

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le 18/11/2025

PLF 2026 : l'hyperfiscalisation menace l'équilibre économique des distributeurs automobiles et des loueurs de courte durée

Le Projet de loi de Finances 2026 poursuit cette semaine son examen à l'Assemblée nationale, et prévoit, à ce stade, quelques inflexions sur la fiscalité automobile, qui restent encore à confirmer lors des discussions au Sénat. Mobilians tient cependant à tirer la sonnette d'alarme sur la trajectoire fiscale sans précédent pesant lourdement tant sur les consommateurs que sur les entreprises, distributeurs automobiles comme loueurs de courte durée. La baisse inédite des volumes de ventes, avec une projection à 1,6 millions d'immatriculations en fin d'année (étude DATANEO), place 2025 dans le Top 5 des pires années du marché automobile en France. L'hyperfiscalisation, sans commune mesure avec nos voisins européens, et les changements réglementaires et « stop and go » incessants depuis plusieurs années, produisent des effets délétères. Il y a urgence à préparer une refonte en profondeur de la fiscalité automobile pour relancer un secteur économique atone.

Une fiscalité punitive et volatile, qui pénalise les consommateurs comme les entreprises

Le marché des immatriculations neuves est en souffrance en cette fin d'année 2025, après de longs mois de baisse et un 1^{er} semestre 2025 terminant à -7,9% par rapport à 2024, qui résiste davantage au 2nd semestre en affichant une légère baisse de -0,5%, en raison des volumes de livraisons des véhicules liés au leasing social. Au global, la projection du marché automobile pour 2025 se situe à un score historiquement bas, à 1,6 millions d'immatriculations, soit le seul pays en Europe n'ayant pas retrouvé son niveau d'avant Covid.

Pour les consommateurs comme pour les entreprises, le caractère punitif et volatile de la fiscalité automobile pèse dans la balance : au cours de ces dernières années, la filière automobile a subi en France une hyperfiscalisation et une inflation de dispositifs (durcissement du malus CO2 et du malus poids, réforme des avantages en nature, taxe sur le verdissement des flottes, suppression des exemptions pour les cartes grises,...), condamnant les clients, particuliers comme professionnels, à l'attentisme.

La fiscalité est à la dérive, avec un résultat inverse aux objectifs poursuivis : tout d'abord, pour la progression de l'électrification du parc, les véhicules électriques affichant une part de marché à 18,9% au cumul depuis le début de l'année, qui reste encore en-deçà des trajectoires fixées. La décarbonation ralentit, avec un parc vieillissant, d'un âge moyen passant de 9,2 ans en 2019 à 11,2 ans en 2025. Enfin, la perte cumulée pour l'Etat, due à la baisse des volumes, est de 4 milliards d'euros de TVA au cumul des 4 dernières années.

Le renforcement du malus automobile touche désormais une clientèle familiale, de classe moyenne : la Peugeot 3008, modèle plébiscité par les consommateurs, passe d'un malus de 280 Euros en 2024, à 2071 Euros en 2027 ; la Dacia Duster, l'un des modèles les plus vendus, de 330 euros à 763 Euros. Au-delà des modèles familiaux, les véhicules utilitaires sont également touchés, sans alternative crédible. 66% des ventes font l'objet d'un malus cette année, ce seront 72% des ventes en 2026 et 77% en 2027.

Depuis sa création, le système du bonus-malus a totalement dérivé. Créé pour inciter à la transition écologique, le système ne doit pas devenir une source de rendement fiscal. Or, le malus rapportera cette année 695 millions d'euros, 937 millions d'euros en 2026 et 1,068 milliards d'euros en 2027 alors que les aides à l'achat ont été débudgétisées et sont à présent financées par les certificats d'économie d'énergie (CEE). Les recettes du malus écologique sont donc affectées au budget général de l'Etat mais ne viennent pas contribuer à l'objectif de verdissement des flottes, alors que la logique de réaffectation existe dans d'autres secteurs.

