

Note Information - 013-2025-FNDT

Le 4 décembre 2025

Objet : Exonération partielle ou totale taxe écologique et poids en Ei.

Suite aux démarches de la FNDT auprès des services du Bureau D2, nous avons obtenu une clarification concernant l'exonération partielle ou totale des taxes en référence :

Réponse :

Suite à votre demande de clarification, la loi dispose (article L. 421-26 du code des impositions sur les biens et les services) qu' "Un véhicule affecté à une activité professionnelle exercée par une personne physique en son nom propre est assimilé à un véhicule détenu par une personne morale."

En conséquence, le BOFIP publié dit bien que "Cet abattement s'applique, dans les mêmes conditions, lorsque le véhicule est détenu par une personne physique agissant en tant qu'entreprise individuelle" (<https://bofip.impots.gouv.fr/bofip/13927-PGP.html/identifiant=BOI-AIS-MOB-10-20-40-20250604>)

Si vos adhérents rencontrent des difficultés à obtenir le bénéfice des abattements prévus aux articles L. 421-66 et L. 421-77 au motif qu'ils exercent sous la forme d'une entreprise individuelle et non sous la forme d'une société, alors il leur appartient de se tourner vers le service des impôts des entreprises de la DDFIP dont ils relèvent.

1

Art. 130 – page 8/20 du Bo Taxes sur l'immatriculation des véhicules - Taxes sur les véhicules de tourisme

Cet abattement s'applique, dans les mêmes conditions, lorsque le véhicule est détenu par une personne physique agissant en tant qu'entreprise individuelle, sous réserve qu'il soit affecté, partiellement ou exclusivement, à son activité professionnelle (CIBS, art. L. 421-26).

Identifiant juridique : BOI-AIS-MOB-10-20-40-20250604

Date de publication : 04/06/2025

Exporté le : 26/11/2025

Page 8/20 <https://bofip.impots.gouv.fr/bofip/13927-PGP.html/identifiant=BOI-AIS-MOB-10-20-40-20250604>

Lorsqu'une entreprise individuelle peut également prétendre à l'abattement prévu au bénéfice des familles nombreuses mentionné au [II-E § 190 et suivants](#), seul l'abattement qui est le plus élevé des deux s'applique (CIBS, art. L. 421-66, dernier alinéa).

Copie intégrale ci dessous

Démarches :

Vous devez adresser votre demande de remboursement au Centre des Finances Publiques mentionné sur votre dernier avis d'impôt sur le revenu (ou dans la rubrique « Contact et prise de RDV » en haut de cette page) au plus tard le 31 décembre de la deuxième année qui suit celle de l'immatriculation du véhicule.

Affiliée à la CPME: Confédération des Petites et Moyennes Entreprises.

Siège social : 38 rue de Chartres 28360 VITRAY EN BEAUCE

Contact : 06 09 87 29 18 – Siret : 508 617 875 00036 - <http://www.fndt.fr> - Email : infocontactfndt@orange.fr

Par exemple, pour un véhicule dont l'immatriculation a été réalisée en 2023, vous devez adresser votre demande de remboursement au plus tard le 31 décembre 2025.

Par exception, lorsqu'il n'a pas été tenu compte au moment de l'immatriculation du véhicule de la situation ouvrant droit au bénéfice des dispositifs d'exonération du malus ou des autres dispositifs de réduction du malus, la demande de remboursement est effectuée sur le site de l'agence nationale des titres sécurisés (ANTS) :

Sur le site de l'[ANTS « Immatriculation »](#), en vous connectant à votre compte, vous devez sélectionner la démarche « Je souhaite faire une autre demande » depuis la rubrique « Effectuer une nouvelle demande » de « Mon espace véhicule » et transmettre au format numérique :

- un justificatif de paiement (bon d'opération ou certificat d'immatriculation faisant figurer le montant des taxes acquittées) ;
- un RIB au nom du demandeur ;
- une copie d'une pièce d'identité du demandeur ;
- les éléments justifiant l'exonération ou le bénéfice de la réduction du malus CO2.

Le bureau de la FNDT

Extrait du Bulletin Officiel des Finances Publiques-Impôts

DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES

Identifiant juridique : BOI-AIS-MOB-10-20-40-20250604

Date de publication : 04/06/2025

AIS - Mobilités - Taxes sur les déplacements routiers - Taxes sur l'immatriculation des véhicules - Taxes sur les véhicules de tourisme

Positionnement du document dans le plan :

AIS - Autres impositions sectorielles

Mobilités

Titre 1 : Taxes sur les déplacements routiers

Chapitre 2 : Taxes sur l'immatriculation des véhicules

Section 4 : Taxes sur les véhicules de tourisme

Sommaire :

I. Dispositions communes au malus CO2 et au malus masse

A. Véhicules taxables

B. Fait générateur

1. Dispositions applicables jusqu'au 31 décembre 2025

2. Dispositions applicables à compter du 1er janvier 2026

II. Montant du malus CO2

A. Principes généraux

1. Barèmes applicables

2. Réduction au titre de l'ancienneté des véhicules

B. Règles particulières propres à certaines catégories de véhicules

1. Véhicules accessibles en fauteuil roulant

2. Véhicules susceptibles d'être utilisés pour le transport en commun

C. Véhicules recourant à des sources d'énergies alternatives

1. Véhicules recourant exclusivement à l'électricité ou à l'hydrogène

2. Véhicules recourant exclusivement ou partiellement au superéthanol E85

D. Titulaire d'une carte invalidité

E. Abattement au bénéfice des familles nombreuses

1. Conditions de l'abattement

2. Mise en œuvre de l'abattement

3. Calcul du remboursement

F. Véhicules utilisés dans le cadre des relations internationales

III. Montant du malus masse

A. Principes généraux

1. Barème

2. Réduction au titre de l'ancienneté des véhicules

3. Minoration au titre du plafonnement du cumul des deux malus

B. Règles particulières propres à certaines catégories de véhicules

1. Véhicules accessibles en fauteuil roulant

2. Véhicules susceptibles d'être utilisés pour le transport en commun

- C. Véhicules recourant à des sources d'énergies alternatives
- D. Titulaire d'une carte invalidité
- E. Abattement au bénéfice des familles nombreuses
- F. Véhicules utilisés dans le cadre des relations internationales

Actualité liée : 04/06/2025 : AIS - Précisions sur les taxes sur les déplacements routiers

1

La présente section commente les dispositions applicables aux taxes sur les véhicules de tourisme :

- la taxe sur les émissions de dioxyde de carbone, dite « malus CO₂ » ([code des impositions sur les biens et services \[CIBS\]](#), art. L. 421-30, 4°-a) ;
- la taxe sur la masse en ordre de marche, dite « malus masse » (CIBS, art. L. 421-30, 4°-b).

I. Dispositions communes au malus CO₂ et au malus masse

A. Véhicules taxables

10

Le malus CO₂ et le malus masse frappent les seuls véhicules de tourisme.

La définition des véhicules de tourisme est exposée, pour l'ensemble des taxes sur les déplacements routiers, au [I-B § 80 et suivants du BOI-AIS-MOB-10-10](#).

Il est rappelé que, pour les besoins de ces malus et à la différence des autres taxes, les véhicules de catégorie N1 qui relèvent de la carrosserie « camionnette » sont exclus des véhicules de tourisme ([CIBS](#), art. L. 421-30, 4° ; [I-B-2-b § 130 et 140 du BOI-AIS-MOB-10-10](#)).

