieur au prix du marché. La prochaine édition ouvrira le 16 juillet prochain. Le soutien à l'achat ou à la location de véhicules électrique par la prime de certificats d'économie d'énergie (CEE) « Coup de pouce » a été maintenu en 2026. Cette fiche est accessible à tous les ménages. En fonction des cours observés

sur le marché des CEE, les aides peuvent atteindre 6 000€ pour les ménages précaires, 5 000€ pour les ménages modestes non précaires et 3 800€ pour les autres ménages. Le surbonus additionnel pour les véhicules et la batterie sont fabriqués en Europe peut quant à lui atteindre 1 200 à 2 000€. La part des immatriculations de voitures particulières électriques a ainsi atteint 20 % en 2025, soit 3 points de plus que l'année précédente. Ce soutien accru à l'électrification des véhicules est notamment porté par le Gouvernement dans le cadre du plan d'électrification. Enfin, le Gouvernement a demandé à la filière de poursuivre l'étude des impacts de la fiscalité sur les ventes, y compris de véhicules électriques. 1 Hors exonérations liées à la situation de l'acquéreur du véhicule.

Données clés

Auteur : [M. Michel Guiniot](#)

Circonscription : Oise (6^e circonscription) - Rassemblement National

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 12249

Rubrique : Automobiles

Ministère interrogé : [Économie, finances, souveraineté industrielle, énergétique et numérique](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [20 janvier 2026](#), page 238

Réponse publiée au JO le : [21 juillet 2026](#), page 6933