Les loueurs de courte durée sont particulièrement touchés par cette trajectoire fiscale alors même qu'ils jouent un rôle déterminant dans le renouvellement et le verdissement du parc. Leur modèle repose sur l'acquisition d'environ 200 000 véhicules neufs chaque année, exploités en moyenne huit mois avant d'être revendus. Cette rotation accélérée permet de réinjecter massivement des véhicules récents, moins polluants et accessibles sur tout le territoire, bien plus rapidement que le marché des particuliers. Mais cette spécificité rend la fiscalité actuelle totalement inadaptée : un véhicule conservé quelques mois seulement ne permet aucun amortissement du malus ou de la taxe sur les cartes grises, des dispositifs conçus pour s'étaler sur plusieurs années. Le loueur ne peut pas les répercuter sur le client final, qui ne choisit jamais son véhicule en fonction de son niveau de malus et n'en supporte aucun coût. Ces taxes pèsent donc intégralement et mécaniquement sur les entreprises du secteur, sans produire le moindre effet environnemental. Dans ce contexte, la facture atteint un niveau critique : 65,7 millions d'euros de malus ont été acquittés en 2025 et le montant pourrait grimper à 130,78 millions d'euros en 2026 puis 195,73 millions d'euros en 2027, alors que les taxes par véhicule ont déjà augmenté de 113 % depuis 2022.

Cette trajectoire fait peser un risque majeur sur un secteur composé à 90 % de TPE et de franchisés dans les territoires. Dès 2025, les loueurs pourraient être contraints de réduire drastiquement leurs achats de véhicules, entraînant une baisse d'activité, des fermetures d'agences et un affaiblissement d'un modèle pourtant indispensable au renouvellement du parc automobile.

PLF 2026 : un sursaut indispensable pour stopper l'inflation fiscale et promouvoir des dispositifs incitatifs

Pour rappel, la loi de finances 2025 avait largement alourdi la fiscalité automobile, avec l'intégration du véhicule électrique au malus poids et la baisse du seuil de déclenchement à 1,5 tonnes à compter de 2026, mais également un rehaussement du plafond du cumul des malus, fixé à 70.000 euros en 2025 et 80.000 euros en 2026.

Le PLF 2026 proposait, avant l'examen en séance à l'Assemblée ce 17 novembre, de poursuivre l'alourdissement de la fiscalité en 2028, avec la suppression du principe de plafonnement du cumul des malus CO2 et malus masse.

L'Assemblée nationale est revenue sur certaines disposition du malus écologique ce lundi 17 novembre, apportant quelques inflexions, restant encore à confirmer au Sénat.

Il est fondamental de poursuivre dans le sens d'une inflexion de ces dispositifs. En effet, la France caracole parmi les pays en tête du poids de la fiscalité automobile. En Allemagne, par exemple, le montant du malus est moins dissuasif, les pouvoirs publics misant davantage sur des incitations que sur des pénalités élevées.

Face à cette inflation fiscale et à ses impacts, Mobilians propose un moratoire en matière de fiscalité automobile, avec le gel des barèmes du malus CO2 et du malus masse, et le lancement en urgence d'une réflexion sur la refonte des dispositifs fiscaux impactant le secteur. Ainsi, à l'instar d'autres secteurs, le produit du malus doit être réaffecté au secteur automobile, en fléchant les recettes vers l'objectif prioritaire de verdissement du parc.

La refonte fiscale doit miser davantage sur des mesures incitatives telles que la prime à la conversion, qui a prouvé son efficacité avant son arrêt brutal fin 2024. Rappelons que les deux versions du leasing social auront coûté aux finances publiques 1 milliard d'euros pour une mise à la route de 100.000 véhicules électriques, avec la mise en péril des distributeurs automobiles sur les valeurs de reprise, alors que la prime à la conversion bonifiée, au sortir du Covid, était 2 fois moins onéreuse pour un volume de 200.000 dossiers, avec des critères d'éligibilité élargis. Des dispositifs de ce type, avec des critères de revenus moins restrictifs, doivent être privilégiés pour favoriser l'attractivité de véhicules vertueux au plus grand nombre.

Au-delà des dispositifs soutenant les véhicules neufs, il faudrait également mettre en place des mesures visant à soutenir le marché du véhicule d'occasion. A l'heure actuelle, les dispositifs existants ne sont ciblés que pour l'achat de véhicules neufs, alors que ces véhicules seraient accessibles à des publics plus modestes et permettraient d'accélérer le renouvellement du parc et sa décarbonation, à l'heure où celui-ci connaît un vieillissement accéléré.

La France doit réévaluer en profondeur ses dispositifs alors que l'Europe semble désormais adopter une approche plus pragmatique. La voie à suivre est d'alléger drastiquement les réglementations et de repenser la fiscalité automobile pour une mobilité accessible et une stratégie de décarbonation porteuse de réindustrialisation.



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.