B. Fait générateur

20

Le fait générateur du malus CO₂ et du malus masse est constitué par la délivrance du certificat d'immatriculation (CI) faisant suite à la première immatriculation en France d'un véhicule en tant que véhicule de tourisme ([CIBS](#), art. L. 421-33, 3°).

Ce fait générateur est défini de telle sorte que, pour un véhicule de tourisme donné, le malus CO₂ et le malus masse soient perçus une seule fois au cours de son cycle de vie économique sur le territoire national, soit en tant que « véhicule neuf », soit, si les malus n'ont pas été appliqués en France lorsque le véhicule a été immatriculé neuf, en tant que « véhicule d'occasion ».

1. Dispositions applicables jusqu'au 31 décembre 2025

30

Jusqu'au 31 décembre 2025, la première immatriculation en France d'un véhicule en tant que véhicule de tourisme est constituée par l'un des trois événements suivants :

- la « première immatriculation en France » ([II-B-3 § 250 et suivants du BOI-AIS-MOB-10-10](#)) si, lors de cette immatriculation, ce véhicule est un véhicule de tourisme ([CIBS, art. L. 421-36, 1°](#)). Le véhicule peut être un « véhicule neuf », un « véhicule d'occasion importé » ou un « véhicule d'occasion » n'ayant auparavant fait l'objet que d'immatriculations provisoires en France ;
- l'immatriculation consécutive à sa transformation en véhicule de tourisme si, lors de sa première immatriculation en France, ce véhicule n'en était pas un ([CIBS, art. L. 421-36, 2°](#)). Le véhicule est alors nécessairement un « véhicule d'occasion » non importé ;

Remarque : Ce deuxième cas de figure vise en particulier les véhicules M1 qui, à la première immatriculation, ont été immatriculés avec la carrosserie nationale « Adaptation réversible dérivée de VP » (DERIV VP) ([I-B-1 § 90 du BOI-AIS-MOB-10-10](#)). À leur première immatriculation en tant que DERIV VP, ces véhicules ne sont pas des véhicules de tourisme et ne sont donc pas soumis aux malus. Ils redeviennent des véhicules de tourisme s'ils sont retransformés ensuite en voiture particulière, le malus CO₂ et le malus masse s'appliquant alors à la première immatriculation consécutive à cette transformation.

En revanche, n'est pas concerné le véhicule qui est immatriculé pour la première fois en France comme véhicule de tourisme puis est successivement transformé en véhicule DERIV VP puis retransformé en véhicule de tourisme. Les malus ne sont en effet appliqués qu'une seule fois, lors de la première immatriculation en France comme véhicule de tourisme.

- l'immatriculation consécutive à la première modification qui a fait perdre à un véhicule de tourisme son accessibilité en fauteuil roulant ([CIBS, art. L. 421-36, 3°](#)). En effet, si les véhicules de tourisme accessibles en fauteuil roulant (carrosserie européenne SH) sont dans le champ des malus lors de leur première immatriculation en France, ils bénéficient d'une exonération ([II-B-1 § 110](#) et [III-B-1 § 370](#)). S'ils sont transformés pour ne plus être accessibles, ils seront soumis aux malus consécutivement à cette transformation en tant que « véhicules d'occasion ».

2. Dispositions applicables à compter du 1^{er} janvier 2026

35

À compter du 1^{er} janvier 2026, l'[article L. 421-36 du CIBS](#) dans sa rédaction issue de l'[article 29 de la loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025](#), prévoit que la première immatriculation en France d'un véhicule en tant que véhicule de tourisme est constituée par l'un des deux événements suivants :

- la première immatriculation en France d'un véhicule de tourisme, qu'il soit neuf ou d'occasion importé (cas prévu au 1°, qui ne change pas) ;
- l'immatriculation, postérieure à la première immatriculation en France, d'un véhicule de tourisme qui, lors de sa première immatriculation en France, n'a pas été soumis aux malus ou a fait l'objet d'un montant de taxes nul si, lors de cette immatriculation postérieure, les conditions de non-taxation ne sont plus remplies.

Dans la mesure où le barème ou les règles d'exonérations et abattements applicables restent, en tout état de cause, ceux en vigueur à la date de la première immatriculation en France du véhicule ([II-A-1 § 40](#) et [III-A-1 § 300](#)), ce deuxième événement ne concernera que les cas suivants :

- le cas du véhicule qui a été transformé (transformation des véhicules DERIV VP ou accessibles en fauteuil roulant) ;
- le cas du véhicule qui est revendu à un détenteur qui ne remplit pas les conditions qui avaient permis l'application d'un tarif nul à la première

immatriculation. Cette hypothèse couvre les cas de revente des véhicules diplomatiques, des véhicules des personnes titulaires d'une carte d'invalidité, et des véhicules d'au moins huit places détenus par des personnes morales (uniquement, pour ces derniers, lorsque l'application des abattements prévus à l'[article L. 421-66 du CIBS](#) et à l'[article L. 421-67 du CIBS](#) avait conduit, lors de leur première immatriculation en France, à un montant de taxes nul). Les abattements prévus à l'[article L. 421-70 du CIBS](#) et à l'[article L. 421-81 du CIBS](#) au bénéfice des familles nombreuses sont expressément exclus de ce cas de figure.

Remarque : Aucun fait générateur n'intervient en revanche lorsque, postérieurement à la revente à un détenteur qui ne remplit pas les conditions qui avaient permis l'application d'un tarif nul, le véhicule est à nouveau revendu (même si le premier événement est intervenu avant le 1^{er} janvier 2026 et n'a donc donné lieu à aucun fait générateur).

Lorsqu'il s'agit d'un véhicule d'occasion, le montant de taxes sera déterminé dans les conditions propres à ces véhicules, commentées au présent BOI, à savoir en fonction du barème applicable lors de sa première immatriculation et compte tenu d'un coefficient de décote.

II. Montant du malus CO₂

A. Principes généraux

1. Barèmes applicables

40

Aux termes de l'[article L. 421-59 du CIBS](#), le tarif du malus CO₂ par véhicule est déterminé par un barème correspondant à l'année de sa première immatriculation, que cette première immatriculation soit intervenue en France ou à l'étranger ([II-B-3 § 250 et suivants du BOI-AIS-MOB-10-10](#)). Ce barème associe un montant de taxe à chaque niveau d'émissions de CO₂.

Cette règle conduit donc à appliquer le barème le plus récent aux véhicules neufs, ainsi qu'aux véhicules d'occasion importés récents (ceux qui ont été immatriculés pour la première fois lors de l'année civile en cours), et un barème historique aux véhicules d'occasion plus anciens.

Remarque : Cette règle conduit également à appliquer aux véhicules d'occasion les exonérations et abattements applicables à la date de la première immatriculation du véhicule, que cette immatriculation soit intervenue en France ou à l'étranger.

En revanche, les autres règles de minoration de la taxe applicables (comme la réduction au titre de l'ancienneté du véhicule mentionnée au [II-A-2 § 80 à 100](#)) sont celles en vigueur à la date du fait générateur.

50

Les 1^o et 2^o de l'article L. 421-59 du CIBS précisent que deux barèmes distincts sont susceptibles de s'appliquer, selon la manière dont les émissions de CO₂ ont été prises en compte lors de la première immatriculation en France en recourant à l'une des deux méthodes dites WLTP ou NEDC (pour plus de précisions sur ces méthodes, il convient de se reporter au [III-A § 300 et suivants du BOI-AIS-MOB-10-10](#)).

