

Exonération du malus écologique : une réforme qui pénalise les personnes en situation de handicap.

Les titulaires d'une carte mobilité inclusion (CMI) portant la mention « invalidité » ou d'une carte d'invalidité militaire bénéficient d'une exonération du malus écologique lors de l'achat d'un véhicule.

Jusqu'à présent, cette exonération n'avait aucune incidence sur la revente du véhicule. Celui-ci pouvait être cédé sur le marché de l'occasion dans les mêmes conditions que n'importe quel autre véhicule.

Or, une évolution récente de la législation modifie profondément cette situation. Désormais, lorsqu'un véhicule ayant bénéficié de cette exonération est revendu à un acquéreur qui ne remplit pas les conditions pour en bénéficier, celui-ci peut être amené à acquitter le malus écologique dont le véhicule avait été exonéré lors de sa première immatriculation.

Dans les faits, cette mesure risque de rendre ces véhicules quasiment invendables. Qui acceptera d'acheter un véhicule d'occasion en devant régler plusieurs milliers, voire plusieurs dizaines de milliers d'euros de taxes supplémentaires ? Cette perspective entraîne inévitablement une forte dépréciation de ces véhicules et pénalise directement leurs propriétaires.

À cette difficulté s'ajoute une autre conséquence de la réforme : l'exonération est désormais limitée à un seul véhicule par bénéficiaire. Cette restriction ne tient pas compte de la réalité de nombreuses familles. Une personne handicapée peut être amenée à utiliser plusieurs véhicules selon les circonstances, ou être régulièrement transportée par son conjoint, chacun disposant de son propre véhicule. Cette situation est fréquente et répond à des besoins réels de mobilité.

Je comprends parfaitement que le législateur ait souhaité mettre fin à certains abus. Il est probable que des personnes aient utilisé la carte d'invalidité d'un proche ne conduisant plus afin d'acquérir des véhicules exonérés de malus, puis de les revendre en réalisant un avantage financier. Il est légitime de lutter contre de telles pratiques.

Cependant, la réforme retenue frappe aujourd'hui indistinctement l'ensemble des bénéficiaires, y compris ceux qui utilisent ce dispositif conformément à son objectif initial. Les personnes handicapées voient ainsi la valeur de revente de leur véhicule fortement diminuer et leur capacité à renouveler leur moyen de transport sérieusement compromise.

Cette situation apparaît d'autant plus paradoxale que l'exonération du malus écologique a précisément été créée pour faciliter la mobilité des personnes en situation de handicap. En pratique, la réforme produit aujourd'hui l'effet inverse.

Cette évolution résulte de **l'article 29 de la loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025**, qui modifie les dispositions du Code des impositions sur les biens et services (CIBS) relatives au malus écologique. Le nouveau dispositif prévoit notamment que, lors de la revente d'un véhicule initialement exonéré, le malus peut devenir exigible lorsque l'acquéreur ne bénéficie pas lui-même de cette exonération.

Les conséquences de cette réforme ont d'ailleurs déjà été soulevées au Parlement. Une question écrite a été déposée à l'Assemblée nationale afin d'alerter le Gouvernement sur les difficultés qu'elle crée pour les personnes handicapées, notamment le risque de rendre leurs véhicules très difficiles, voire impossibles, à revendre.

Ce sujet mérite aujourd'hui d'être porté dans le débat public. La lutte contre les abus est nécessaire, mais elle ne devrait pas conduire à pénaliser les personnes que le dispositif était précisément destiné à protéger. Une adaptation de cette réforme apparaît indispensable afin de préserver l'objectif initial de l'exonération : favoriser la mobilité des personnes en situation de handicap, sans compromettre le renouvellement de leur véhicule.

Cabrita Manuel administrateur FAGF