

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Le 08/10/2026

**Projet de loi de Finances 2027 :
Mobilians appelle à mettre fin à l'escalade fiscale
qui fragilise le marché et impacte le pouvoir d'achat des Français et les
professionnels de l'automobile**

Alors que le Projet de loi de Finances pour 2027 démarre son examen à l'Assemblée nationale, Mobilians alerte sur les conséquences d'une pression fiscale devenue contre-productive et demande de marquer une rupture avec la logique d'escalade fiscale qui n'a pas cessé au cours de ces dernières années. Cette pause fiscale est d'autant plus urgente que la hausse de la fiscalité va continuer à faire baisser le nombre de véhicules neufs vendus et loués en location courte durée en France.

Dans un marché automobile profondément fragilisé et des volumes qui restent à un niveau très bas, avec une projection de 1.680.000 immatriculations en cumulé en 2026, augmenter la trajectoire du malus et faire perdurer des dispositifs d'aides à l'achat mal calibrés produit l'effet inverse de celui recherché : de moins en moins de véhicules neufs, un parc qui vieillit de plus en plus vite (11,8 ans contre 10,2 ans en 2016, sur un parc en hausse de 7,7 Millions de véhicules) et, in fine, une transition écologique qui ralentit.

Le malus écologique devenu une taxe de rendement

Depuis plusieurs années, les professionnels comme les automobilistes font face à une succession de modifications fiscales et réglementaires qui rend toute décision d'achat ou d'investissement plus difficile. Coup de pousse, malus CO₂, malus masse, taxe annuelle incitative, fiscalité des flottes, certificats d'économies d'énergie : l'empilement des dispositifs et leurs changements répétés brouillent le signal adressé au marché et nourrissent l'attentisme.

Pour Mobilians, le Projet de loi de Finances 2027 doit marquer une rupture avec cette logique d'escalade fiscale et redonner de la visibilité aux ménages comme aux entreprises.

La progression de la fiscalité automobile atteint aujourd'hui un niveau préoccupant. Dans le cadre du Projet de loi de finances 2025, avait été votée une trajectoire de durcissement pour 3 ans, avec, pour l'année 2027, le passage d'un seuil de malus CO₂ à 103g/km, un seuil de malus masse fixé à 1,5 tonne et un plafond de malus maximal à 90.000 Euros.

Le malus est devenu une taxe de rendement, non plus fléchée vers les dispositifs d'aide à l'achat, mais vers le budget général de l'Etat, et dépassant le milliard d'euros en 2026, **jusqu'à atteindre 1,102 milliard d'euros en 2027** si la trajectoire est maintenue. La conception même

du dispositif de « bonus-malus » a été détournée. En outre, le transfert total des aides automobiles vers les certificats d'économie d'énergie, qui concerne l'ensemble des dispositifs de soutien dans le secteur automobile à compter de l'année 2027, entraîne une rupture complète, avec la disparition de l'affectation de ressources budgétaires à une filière stratégique.

À force de taxer l'achat d'un véhicule neuf, on finit par décourager son renouvellement

Ces derniers mois sont marqués par un effet ciseau, entre hausse de l'électrification des ventes et attrition du volume global du marché. Il faut remonter au début des années 1970, période à laquelle la France comptait 12 millions d'habitants en moins, ou à des périodes marquées par des chocs exogènes violents (choc pétrolier, crise du COVID, etc.) pour retrouver des volumes inférieurs.

Le marché automobile français reste durablement affaibli, sans aucune commune mesure avec les autres pays européens : au cumul des 8 premiers mois de l'année, **la France a rétrogradé à la 3^{ème} place de l'Union européenne** derrière l'Italie ; elle est en décalage de 2% par rapport à la moyenne de l'Union et au résultat de l'Allemagne, de 3% par rapport à l'Espagne, de 5% par rapport à l'Italie et 6% par rapport à la Pologne.

Le choc fiscal intervenu en 2025 a également fortement affecté le marché des flottes. Face à l'instabilité des règles, les entreprises prolongent davantage leurs contrats de location plutôt que de renouveler leurs véhicules. L'électrification progresse, mais les volumes se contractent, ralentissant le renouvellement global du parc. Ainsi, les sociétés continuent de **reculer en volumes en cumulé sur les trois premiers trimestres de l'année, cédant 2,7% pour tomber à 23,7% de parts de marché contre 25,3% un an plus tôt.**

Les loueurs dans une situation inédite de hausse exponentielle de la fiscalité automobile

Les dispositifs fiscaux tels que le malus CO₂, le malus masse et la taxe à l'immatriculation ont été calibrés pour des acteurs qui détiennent leurs véhicules trois à cinq ans et peuvent ainsi amortir l'investissement. Appliqués à des loueurs courte durée, qui les détiennent en moyenne huit mois, alors qu'ils immatriculent 200 000 véhicules par an, soit 10% du marché, ils produisent des effets d'une ampleur sans commune mesure avec ceux qu'ils génèrent sur les autres canaux.

Là où un particulier ou une entreprise amortit le coût d'un malus sur plusieurs années d'usage, un loueur courte durée supporte ce même malus en totalité, dès l'achat, pour une détention de quelques mois. Il ne peut ni le diluer dans le temps, ni le répercuter sur ses clients en raison de la structure même du marché. La location courte durée supporte intégralement une fiscalité conçue pour des véhicules détenus plusieurs années, alors même qu'elle présente les durées de détention les plus courtes du marché automobile.