Ces deux barèmes sont :

- un barème WLTP pour les véhicules immatriculés selon la méthode WLTP (c'est-à-dire les véhicules pour lesquels la rubrique V9 du CI est renseignée de la mention « WLTP », à l'exception de ceux relevant de la période transitoire, mentionnée au [III-A-2 § 350 et suivants du BOI-AIS-MOB-10-10](#)). Sont concernés l'ensemble des véhicules soumis au malus en tant que « véhicules neufs » ainsi que les véhicules relativement récents soumis au malus en tant que « véhicules d'occasion » ;

Remarque : Plus précisément, il résulte du III-A § 300 et suivants du BOI-AIS-MOB-10-10 que ces véhicules relativement récents soumis au malus en tant que « véhicules d'occasion » sont ceux immatriculés neufs en France à compter du 1^{er} mars 2020 sans avoir été soumis au malus à ce moment du fait d'une exemption ou d'une exonération et ceux immatriculés d'occasion en France après y avoir été importés à compter du 1^{er} janvier 2021 sans avoir été soumis au malus à ce moment du fait d'une exemption ou d'une exonération.

- un barème NEDC pour les véhicules immatriculés selon la méthode NEDC (c'est-à-dire les véhicules pour lesquels la rubrique V9 du CI est renseignée de la mention « NEDC » ainsi que les véhicules relevant de la période transitoire). Ne sont concernés que des véhicules soumis au malus en tant que « véhicules d'occasion » qui sont suffisamment anciens.

60

Les véhicules n'ayant pas fait l'objet d'une réception européenne peuvent être immatriculés en recourant à la méthode WLTP ou à une méthode équivalente ([CIBS, art. L. 421-12](#)). Toutefois, cela n'est pas systématique.

Lorsque ce n'est pas le cas, le 3^o de l'article L. 421-59 du CIBS prévoit qu'il est systématiquement recouru à un barème de substitution fondé sur la puissance administrative du véhicule (sur cette notion, il convient de se reporter au [III-B § 380 à 400 du BOI-AIS-MOB-10-10](#)). Ce barème associe un montant de taxe à chaque niveau de puissance administrative.

70

L'article [L. 421-62 du CIBS](#) reprend tous les barèmes WLTP pertinents, à savoir celui de l'année en cours (pour les « véhicules neufs » et les « véhicules d'occasion » premièrement immatriculés dans l'année en cours et soumis au malus à ce moment) et ceux appliqués lors des années précédentes depuis 2020 (pour les « véhicules d'occasion » plus anciens, relevant du barème WLTP et soumis au malus pendant l'année en cours). Il résulte par ailleurs de la réduction de malus au titre de l'ancienneté du véhicule que le montant du malus est nul pour les véhicules qui ont plus de quinze ans ou dont la première immatriculation est antérieure au 1^{er} janvier 2015 ([II-A-2 § 80 à 100](#)). Ainsi, à compter de 2035, le barème le plus ancien (2020) deviendra caduc et, chacune des années suivantes, un nouveau barème deviendra caduc.

De la même façon, l'article [L. 421-63 du CIBS](#) reprend tous les barèmes NEDC pertinents (uniquement pour les « véhicules d'occasion »). Le barème NEDC pertinent le plus récent est celui de l'année 2020 car, à compter de 2021, les véhicules de tourisme taxables relèvent tous du barème WLTP. Il résulte par ailleurs de la réduction de malus au titre de l'ancienneté du véhicule que le montant du malus est nul pour les véhicules qui ont plus de quinze ans ou dont la première immatriculation est antérieure au 1^{er} janvier 2015. Ainsi, les barèmes antérieurs d'au moins quinze ans à l'année en cours deviennent progressivement caducs.

Pour les « véhicules neufs » et les « véhicules d'occasion » réceptionnés hors de l'Union européenne, lorsqu'aucune méthode de détermination des émissions de CO₂ n'a pu être mise en place, l'article [L. 421-64 du CIBS](#) reprend enfin les barèmes en puissance administrative pertinents, à savoir le barème de l'année en cours et ceux appliqués lors des années précédentes. Mais dans la mesure où, en application de la réduction de malus au titre de l'ancienneté, le montant du malus est nul pour les véhicules qui ont plus de quinze ans ou dont la première immatriculation est antérieure au 1^{er} janvier

2015, les barèmes antérieurs d'au moins quinze ans à l'année en cours deviennent progressivement caducs.

Remarque : Afin que les acheteurs et les constructeurs puissent anticiper l'évolution des barèmes, l'article L. 421-62 du CIBS, l'article L. 421-63 du CIBS et l'article L. 421-64 du CIBS présentent les barèmes qui seront applicables dans les prochaines années.

2. Réduction au titre de l'ancienneté des véhicules

80

Aux termes de l'article L. 421-60 du CIBS, bénéficient d'une réduction, au titre de leur ancienneté, les véhicules ayant déjà fait l'objet d'une immatriculation, en France ou à l'étranger. Le motif de la non-application du malus lors de cette immatriculation préalable est indifférent.

Sont ainsi concernés :

- les véhicules de tourisme d'occasion importés ;
- les DERIV VP transformés en véhicules de tourisme ;
- les véhicules de tourisme ayant fait l'objet, après leur première immatriculation, d'une modification leur faisant perdre leur accessibilité en fauteuil roulant.

90

Le montant de la taxe est réduit à hauteur d'un coefficient forfaitaire de décote déterminé en fonction de l'ancienneté du véhicule depuis sa première immatriculation (CIBS, article L. 421-7-2 issu de l'article 29 de la loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025). Cette ancienneté est comptabilisée en mois de façon « glissante » et arrondie à l'unité supérieure.

Ce coefficient forfaitaire de décote s'est substitué, à compter du 1^{er} mars 2025, au précédent dispositif de réduction proportionnelle de 10 % par année.

Détermination du coefficient forfaitaire de décote

Ancienneté du véhicule (en mois)	Coefficient forfaitaire de décote (en %)
De 1 à 3	3
De 4 à 6	6
De 7 à 9	9
De 10 à 12	12
De 13 à 18	16
De 19 à 24	20
De 25 à 36	28
De 37 à 48	33
De 49 à 60	38
De 61 à 72	43
De 73 à 84	48
De 85 à 96	53
De 97 à 108	58

Ancienneté du véhicule (en mois)	Coefficient forfaitaire de décote (en %)
De 109 à 120	64
De 121 à 132	70
De 133 à 144	76
De 145 à 156	82
De 157 à 168	88
De 169 à 180	94
À partir de 181	100

Cette réduction est appliquée après tous les abattements mentionnés au [II § 40 et suivants](#) ([II-B-2 § 120 à 140](#), [II-C-2 § 160 à 170](#) et [II-E § 190 à 270](#)).

100

Exemple 1 : M. X achète une voiture d'occasion étrangère (première immatriculation au 13 février 2023) ayant fait l'objet d'une réception européenne et non accessible en fauteuil roulant. Il la fait immatriculer en France pour la première fois le 10 avril 2025. Celle-ci émet 175 grammes de CO₂ par kilomètre selon la norme WLTP.

M. X devra s'acquitter du montant de taxe déterminé en fonction du barème WLTP 2023 pour 175 grammes (7 462 €) auquel s'appliquera une réduction au titre de l'ancienneté du véhicule de 28 %, pour vingt-six mois entamés (25 mois complets + 1 mois entamé du 13 mars au 10 avril 2025).

Le montant dû de taxe est égal à 5 372,64 € soit après arrondi 5 373 €.

