

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le 03/02/2025

Projet de loi de finances pour 2025 : Un tour de vis pour la fiscalité automobile en CMP malgré quelques aménagements

La Commission mixte paritaire réunie sur le projet de loi de finances 2025 a acté le renforcement de la fiscalité automobile sur les malus, CO2 comme poids, portant un coup de semonce supplémentaire à la filière automobile. Cette décision va à l'encontre du vote de l'Assemblée nationale, en octobre dernier, qui avait supprimé l'article 8 renforçant le malus écologique. Une décision brutale qui renforce le manque de visibilité dont souffre un secteur déjà en crise.

Quelques aménagements ont été obtenus suite aux amendements suggérés par Mobilians, sur la trajectoire du malus CO2 (-5g sur 3 ans), ainsi que la suppression du relèvement du plafond de la carte grise. Enfin, en marge de l'examen du PLF 2025, Mobilians s'est vu confirmer la prorogation des conditions actuelles des avantages en nature, que ce soit pour le véhicule électrique que pour le véhicule thermique.

Alors que le marché automobile subit une forte baisse en janvier 2025, à -14,5% par rapport à janvier 2020, ce nouveau durcissement de la fiscalité est un coup porté à la filière automobile.

Un retour en arrière alors que l'Assemblée nationale avait fait preuve de sagesse en conservant la trajectoire pluriannuelle votée dans le cadre de la Loi de Finances 2024

Alors que plus de 53 % des véhicules neufs sont déjà frappés par le malus, la commission mixte paritaire a choisi d'accentuer encore cette pression en adoptant l'article 8 du PLF 2025 dans la version telle qu'adoptée par le Sénat, soit les dispositions suivantes :

- **Diminution du seuil de déclenchement du malus CO2** de 5 g de CO2/km chaque année jusqu'en 2027 soit un seuil fixé à :
 - 113 g/CO2/km en 2025 ;
 - 108 g/CO2/km en 2026 ;
 - 103 g/CO2/km
- **Augmentation du tarif maximum du malus CO2 :**
 - 2025 : 70 000 euros pour plus de 192 g CO2/km

- 2026 : 80 000 euros pour plus de 191 gCO₂/km
 - 2027 : 90 000 euros pour plus de 189 gCO₂/km
- Niveaux d'abattements pour les véhicules de société comportant au moins huit places assises :
 - 85 g/km (au lieu de 80 g/km actuellement) au 1^{er} janvier 2025,
 - 90 g/km en 2026
 - 95 g/km en 2027
- **Durcissement du malus poids**
 - Abaissement du seuil de déclenchement de 1,6 tonne à 1,5 tonne en 2026
 - Durcissement du montant
 - Le montant de malus poids sera de 10 euros par kg supplémentaire à 1,5 tonne.
 - Ce barème augmentera de 5 euros par kg tous les 100kg supplémentaires, jusqu'à 30 euros par kg pour les véhicules de 2 tonnes ou plus.
- **Durcissement des conditions d'abattement**
 - Seront exonérés à partir du 1er juillet 2026 :
 - Tout véhicule dont la source d'énergie est exclusivement l'hydrogène.
 - Tout véhicule dont la source d'énergie est une combinaison d'hydrogène et d'électricité sera également exonéré.
 - Tout véhicule à faible empreinte carbone, au sens de l'article L. 224-6-5 du code de l'environnement, dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité.
 - A compter du 1er juillet 2026 :
 - Pour le véhicule dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, la masse en ordre de marche fait l'objet d'un abattement de 600 kilogrammes.
 - A compter du 1er janvier 2027, pour le véhicule dont la source d'énergie comprend l'électricité et dont la puissance maximale nette du moteur électrique est supérieure ou égale à 30 kilowatts, la masse en ordre de marche fait l'objet d'un abattement de 100 kilogrammes.
 - Niveaux d'abattements pour les véhicules de société comportant au moins huit places assises :
 - 500 kg en 2025 (pas de changement par rapport à 2024) ;
 - 600 kg en 2026.

Les sénateurs avaient choisi de rétablir une partie des mesures portées par le Gouvernement relatives au malus, à l'exception de la trajectoire du malus CO₂ qui a été revue à la baisse à -5g par an d'ici 2027, suite aux propositions de Mobilians. L'abaissement du seuil de déclenchement du malus poids à 1,5 tonne dès 2026 a également été acté, pénalisant les ménages, notamment les foyers souhaitant accéder à des modèles familiaux.

L'adoption de ces dispositions trace une trajectoire fiscale sans précédent, qui préfigure une proportion de 77% de véhicules malussés en 2027 selon l'étude du cabinet Dataneo – contre 66% en 2025 et 72% en 2026 - ignorant les signaux d'alerte envoyés par les professionnels du secteur et les usagers. L'Assemblée nationale avait pourtant reconnu ces préoccupations et s'était opposée à un renforcement du malus lors du vote en première lecture en octobre dernier.