La fiscalité automobile a des effets directs sur la trésorerie, les capacités d'investissement et la rentabilité des loueurs de courte durée. Ces derniers ne peuvent ni répercuter intégralement ces surcoûts sur leurs clients, dans un marché très concurrentiel, ni les compenser par une hausse des valeurs de revente sur le marché de l'occasion.

La stratégie d'achat des loueurs est également impactée par la fiscalité des cartes grises, dont l'explosion du coût pèse sur leur plan de trésorerie. Le cumul des taxes à l'achat met une limite claire sur le nombre de véhicules immatriculables.

Le secteur ne peut pas allonger drastiquement la durée de détention de ses véhicules pour lisser l'impact du malus. Le marché français de la location courte durée est fortement saisonnier et nécessite chaque année des volumes importants d'achats afin de répondre aux besoins de la période estivale. Une réduction durable des achats conduirait mécaniquement à une diminution de l'offre disponible pour les particuliers, les entreprises et les territoires, dont l'activité dépend fortement de la mobilité touristique.

Alors que l'ensemble du marché automobile subit une augmentation de la charge fiscale estimée à 64,5 % entre 2025 et 2027, la charge fiscale des loueurs courte durée **progresses de 118 % sur la même période.**

Le Projet de loi de Finances 2027 doit tenir compte de la situation spécifique de la location courte durée.

Les propositions de Mobilians dans le cadre du Projet de loi de Finances 2027

Dans ce contexte, Mobilians formule plusieurs propositions, alors que les débats parlementaires s'engagent à compter du 7 octobre en commission parlementaire à l'Assemblée :

- **Réduire la pression fiscale générée par le malus automobile :** **1)** instaurer un gel des malus CO2 pour 3 ans, à compter de fin 2026 ; **2)** revenir au malus masse à fin 2025, fixé à un seuil de déclenchement de 1,6 tonne ; **3)** plafonner le malus à un pourcentage du prix de la voiture (15% en Espagne, par exemple).
La stabilisation du barème du malus jusqu'au 1er janvier 2030 offrirait aux ménages et aux professionnels une visibilité indispensable à leurs décisions d'investissement, permettant de faire repartir les volumes. Elle contribuerait également à restaurer la confiance des ménages dans un contexte marqué par une forte instabilité réglementaire et fiscale. Pour les loueurs, il s'agit de préserver la diversité de l'offre de location.
- **Favoriser des dispositifs d'aides plus simples et universels, ainsi qu'une meilleure visibilité pluriannuelle pour la filière comme pour les consommateurs :** **1)** élargir le périmètre des ménages éligibles au coup de pouce, notamment ceux dont les revenus se situent au-delà du décile 5, jusqu'au décile 8 ; **2)** rétablir la prime à la conversion, en incluant les véhicules d'occasion récents thermiques en plus des véhicules électrifiés - la prime à la conversion est le dispositif d'économie circulaire et social par excellence, qui a un réel impact sur le verdissement du parc ; **3)** transférer les financements affectés au leasing social aux deux autres dispositifs précités, notamment la prime à la conversion, eu égard au faible rapport coût-efficacité et atteinte des objectifs sur les ménages ciblés de la mesure, et à ses effets délétères sur le réseau de distribution ; **4)** favoriser un dispositif « coup de pouce » à l'achat de véhicules d'occasion électriques et thermiques récents, afin de rendre ces véhicules accessibles au plus grand nombre et d'accélérer leur diffusion dans le parc roulant ; **5)** rendre les loueurs de courte durée éligibles aux CEE, alors que ces entreprises ont besoin d'un dispositif de soutien pour soutenir les investissements dans la mobilité électrique

(éligibilité à la fiche TRA-EQ-114, ou création d'une fiche dédiée spécifique aux loueurs de courte durée).

- **Mettre fin à une insécurité juridique structurelle sur la taxe à l'immatriculation:** La loi prévoyant que, pour les véhicules destinés à la location, le cheval fiscal soit acquitté dans le département du premier lieu de location, et dans les faits, inapplicable pour les loueurs, le véhicule n'étant pas encore affecté à une agence au moment de l'immatriculation, une régularisation déclarative ex-post permettrait aux loueurs de payer le cheval fiscal au taux de la région d'immatriculation le plus bas en vigueur, puis en fin d'année, en fonction des lieux réels de première location, de verser un complément à l'Etat pour aligner le montant acquitté sur le tarif applicable.

L'enjeu, à travers ces propositions, n'est pas de renoncer à la décarbonation, mais de rendre à nouveau possible le renouvellement du parc automobile français. À force d'augmenter la fiscalité sur les véhicules neufs, les pouvoirs publics ont provoqué le vieillissement du parc plutôt que de conjuguer décarbonation et maintien des volumes.

L'électrification ne suffira pas à la décarbonation du parc. Il faut trouver un chemin pour que la transition reste acceptable socialement, industriellement et économiquement.

Le Projet de loi de Finances 2027, ainsi que le débat présidentiel au cours des prochains mois, doit faire de l'automobile un véritable thème de campagne et promouvoir quelques grands principes : stabiliser l'escalade fiscale, simplifier les aides, redonner de la visibilité aux Français et aux entreprises et consacrer les recettes de la fiscalité automobile au renouvellement du parc.

Mobilians demande de sortir d'une logique de rendement fiscal pour retrouver une véritable politique automobile.

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 145 000 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.