Exemple 2 : M. Z achète le 13 février 2019 une voiture neuve n'ayant pas fait l'objet d'une réception européenne, accessible en fauteuil roulant. La puissance administrative du véhicule est égale à 11 CV. Il vend le véhicule à Mme W qui le transforme et l'immatricule en voiture non accessible en fauteuil roulant le 1^{er} mars 2025.

Mme W devra s'acquitter du montant de taxe déterminé en fonction du barème en puissance administrative 2019 (8 000 €) auquel s'appliquera une réduction au titre de l'ancienneté du véhicule de 48 %, pour soixante-treize mois entamés (72 mois complets + 1 mois entamé du 13 février au 1^{er} mars 2025).

Le montant de taxe dû est égal à 4 160 €.

B. Règles particulières propres à certaines catégories de véhicules

1. Véhicules accessibles en fauteuil roulant

110

Sont exonérés de malus CO₂ les véhicules accessibles en fauteuil roulant (carrosserie européenne SH) ([CIBS](#), [art. L. 421-65](#)).

Si un tel véhicule est, après son immatriculation, transformé pour ne plus être accessible en fauteuil roulant, un nouveau CI sera délivré et cette délivrance donnera lieu au malus au titre des « véhicules

d'occasion » ([I-B § 30 et 35](#)).

Remarque : Cette exonération est distincte de celle, indépendante des caractéristiques du véhicules, qui est fondée uniquement sur l'état du titulaire ([II-D § 180](#)).

2. Véhicules susceptibles d'être utilisés pour le transport en commun

120

Depuis le 1^{er} janvier 2021, un abattement s'applique pour les véhicules qui comportent au moins huit places assises et sont détenus par une personne morale ([CIBS, art. L. 421-66](#)).

Remarque : Pour plus de précisions sur la notion de « détention », il convient de se reporter au [IV § 420 et 430 du BOI-AIS-MOB-10-10](#).

125

En application de la règle exposée au [II-A-1 § 40](#), les conditions d'application de cet abattement dépendent toutefois des règles applicables lors de l'année de première immatriculation du véhicule. Ainsi, pour les véhicules soumis à l'un des barèmes en émissions de CO₂ (WLTP ou NEDC) :

- aucun abattement ne s'applique pour les véhicules immatriculés avant le 1^{er} janvier 2021 ;
- si leur première immatriculation est intervenue entre le 1^{er} janvier 2021 et le 1^{er} mars 2025, ils bénéficient de l'abattement de 80 g/km qui était alors en vigueur ;
- si leur première immatriculation intervient entre le 1^{er} mars 2025 et le 31 décembre 2025, il bénéficient d'un abattement de 85 g/km ([CIBS, art. L. 421-66](#) dans sa rédaction issue du a du 4^o du I de l'[article 27 de la loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025](#)) ;
- si leur première immatriculation intervient en 2026, ils bénéficieront d'un abattement de 90 g/km ([CIBS, art. L. 421-66](#) dans sa rédaction issue du a du 4^o du I de l'[article 27 de la loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025](#)) ;
- si leur première immatriculation intervient en 2027, ils bénéficieront d'un abattement de 95 g/km ([CIBS, art. L. 421-66](#) dans sa rédaction issue du a du 4^o du I de l'[article 27 de la loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025](#)).

Pour les véhicules soumis au barème en puissance administrative :

- aucun abattement ne s'applique pour les véhicules immatriculés avant le 1^{er} janvier 2021 ;
- si leur première immatriculation est intervenue entre le 1^{er} janvier 2021 et le 31 décembre 2026, l'abattement est de 4 CV ;
- si leur première immatriculation intervient en 2027, ils bénéficieront d'un abattement de 5 CV ([CIBS, art. L. 421-66](#) dans sa rédaction issue du b du 4^o du I de l'[article 27 de la loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025](#)).

130

Cet abattement s'applique, dans les mêmes conditions, lorsque le véhicule est détenu par une personne physique agissant en tant qu'entreprise individuelle, sous réserve qu'il soit affecté, partiellement ou exclusivement, à son activité professionnelle ([CIBS, art. L. 421-26](#)).

Lorsqu'une entreprise individuelle peut également prétendre à l'abattement prévu au bénéfice des familles nombreuses mentionné au [II-E § 190 et suivants](#), seul l'abattement qui est le plus élevé des deux s'applique (CIBS, art. L. 421-66, dernier alinéa).

140

Exemple : M. W a trois enfants et il est auto-entrepreneur. Il acquiert le 1^{er} mars 2022 une voiture neuve comportant huit places assises. Ce véhicule est utilisé par M. W à la fois pour ses besoins professionnels et personnels. Il émet 200 grammes de CO₂ par kilomètre.

Le barème 2022 prévoit un tarif de 18 188 € et l'abattement en vigueur à cette date s'élève à 80 grammes par kilomètre.

Après application de l'abattement pour les véhicules comportant au moins huit places, pour un niveau d'émissions de CO₂ égal à 120 grammes par kilomètre (200 CO₂ g/km - 80 CO₂ g/km), le montant de la taxe serait nul.

Après application de l'abattement au bénéfice des familles nombreuses, pour un niveau d'émissions de CO₂ égal à 140 grammes par kilomètre (200 CO₂ g/km - 60 CO₂ g/km), le montant de la taxe s'élèverait en revanche à 310 €.

Dans cette situation, l'abattement au profit des véhicules de huit places des personnes morales est le plus élevé des deux et trouvera donc à s'appliquer. M. W pourra ainsi bénéficier d'un montant de taxe nul lors de l'immatriculation du véhicule.

C. Véhicules recourant à des sources d'énergies alternatives

1. Véhicules recourant exclusivement à l'électricité ou à l'hydrogène

150

Sont exonérés de malus CO₂ les véhicules dont la source d'énergie est exclusivement l'hydrogène, l'électricité ou une combinaison des deux ([CIBS, art. L. 421-67](#) ; [III-C § 410 du BOI-AIS-MOB-10-10](#)).

2. Véhicules recourant exclusivement ou partiellement au superéthanol E85

160

Lorsqu'un véhicule compte parmi ses sources d'énergie le superéthanol E85, l'abattement suivant est appliqué ([CIBS, art. L. 421-68](#)) :

- pour les véhicules soumis au barème en émissions de CO₂ (WLEP ou NEDC), 40 % de ces émissions sauf lorsqu'elles excèdent 250 grammes par kilomètre ;
- pour les véhicules soumis au barème en puissance administrative, 2 CV sauf lorsque cette puissance administrative excède 12 CV.

Sont éligibles les véhicules recourant à ce carburant seul ou en hybridation avec une autre source d'énergie, y compris l'électricité. Les véhicules concernés sont ceux pour lesquels est porté en rubrique P3 du CI l'un des codes suivants ([III-C § 410 du BOI-AIS-MOB-10-10](#)) : FE, FG, FN, FL, FH, FR, FQ, FM et FP.

170

L'abattement au titre du superéthanol E85 est appliqué, le cas échéant, avant la réduction et les abattements suivants :

- la réduction au titre de l'ancienneté du véhicule ([II-A-2 § 80 à 100](#)) ;
- l'abattement pour les véhicules comportant au moins huit places ([II-B-2 § 120 à 140](#)) ;
- l'abattement au bénéfice des familles nombreuses ([II-E § 190 et suivants](#)).

Exemple : Une voiture d'occasion importée (première immatriculation à l'étranger le 15 juin 2024) ayant fait l'objet d'une réception européenne et non accessible en fauteuil roulant, est immatriculée pour la première fois en France le 13 avril 2025 (soit une période de dix mois entamés). Le véhicule dont les émissions de CO₂ s'élèvent à 240 grammes par kilomètre compte le superéthanol E85 parmi ses sources d'énergies. Le redevable a en outre trois enfants.