Avec la disposition telle qu'adoptée en Commission Mixte Paritaire, les modèles grand public seront particulièrement touchés, en voici quelques illustrations concrètes :

- Alors que seulement 13% des volumes de PEUGEOT 208 étaient soumis au malus en 2024 (9 111 unités), cette part passe à 44% en 2025.
- Pour une DACIA SANDERO, alors que 35% des volumes étaient soumis au malus en 2023, cette part est passée à 62% en 2024 et passera à 88% en 2025.
- Sur un PEUGEOT 2008, le montant moyen du malus pour les modèles touchés en 2024 est de 380€, ce montant moyen passant à 653€ en 2025 (+72%).
- Sur un RENAULT CAPTUR, le montant moyen de malus par véhicule vendu est de 167€ en 2024 et passera à 330€ en 2025 (+98% vs moyenne 2024), 523€ en 2026 (+214% vs moyenne 2024) et 851€ en 2027 (+411% vs moyenne 2024).

La CMP revient en arrière et annule le relèvement du plafond de la carte grise, le Gouvernement suit les recommandations de Mobilians sur les avantages en nature

Mobilians s'était élevé contre un amendement adopté au Sénat, sans concertation, inscrivant un relèvement du plafond des cartes grises. La hausse proposée aurait encore une fois pénalisé les automobilistes en augmentant leur contribution. Finalement, ce relèvement du plafond n'a pas été retenu par la Commission mixte paritaire, ce qui constitue une bonne nouvelle pour les usagers, mais révèle une fois de plus la volonté persistante de faire peser sur eux des charges supplémentaires.

En revanche, le texte revient sur l'exonération de taxe régionale à l'immatriculation pour les véhicules dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux. Cette exonération devient la possibilité, sur délibération régionale, de réduction de moitié ou de suppression de la taxe. Pour les véhicules dont la source d'énergie comprend l'électricité, l'hydrogène, le gaz naturel, le gaz de pétrole liquéfié ou le superéthanol E85, la possibilité de réduire de moitié ou de supprimer cette taxe est supprimée.

Enfin, pour les véhicules dont la source d'énergie a été modifiée depuis la dernière délivrance de certificat soumise à la taxe régionale pour inclure le superéthanol E85, la possibilité de bénéficier d'un tarif nul, plafonné à 750 €, est également supprimée.

Les professionnels de l'automobile sont ainsi en proie à des décisions aléatoires de la part des exécutifs régionaux, qui mettent à mal toute visibilité pour les usagers automobilistes.

Enfin, sur le sujet des avantages en nature, comme le préconisait Mobilians, les modalités appliquées en 2024 pour les véhicules électriques et les véhicules thermiques sont prorogées. Mobilians se satisfait de ce statu quo et appelle à une concertation pour toute modification de ces dispositions qui ont un impact sans précédent, que ce soit pour les salariés que pour les opérateurs de flottes.

Comme l'indique Xavier Horent, Délégué général de Mobilians : « Il est regrettable que l'on n'écoute pas davantage aujourd'hui les clients et que le durcissement du malus soit la seule trajectoire proposée alors que la filière est en proie à un risque de marasme systématique et alors que le dialogue stratégique ouvert au niveau européen ajoute pour l'instant des incertitudes dans une équation globale déjà très difficile à équilibrer. Pourtant, les faits sont là : notre production automobile est au plus bas depuis 1960, les usines sont en surcapacité, le marché est en décrochage de plus de 25% par rapport à 2019. Il y a urgence à revenir à un dialogue avec les acteurs du secteur ».

Les professionnels du secteur appellent à une concertation sur la fiscalité automobile en lien avec le Dialogue stratégique lancé par la Commission européenne

Face à cette instabilité chronique, Mobilians appelle le Gouvernement et les parlementaires à mettre fin à ces ajustements fiscaux permanents, qui interdisent toute trajectoire d'investissement et freinent le verdissement des mobilités. Les effets de bord d'une augmentation du malus sans mesure d'accompagnement sont malheureusement bien connus : délocalisation des entreprises, fermetures d'usines, augmentation des ventes à l'étranger et pertes de TVA pour l'État.

En outre, la fiscalité automobile doit mieux prendre en compte les réalités énergétiques, économiques et climatiques des territoires ultramarins. La production électrique de ces territoires est fortement carbonée, la promotion des véhicules électriques devenant un non-sens écologique, et les pick-up occupant une place très importante dans le paysage automobile des outremer, adaptés aux zones vallonnées. Il est indispensable que la fiscalité automobile prenne en compte cette spécificité propre aux territoires ultramarins.

Alors que la Commission européenne lance un Dialogue stratégique pour le secteur automobile, qui prévoit de s'emparer des sujets de fiscalité automobile et d'accompagnement de la filière, Mobilians demande le lancement d'un véritable processus de concertation, au niveau national comme européen, pour donner de la visibilité aux acteurs.

À propos de MOBILIANs

MOBILIANs est le premier mouvement des chefs d'entreprises du commerce et de la réparation automobile et des services de mobilité : voitures, motos, vélos, véhicules industriels, trottinettes, etc. Notre organisation professionnelle représente près de 180 000 entreprises de proximité et 560 000 emplois non délocalisables partout en France. MOBILIANs défend les intérêts individuels et collectifs des professionnels de la mobilité par la route et les accompagne dans les évolutions de leurs métiers. Il déploie une action prospective de développement durable et de promotion d'une mobilité individuelle ou partagée en lien avec toutes les parties prenantes.