

Fiscalité automobile

Voici plus de 100 ans que les conducteurs sont les vaches à lait de l'État !

Paris, le 19 novembre 2025 – Jamais un projet de loi de finances n'a été aussi prolifique, en matière de taxes visant à alléger le portefeuille des conducteurs, que celui de 2026. Toutefois, l'ingéniosité de l'État pour trouver des ressources financières auprès des utilisateurs de véhicules motorisés, elle, ne date pas d'hier. La preuve, avec la [frise historique des taxes automobiles](#) depuis 1920 que nous avons réalisée.

Indignée par l'initiative du gouvernement qui, dans le cadre du projet de loi de finances (PLF) 2026, demandait à rehausser le malus maximal à 100 000 euros en 2028 – proposition finalement abandonnée, c'est la moindre des choses dans la mesure où il grimpera tout de même à 80 000 euros en 2026 et 90 000 euros en 2027, sans oublier le malus au poids va se durcir le 1^{er} janvier prochain –, la Ligue de Défense des Conducteurs a voulu retracer les grandes étapes de la fiscalité automobile depuis la première taxe, en 1920.

Alors que jusqu'à la Deuxième guerre mondiale, les ponctions s'affutent (première taxe sur l'essence, premier stationnement payant, taxe de luxe, taxe d'usage...), c'est au début des années 1950 que les conducteurs deviennent vraiment la valeur-refuge des finances publiques en berne. Dans un article intitulé « *Pour que l'automobiliste ne soit plus la vache à lait du gouvernement* » paru au printemps 1951, le mensuel L'Automobile détaille en effet : « *Les taxes sur le carburant, c'est pour le Trésor ; la taxe exceptionnelle sur les camions, c'est pour la reconstruction ; la récente hausse sur le litre d'essence, c'est pour le réarmement, pour l'amélioration du réseau routier ; une taxe sur les voitures, neuves, c'est parce que l'auto est un objet de luxe* ».

Durant les années et les décennies suivantes, entre l'instauration de la vignette, les péages, les « super-malus » (hé oui, le concept est né dès 1956), la TVA sur les voitures neuves qui

passé à 33,3 %, la part des taxes sur le carburant qui explose, les conducteurs n'ont jamais cessé de mettre la main au portefeuille.

Mais comme le montre notre frise historique, c'est durant les vingt dernières années que le rythme de cette fiscalité à tout crin s'est accéléré. Selon l'ACEA¹, en 2023 (dernières données disponibles), les propriétaires d'automobiles ont ainsi versé au budget de l'État français, en taxes (carburants, TVA, péages, malus...), 94,6 milliards d'euros, soit 29,3 % des recettes fiscales. À noter qu'avec la montée en puissance des véhicules 100 % électriques, entraînant la baisse des taxes liées aux carburants (11 milliards d'euros en moins à l'horizon 2030 et 33 milliards en moins à l'horizon 2050, selon la Direction du Trésor²), il faudra bien compenser ce manque à gagner...

« Trop souvent, les conducteurs sont montrés du doigt, simplement parce qu'ils utilisent leur voiture au quotidien, s'insurge Nathalie Troussard, Secrétaire générale de la LDC. Il est de bon ton de dénoncer leur comportement au volant, leur empreinte environnementale... Mais jamais les politiques ne saluent leur rôle fondamental dans le budget de l'État : comment ferait-on sans les taxes dont ils s'acquittent – sans compter les PV – ? Avec notre frise chronologique, notre association le fait à leur place. Pour nous qui défendons les conducteurs, soutenus par une communauté particulièrement active de 1 million de sympathisants, c'est un moyen de remettre l'église au centre du village ».

Notre frise « 100 ans de fiscalité automobile » est [à retrouver ici](#).



Pour en savoir plus, n'hésitez pas à nous contacter :

¹ Association des constructeurs européens d'automobiles, [ACEA-Pocket-Guide-2025-2026.pdf](#), page 81.

² [Enjeux économiques de la transition bas-carbone - DG Trésor - 2024](#)