Après application de l'abattement de 40 % au titre du superéthanol, les émissions de CO₂ s'élèvent à 144 grammes par kilomètre et le montant de taxe correspondant prévu par le barème 2024 est égal à 1 386 €.

Après application de la réduction au titre de l'ancienneté du véhicule de 12 %, pour dix mois entamés, le montant de taxe acquitté lors de l'immatriculation du véhicule est égal à 1 219,68 €, soit 1 220 € après arrondi.

Le redevable ayant trois enfants à charge, il bénéficie en outre d'une diminution de 60 grammes du taux d'émission du véhicule (3 x 20 grammes). Le taux d'émission de CO₂ après application de l'abattement de 40 % et de l'abattement au titre des trois enfants s'élève ainsi à 84 grammes par kilomètre (144 - 60). Pour ce niveau d'émission, le montant de taxe prévu par le barème 2024 est nul.

Le montant final de taxe dû est donc nul et le montant du remboursement s'élève à 1 220 €.

D. Titulaire d'une carte invalidité

180

Sont exonérés les véhicules détenus ([IV § 420 et 430 du BOI-AIS-MOB-10-10](#)) par une personne titulaire de la carte « mobilité inclusion » portant la mention invalidité (CMI-I), d'une carte d'invalidité militaire ou assumant la charge d'une personne titulaire de l'une de ces cartes ([CIBS, art. L. 421-69](#)).

Dès lors qu'il détient le véhicule et peut en justifier, le titulaire de l'une de ces cartes peut bénéficier de l'exonération même s'il ne dispose pas du permis de conduire et si, en conséquence, son nom ne figure pas à la rubrique C1 du certificat d'immatriculation qui désigne le titulaire du CI (ne peuvent en effet être titulaires du CI que des personnes qui ont le permis de conduire). Dans un tel cas de figure, le propriétaire pourra désigner une autre personne comme titulaire du CI et figurer lui-même à la rubrique C41 (cotitulaire du CI).

Remarque : Si le véhicule est, par la suite, cédé, la délivrance du CI consécutive à cette revente ne sera pas soumise au malus, sauf s'il s'agit d'un véhicule accessible en fauteuil roulant qui a été modifié pour ne plus l'être ([II-B-1 § 110](#)).

E. Abattement au bénéfice des familles nombreuses

1. Conditions de l'abattement

190

Un abattement s'applique pour les véhicules d'au moins cinq places qui sont détenus ([IV § 420 et 430 du BOI-AIS-MOB-10-10](#)) par une personne physique qui assure la charge effective et permanente de trois enfants ([CIBS, art. L. 421-70](#)) :

- pour les véhicules soumis à l'un des barèmes en émissions de CO₂ (WLTP ou NEDC), cet abattement est de 20 grammes par kilomètre par enfant à charge ;
- pour les véhicules soumis au barème en puissance administrative, il est de 1 CV par enfant à charge.

200

Les enfants pris en compte pour l'éligibilité à l'abattement et le calcul de son montant sont ceux qui :

- soit remplissent l'une des conditions prévues au 1° ou 2° de l'[article L. 512-3 du code de la sécurité sociale \(CSS\)](#), ce qui vise les enfants jusqu'à la fin de l'obligation scolaire (jusqu'à leur seizième anniversaire) et ceux qui, au-delà de cet âge et jusqu'à leur vingtième anniversaire, perçoivent une rémunération n'excédant pas un certain plafond (55 % du salaire minimum interprofessionnel de croissance [SMIC]) ;
- soit font l'objet d'un placement à son domicile dans le cadre de l'[article L. 421-2 du code de l'action sociale et des familles](#), ce qui vise les enfants des familles d'accueil.

Remarque : En cas de garde alternée d'un enfant telle que définie à l'[article 373-2-9 du code civil](#), chacun des deux parents est considéré comme assumant la charge effective et permanente de l'enfant et peut donc bénéficier de l'abattement.

La condition de prise en charge doit être remplie à la date d'immatriculation du véhicule et non à la date de demande du remboursement mentionné au **II-E § 230**. Il est admis que l'abattement s'applique également lorsque cette condition est remplie ultérieurement, au plus tard à la fin du mois qui suit cette date.

210

Cet abattement s'applique dans la limite d'un seul véhicule d'au moins cinq places par foyer, ce qui suppose donc que le demandeur ne dispose plus du précédent véhicule au titre duquel il avait pu solliciter un remboursement.

Cette limite est par ailleurs appréciée par période de deux ans, ce dont il résulte qu'après un premier remboursement accordé à ce titre pour un foyer, aucun autre remboursement ne sera admis avant l'expiration de cette période, même en cas de changement de véhicule ou d'acquisition d'un véhicule supplémentaire.

Il est dérogé à cette période dans les situations prévues par décret où le véhicule a été détruit ou est devenu inutilisable par suite de l'un des événements suivants :

- un accident, une catastrophe naturelle ou des intempéries ;
- un vol ou une dégradation commise par un tiers ;

- tout autre cas de force majeure.

220

Cet abattement peut, le cas échéant, bénéficier aux personnes physiques qui utilisent leur véhicule pour leur entreprise individuelle.

Lorsque l'entreprise individuelle peut également prétendre à l'abattement prévu pour les véhicules comportant au moins huit places assises, il convient de se reporter au [II-B-2 § 130](#).

2. Mise en œuvre de l'abattement

230

L'abattement n'est pas appliqué lors de la délivrance du CI mais au moyen d'un remboursement ultérieur ([CIBS](#), [art. L. 421-88](#)).

Ce remboursement est réalisé au bénéfice du détenteur du véhicule ([IV § 420 et 430 du BOI-AIS-MOB-10-10](#)), indépendamment du titulaire du CI ou de la personne qui a réalisé les formalités conduisant à l'immatriculation et acquitté le malus lors de l'immatriculation.

240

La demande de remboursement est adressée au service des impôts dont le demandeur relève pour l'impôt sur le revenu, au moyen du formulaire n° [1712-SD](#) (CERFA n° 16520), disponible en ligne sur www.impots.gouv.fr, et au plus tard le 31 décembre de la deuxième année qui suit celle de la délivrance du CI.

Remarque : Pour les véhicules immatriculés avant le 1^{er} janvier 2024, la demande de remboursement doit être effectuée via le formulaire n° [1710-SD](#) (CERFA n° 15690), disponible en ligne sur www.impots.gouv.fr, pour le malus CO₂ et via le formulaire n° [1711-SD](#) (CERFA n° 16209), disponible en ligne sur www.impots.gouv.fr, pour le malus masse.

Sont joints à la demande de remboursement :

- une copie du CI ;
- un justificatif de paiement des taxes sur l'immatriculation dont le remboursement est demandé ;
- un relevé d'identité bancaire.

250

Sont également jointes les pièces justificatives suivantes :

- lorsque les enfants sont à la charge du foyer, un document délivré par la caisse d'allocations familiales justifiant du nombre d'enfants à charge ou à défaut, la copie du livret de famille permettant de justifier du nombre d'enfants ouvrant droit aux prestations familiales ;

Remarque : La personne qui assure la charge d'enfants perçoit en général les allocations familiales prévues à l'[article L. 521-1 et suivants du CSS](#). Il ne s'agit toutefois pas d'une condition nécessaire à l'application de l'abattement (la personne peut notamment percevoir les allocations familiales dans un autre pays).

- lorsque les enfants sont placés au sein du foyer au titre de l'aide sociale (famille d'accueil), un document délivré par l'employeur du demandeur ou celui de son conjoint pour l'exercice de la

profession d'assistant familial.

Lorsque le foyer a déjà bénéficié d'un remboursement en application de l'[article L. 421-70 du CIBS](#) et de l'[article L. 421-81 du CIBS](#), il faut également joindre :

- lorsque ce bénéfice est antérieur à la période de deux ans mentionnée au **II-E-1 § 210**, la déclaration de cession ou le document attestant de la fin de la formule locative de longue durée pour le véhicule ayant donné lieu au remboursement ;
- en-deça de cette période de deux ans, tout document probant permettant d'attester que le véhicule nouveau est acquis en remplacement d'un véhicule rendu inutilisable par suite de l'un des événements mentionnés à ce même **II-E-1 § 210** (par exemple, la déclaration d'expert ou l'attestation d'assurance justifiant que le véhicule est devenu impropre à la circulation ou la copie du dépôt de plainte en cas de vol).

3. Calcul du remboursement

260

Le montant du remboursement est égal à la différence entre le montant de taxe versé et le montant de taxe dû après application de l'abattement famille nombreuse.

Exemple : M. X et Mme Y vivent en concubinage. Mme Y a deux enfants d'une précédente union dont elle assure la charge effective et permanente. M. X qui est assistant familial, accueille deux enfants au titre de l'aide sociale. Le foyer assure ainsi la charge effective et permanente de quatre enfants.

Mme Y acquiert le 10 février 2022 un véhicule neuf comportant cinq places et dont les émissions de CO₂ s'élèvent à 160 grammes par kilomètre.

Le barème 2022 prévoit un tarif de 2 205 €.

Après abattement (160 CO₂ g/km - 80 CO₂ g/km), le montant dû de taxe est nul.

Le montant du remboursement est égal à 2 205 €.

Remarque : La demande de Mme Y est sans influence sur le droit au bénéfice de l'abattement dont pourrait bénéficier, le cas échéant, M. Z, qui est le père de ses deux enfants et qui en assure également la charge effective et permanente dans le cadre d'une garde alternée.

270

Le cas échéant, le calcul du remboursement doit prendre en compte l'éventuelle application, lors de l'immatriculation, de la réduction au titre de l'ancienneté du véhicule ([II-A-2 § 80 à 100](#)).

Exemple : Un véhicule ayant fait l'objet d'une réception européenne et immatriculé pour la première fois à l'étranger le 5 avril 2023, est immatriculé en France le 18 mai 2025 (soit vingt-six mois entamés). Son taux d'émission de CO₂ selon la norme WLTP est égal à 198 CO₂ grammes par kilomètre.

Le barème WLTP 2023 prévoit un tarif de 20 396 € pour ce taux d'émission.

Après application de la réduction de 28 %, le montant de taxe acquitté est égal à 14 685,12 € soit 14 685 € après arrondi.

L'utilisateur ayant trois enfants à charge, il bénéficie a posteriori d'une diminution de 60 grammes du taux d'émission du véhicule (3 x 20 grammes). Le taux d'émission de CO₂ ainsi réduit s'élève à 138 g/km, auquel correspond un montant de taxe de 400 € (barème applicable en 2023).

Après application de la réduction de 28 %, le montant de taxe dû est égal à 288 €.

Le montant du remboursement est donc égal à 14 397 € (14 685 € - 288 €).

F. Véhicules utilisés dans le cadre des relations internationales

280

La taxe n'est pas appliquée en cas d'immatriculation diplomatique ou assimilée lorsque le véhicule relève du régime des immunités définies par le ministère des affaires étrangères, ou en cas d'immatriculation avec la mention « importé en transit » ([II-B-2 § 240 du BOI-AIS-MOB-10-10](#)).

Remarque : À compter du 1^{er} janvier 2026, lors de leur revente à un nouveau propriétaire n'ayant pas de qualité ouvrant droit à une immatriculation diplomatique ou assimilée, ces véhicules feront l'objet d'une taxation ([I-B-2 § 35](#)).

La taxe est en revanche appliquée pour les véhicules relevant des séries diplomatiques ou assimilée mais ne relevant pas du régime des immunités. Ils font l'objet d'une identification au moyen d'une lettre spécifique X dans leur numéro d'immatriculation ([arrêté du 9 février 2009 modifié relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules, ann. VII, D.4](#)).

La taxe est également appliquée en cas d'immatriculation « en transit temporaire ».

III. Montant du malus masse

A. Principes généraux

1. Barème

290

Le montant du malus masse résulte d'un barème par tranche ([CIBS, art. L. 421-72](#)) qui est fonction de la masse en ordre de marche du véhicule.

La masse en ordre de marche du véhicule, exprimée en kilogramme, est inscrite en rubrique G du CI (sur la notion de masse, il convient de se reporter au [I-A-4 § 70 du BOI-AIS-MOB-10-10](#)).

À chaque tranche de la masse en ordre de marche, le barème associe un tarif marginal. Le malus est déterminé en réalisant un calcul séparément pour chaque tranche puis les résultats sont additionnés.

Exemple : Pour l'année 2024, la tranche comprise entre 0 kg et 1599 kg correspond au tarif nul, la tranche comprise entre 1600 kg et 1799 kg correspond au tarif de 10 €/kg et la tranche comprise entre 1800 kg et 1899 kg correspond au tarif de 15 €/kg. Le montant de la taxe d'un véhicule de 1849 kg sera égal à 2 750 € c'est-à-dire la somme de :

- 0 € pour la tranche 1, entre 0 kg et 1599 kg ;
- 200 x 10 = 1 000 € pour la tranche 2, entre 1600 kg et 1799 kg ;

- $50 \times 15 = 750$ € pour la tranche 3, entre 1800 kg et 1899 kg.

300

Aux termes de l'article L. 421-72 du CIBS, le tarif du malus masse par véhicule est déterminé par un barème correspondant à l'année de sa première immatriculation, que cette première immatriculation soit intervenue en France ou à l'étranger ([II-B-3 § 250 et suivants du BOI-AIS-MOB-10-10](#)).

Cette règle conduit donc, comme pour le malus CO₂, à appliquer le barème le plus récent aux « véhicules neufs » et aux « véhicules d'occasion » immatriculés pour la première fois lors de l'année civile en cours, et un barème ancien pour les « véhicules d'occasion » plus anciens.

Remarque : Cette règle conduit également à appliquer aux véhicules d'occasion les exonérations et abattements applicables à la date de la première immatriculation du véhicule, que cette immatriculation soit intervenue en France ou à l'étranger.

En revanche, les autres règles de minoration de la taxe applicables (comme la réduction au titre de l'ancienneté du véhicule et la minoration au titre du plafonnement du cumul des deux malus mentionnées au [III-A § 320 à 360](#)) sont celles en vigueur à la date du fait générateur.

310

L'article L. 421-75 du CIBS reprend les barèmes pertinents, à savoir celui de l'année en cours (pour les « véhicules neufs » et les « véhicules d'occasion » premièrement immatriculés dans l'année en cours et soumis au malus à ce moment) et ceux appliqués lors des années précédentes depuis 2022, année de création du malus masse (pour les « véhicules d'occasion » plus anciens et soumis au malus pendant l'année en cours).

Il résulte de la réduction de malus au titre de l'ancienneté du véhicule ([III-A-2 § 320 et 330](#)) que le montant du malus pour les véhicules qui ont plus de quinze ans, notamment pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant 2022 et soumis au malus masse après cette date en tant que « véhicules d'occasion ».

Ainsi, à compter de 2037, le barème le plus ancien (année 2022) deviendra caduc et chacune des années suivantes un nouveau barème deviendra caduc.

2. Réduction au titre de l'ancienneté des véhicules

320

Les véhicules ayant déjà fait l'objet d'une immatriculation, en France ou à l'étranger, avant celle soumise au malus CO₂ bénéficient d'une réduction au titre de leur ancienneté ([CIBS, art. L. 421-73](#)), qui s'applique dans les mêmes conditions que pour le malus CO₂ ([II-A-2 § 80 à 100](#)).

330

Exemple 1 : M. X achète une voiture d'occasion étrangère qui n'est pas accessible en fauteuil roulant (première immatriculation le 13 février 2020) et il la fait immatriculer en France pour la première fois le 10 avril 2022. La masse en ordre de marche du véhicule s'élève à 2 000 kg.

La première immatriculation du véhicule étant intervenue avant l'entrée en vigueur de la taxe au 1^{er} janvier 2022, le montant de malus masse est nul.

Exemple 2 : Mme Y achète une voiture neuve dont la masse en ordre de marche s'élève à 1 880 kg pour la transformer et l'immatriculer en DERIV VP le 20 janvier 2025. Elle la retransforme en voiture particulière le 28 novembre 2025. En application du barème en vigueur en janvier 2025, le tarif du malus masse pour ce véhicule est de 3 215 € ($200 \times 10 + 81 \times 15$).

La réduction au titre de l'ancienneté du véhicule de 12 % s'appliquant pour dix mois entamés (9 mois + 1 mois entamé entre le 20 et le 28 novembre), le montant dû de la taxe s'élève à 2 829 € (3 215 - 386).

3. Minoration au titre du plafonnement du cumul des deux malus

340

Le montant du malus masse est minoré de manière à ce que le montant cumulé des deux malus (masse et CO₂) n'excède pas un plafond, qui est égal au montant le plus élevé du barème du malus CO₂ pertinent, auquel est appliqué, le cas échéant, la réduction au titre de l'ancienneté à compter de cette même date.

Le plafond du malus masse est ainsi égal à la différence entre (CIBS, art. L. 421-74) :

- d'une part, le tarif maximal figurant dans le barème du malus CO₂ dont relève le véhicule (celui de l'année de sa première immatriculation) auquel est appliquée, le cas échéant, la réduction au titre de l'ancienneté (II-A-2 § 90 et 100) ;
- et, d'autre part, le montant de malus CO₂ auquel est effectivement soumis le véhicule en application de l'ensemble des règles mentionnées au II § 40 et suivants (y compris, le cas échéant, la réduction au titre de l'ancienneté).

350

Exemple : M. X achète un véhicule de tourisme neuf ayant fait l'objet d'une réception européenne et non accessible en fauteuil roulant et l'immatricule le 8 février 2022. Celui-ci présente un taux d'émissions de dioxyde de carbone s'élevant à 222 grammes par kilomètre et une masse en ordre de marche de 2 300 kg.

Le tarif de malus CO₂ prévu par le barème 2022 en émissions de CO₂ est égal à 38 767 €.

Par ailleurs, le montant du malus masse applicable au véhicule s'élève à 5 000 € (500 kg x 10 €).

Or, le montant maximal du barème 2022 est égal à 40 000 €.

En conséquence, le montant du malus masse dû par l'utilisateur s'élève à 1 233 € (40 000 € - 38 767 €).

360

Cette minoration est appliquée après prise en compte des éventuels abattements et exonération. Lorsque ces abattements sont obtenus par remboursement ex post, un nouveau calcul est donc nécessaire (III-E § 460).

B. Règles particulières propres à certaines catégories de véhicules

1. Véhicules accessibles en fauteuil roulant

370

Aux termes de l'[article L. 421-76 du CIBS](#), sont exonérés de malus masse les véhicules accessibles en fauteuil roulant.

Ces véhicules sont ceux également exonérés de malus CO₂, mentionnés au [II-B-1 § 110](#).

2. Véhicules susceptibles d'être utilisés pour le transport en commun

380

Un abattement sur la masse en ordre de marche s'applique lorsque le véhicule comporte au moins huit places assises et est détenu par une personne morale ([CIBS, art. L. 421-77](#)).

385

En application de la règle exposée au [III-A-1 § 300](#), les conditions d'application de cet abattement dépendent toutefois de l'année de première immatriculation du véhicule. Le montant de cet abattement est ainsi de :

- 400 kg pour les véhicules dont la première immatriculation est intervenue entre le 1^{er} janvier 2022 et le 31 décembre 2023 ;
- 500 kg pour les véhicules dont la première immatriculation est intervenue entre le 1^{er} janvier 2025 et le 31 décembre 2025 ;
- 600 kg pour les véhicules dont la première immatriculation interviendra à partir du 1^{er} janvier 2026 ([CIBS, art. L. 421-77](#) dans sa rédaction issue du 6° du I de l'[article 27 de la loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025](#)).

Cet abattement s'applique aux véhicules détenus par les entreprises individuelles dans les mêmes conditions que pour le malus CO₂ ([II-B-2 § 130](#)).

390

Exemple : M. W a trois enfants et il est auto-entrepreneur. Il acquiert le 1^{er} mars 2022 une voiture neuve comportant huit places assises. Ce véhicule est utilisé par M. W à la fois pour ses besoins professionnels et personnels. Sa masse en ordre de marche est égal à 2 800 kg.

Selon le tarif en vigueur en 2022, le montant dû de taxe est égal 10 000 € ([2 800 kg - 1 800 kg] x 10 €).

Après application de l'abattement pour les véhicules comportant au moins huit places (400 kg, en 2022), le montant de la taxe s'élèverait à 6 000 € ([2 400 kg - 1 800 kg] x 10 €).

Après application de l'abattement au bénéfice des familles nombreuses mentionné au [II-E § 190 et suivants](#) (3 x 200 kg), le montant de la taxe s'élèverait à 4 000 € ([2 200 kg - 1 800 kg] x 10 €).

Au moment de l'immatriculation, M. W se verra donc appliquer l'abattement pour les véhicules comportant au moins huit places, et paiera 6 000 € de malus masse. Mais il pourra ensuite obtenir, sur demande, le bénéfice de l'abattement en faveur des familles nombreuses, plus favorable, et ainsi obtenir un remboursement de 2 000 €.

C. Véhicules recourant à des sources d'énergies alternatives

400

Aux termes de l'article [L. 421-78 du CIBS](#), sont exonérés de malus masse les véhicules recourant exclusivement à l'électricité ou l'hydrogène ou à une combinaison des deux.

Ces véhicules sont ceux également exonérés de malus CO₂, mentionnés au [II-C-1 § 150](#).

410

Par ailleurs, les véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur dont l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville, déterminée lors de leur réception, est supérieure à 50 km bénéficient, selon la date de leur première immatriculation (conformément à la règle mentionnée au [III-A-1 § 300](#)) :

- soit d'une exonération, pour les véhicules immatriculés entre le 1^{er} janvier 2022 et le 31 décembre 2024 ([CIBS](#), [art. L. 421-79](#) dans sa rédaction en vigueur sur les années 2022 à 2024) ;
- soit d'un abattement de 200 kg, pour les véhicules immatriculés à compter du 1^{er} janvier 2025 ([CIBS](#), [art. L. 421-79](#)).

Remarque : L'indication de l'autonomie en mode tout électrique en ville ne figure pas sur le CI mais dans la documentation du constructeur.

Exemple 1 : M. Y acquiert, le 1^{er} avril 2025, un véhicule hybride rechargeable d'occasion (avec une autonomie en mode tout électrique en ville supérieure à 50 km) qu'il importe d'Allemagne. La première immatriculation du véhicule (à l'étranger) est intervenue le 1^{er} mai 2024.

Compte tenu de l'exonération en vigueur au profit de ces véhicules en mai 2024, M. Y n'a aucun malus masse à régler.

Exemple 2 : M. Y acquiert, le 1^{er} juin 2025, un véhicule hybride rechargeable neuf avec une autonomie en mode tout électrique en ville supérieure à 50 km et une masse en charge maximale techniquement admissible de 2 200 kg. Le véhicule étant neuf, sa première immatriculation intervient à cette date. Il ne bénéficie ainsi plus d'une exonération mais de l'abattement de 200 kg en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2025.

Lors de l'immatriculation, la masse du véhicule sera donc minorée de 200 kg (2 200 - 200).

En application du barème en vigueur en 2025, le montant du malus masse après abattement sera donc de 5 525 € (sans cet abattement, il se serait élevé à 11 030 €).

420

Pour les véhicules dont la source d'énergie comprend l'électricité, autres que ceux mentionnés aux [§ 400 et 410](#), la masse en ordre de marche fait l'objet d'un abattement de 100 kilogrammes ([CIBS](#), [art. L. 421-79-1](#)).

La source d'énergie est indiquée à la rubrique P3 du CI (pour identifier tous les codes pertinents, il convient de se reporter au [III-C § 410 du BOI-AIS-MOB-10-10](#)).

D. Titulaire d'une carte invalidité

430

Aux termes de l'[article L. 421-80 du CIBS](#), sont exonérés de malus masse les véhicules des personnes titulaires d'une carte invalidité.

Ces véhicules sont ceux également exonérés de malus CO₂, mentionnés au [II-D § 180](#).

E. Abattement au bénéfice des familles nombreuses

440

Lorsque lors de l'immatriculation du véhicule, le détenteur d'un véhicule assume au sein de son foyer la charge effective et permanente d'au moins trois enfants, la masse en ordre de marche fait l'objet d'un abattement de 200 kg par enfant ([CIBS, art. L. 421-81](#)).

Cet abattement s'applique dans les mêmes conditions que pour le malus CO₂ ([II-E § 190 et suivants](#)).

450

Exemple 1 : M. X et Mme Y vivent en concubinage. Mme Y a deux enfants d'une précédente union dont elle assure la charge effective et permanente. M. X qui est assistant familial, accueille deux enfants au titre de l'aide sociale. Le foyer assure ainsi la charge effective et permanente de quatre enfants.

Mme Y acquiert le 10 février 2022 un véhicule neuf comportant 5 places et dont la masse en ordre de marche s'élève à 2 300 kg.

Selon le tarif en vigueur en 2022 (10 € par kilogramme au-delà du seuil minimum de 1 800 kg), le montant dû de taxe est égal à 5 000 €.

Après abattement (2 300 kg - 4 x 200 kg = 1 500 kg soit une masse inférieure au seuil de 1 800 kg), le montant dû de taxe est nul.

Exemple 2 : Mme Z acquiert un véhicule ayant fait l'objet d'une réception européenne et d'une première immatriculation à l'étranger (le 18 février 2022). Ce véhicule est immatriculé en France le 10 décembre 2025 (soit quarante-six mois entamés depuis la première immatriculation à l'étranger). La masse en ordre de marche du véhicule s'élève à 2 500 kg.

Selon le tarif en vigueur en 2022, le montant dû de taxe serait égal à 7 000 € ((2500 kg - 1800 kg) x 10 €), montant auquel est appliquée la réduction de 33 % au titre de l'ancienneté (pour quarante-six mois entamés). Mme Z verse ainsi 4 690 € de malus masse au moment de l'immatriculation du véhicule.

Ayant trois enfants à charge, Mme Z peut cependant bénéficier de l'abattement famille nombreuse (3 x 200 kg). La masse en ordre de marche du véhicule ainsi réduite s'élève à 1 900 kg, auquel correspond un montant de taxe de 1 000 €. Après application de la réduction d'ancienneté de 33 %, le montant final de taxe dû est en réalité égal à 670 €.

Sur demande, Mme Z obtient donc un remboursement à hauteur de 4 020 € (4 690 € - 670 €).

460

Lorsque, lors de l'immatriculation du véhicule, la minoration au titre du plafonnement du cumul des deux malus ([III-A-3 § 340 à 360](#)) est appliquée, cette minoration ne tient pas compte des abattements qui sont sollicités ultérieurement au titre du dispositif en faveur des familles nombreuses.

Or, il résulte du dernier alinéa de l'[article L. 421-74 du CIBS](#) que la minoration est appliquée compte tenu des différents abattements applicables.

Aussi, lorsque le remboursement est sollicité, le montant du malus masse doit être recalculé intégralement afin de corriger le calcul initial, en appliquant d'abord l'abattement puis ensuite, si elle est applicable, la minoration. La minoration corrigée sera alors potentiellement réduite voire annulée. Cela peut même conduire à ce que l'application de l'abattement famille nombreuse augmente le montant du malus masse. Par construction, cette augmentation sera toutefois inférieure au montant du remboursement qui résultera de l'abattement pour le malus CO₂, de telle sorte qu'il n'est jamais désavantageux de solliciter les abattements famille nombreuse pour les deux malus.

Exemple : Monsieur Y acquiert le 10 février 2024 un véhicule neuf comportant 5 places dont les émissions de CO₂ s'élèvent à 225 grammes et la masse en ordre de marche à 2 500 kilogrammes.

Selon les tarifs en vigueur en 2024, le montant du malus CO₂ est égal à 60 000 € et le montant maximum du barème pertinent est égal à 60 000 €. Le montant du malus masse, avant minoration, est égal à 23 030 € et, après prise en compte de la minoration permettant de ne pas dépasser 60 000 € en cumulé avec la malus CO₂, 0 € (60 000 - 60 000). Soit un montant cumulé des deux malus de 60 000 €.

Ayant trois enfants à charge, Mme Z peut cependant bénéficier de l'abattement au titre d'une famille nombreuse (3 x 20 grammes pour le malus CO₂ et 3 x 200 kg pour le malus masse). Sur la base des barèmes en vigueur, le malus CO₂ résultant de l'abattement devient 5 715 € et le malus masse résultant de l'abattement devient 3 520 €. La somme des deux malus étant égale à 9 235 €, un montant inférieur à 60 000 €, aucune minoration n'est appliquée au malus masse.

Il en résulte que le montant total du remboursement sera égal à 60 000 € (montant déjà payé pour les deux malus) - 9 235 € (montant dû pour les deux malus) = 50 765 €. Ce montant peut être vu comme le cumul des éléments suivants : le remboursement de malus CO₂ (60 000 - 5 715), le remboursement de malus masse qui aurait été appliqué en l'absence de minoration (23 030 - 3 520) et l'annulation de la minoration qui n'aurait pas dû être appliquée (- 23 030).

Remarque : Les abattements s'appliquent de plein droit, sans que le redevable n'ait la possibilité d'y renoncer. Il en résulte que, s'il est toujours admis qu'un redevable ne sollicite pas le remboursement, dès lors que ce remboursement est sollicité, l'administration considérera qu'il l'est nécessairement pour les deux malus.

F. Véhicules utilisés dans le cadre des relations internationales

470

La taxe n'est pas appliquée dans les mêmes situations que celles prévues pour le malus CO₂ (II-F § 280).