

Communiqué de presse

Dossier complet

Malus auto : jusqu'à 80 000 € à l'achat en France, 0 € en Allemagne

Caroom publie la première étude comparative des taxes automobiles à l'achat et sur 15 ans de détention dans les 27 pays de l'UE.

Strasbourg, 12 mai 2026. Un Nissan Qashqai MHEV coûte 2 918 € de malus à l'achat en France, 0 € en Allemagne. Un BMW X5 xDrive 30d : 80 000 € (plafond), 0 € en Allemagne. Une Ford Mustang V8 GT : 80 000 € de malus sur un véhicule vendu 59 800 €, soit 134 % du prix. Parmi les 5 premiers marchés automobiles européens (Allemagne, France, Italie, Espagne, Belgique), aucun autre pays que la France n'applique une fiscalité d'une telle amplitude à l'achat. La France se classe systématiquement parmi les pays les plus chers d'Europe dès que les émissions dépassent 130 g/km de CO2.

La progression est exponentielle. Pour un Nissan Qashqai MHEV (144 g/km), le malus représente

8,3 % du prix du véhicule : 2 918 € sur un prix de vente de 35 000 €. Pour une VW Golf GTI 265 (162 g/km), il passe à 21,9 % : 11 112 €. Pour un BMW X5 xDrive 30d (189 g/km), il atteint le plafond : 80 000 € sur un véhicule vendu 92 350 €, soit 86,6 % du prix. Et pour une Ford Mustang V8 GT (274 g/km), la taxe dépasse le prix de la voiture : 80 000 € de malus sur un prix de vente de 59 800 €, soit 134 %. En Allemagne, pour ces quatre véhicules : zéro euro de malus à l'achat.

Un simulateur interactif permettant de comparer les taxes de n'importe quel véhicule dans les 27 pays de l'UE est disponible sur caroom.fr/guide/simulateur/taxes-europe.

1. L'effet ciseaux : les émissions baissent, les taxes explosent

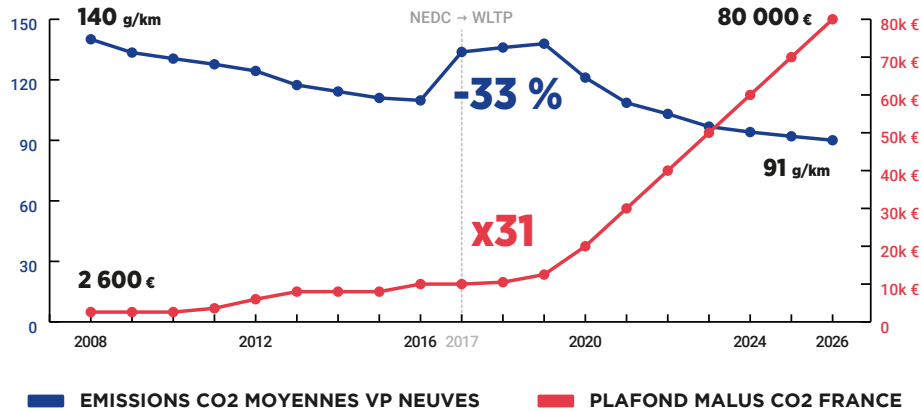
Depuis 2008, les émissions moyennes de CO2 des voitures neuves vendues en France ont baissé de 33%, passant de 140 g/km à 94 g/km (Eurostat, 2024). Dans le même temps, le plafond du malus écologique a été multiplié par 31, passant de 2 600 € à 80 000 €. Le seuil de déclenchement a été abaissé de 160 g à 108 g/km.

En 2026, 72% des voitures neuves vendues en France sont soumises au malus CO2 (Dataneo). Même la Peugeot 208, l'une des citadines les plus vendues du pays, subit un malus de 230 €.

La France empile jusqu'à 5 taxes à l'achat : malus CO2, malus au poids, taxe régionale, taxe de gestion et redevance d'acheminement. Le plafond de 80 000 € progresse de 10 000 € par an depuis 2021, avec une régularité qui ne laisse aucun doute sur la trajectoire. Aucun autre pays européen n'a une trajectoire comparable.

L'effet ciseaux français : les émissions baissent, les taxes explosent

2008 à 2026 • Émissions -33% • Plafond malus x31



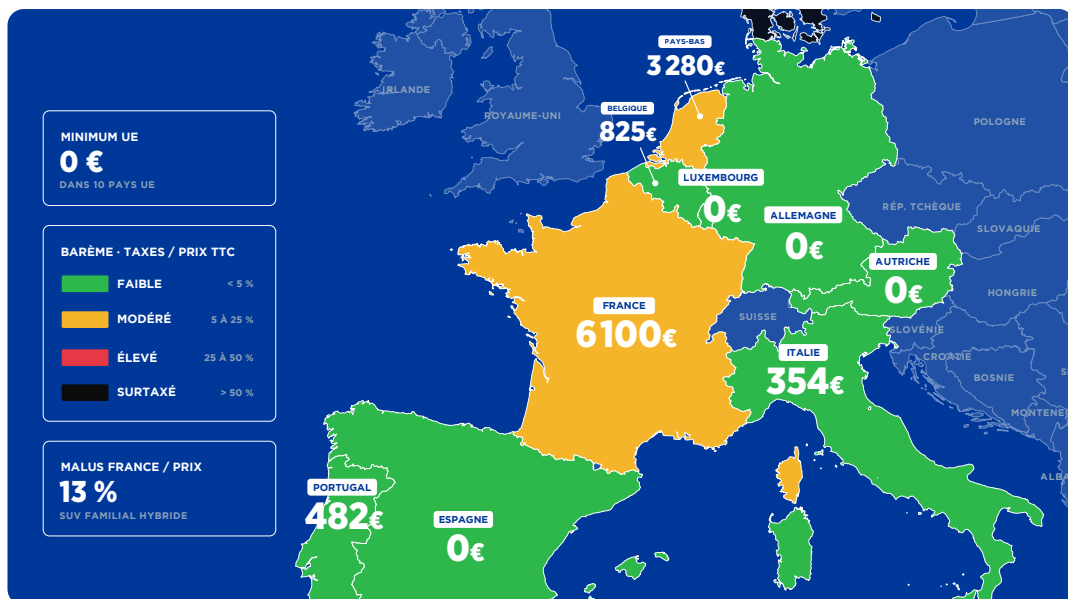
Sources : Eurostat (sdg_13_31) + barèmes officiels France • Caroom.fr

2. Combien coûte une voiture en France vs en Europe ?

Caroom a calculé le malus à l'achat et le coût fiscal total sur 15 ans de détention pour 12 véhicules représentatifs dans les 27 pays de l'UE. Voici d'abord les chiffres à l'achat pour 4 véhicules-témoins, comparés à trois voisins directs de la France.

Malus à l'achat, pour un véhicule neuf immatriculé en 2026 :

Véhicule	France	Allemagne	Italie	Espagne
Ford Mustang V8 (essence)	80 000 €	0 €	3 952 €	7 350 €
Peugeot 5008 PHEV 225 (hybride rechargeable 7 places)	6 100 €	0 €	354 €	0 €
BMW X5 xDrive 30d (diesel)	80 000 €	0 €	2 077 €	7 503 €
VW Golf GTI 265 (essence)	11 112 €	0 €	1 944 €	4 119 €
Tesla Model 3 Standard (électrique)	0 €	0 €	0 €	0 €



Sources : barèmes officiels 2026 par pays. Calculs Caroom pour un résident de la capitale.

Le cas Peugeot 5008 PHEV 225.

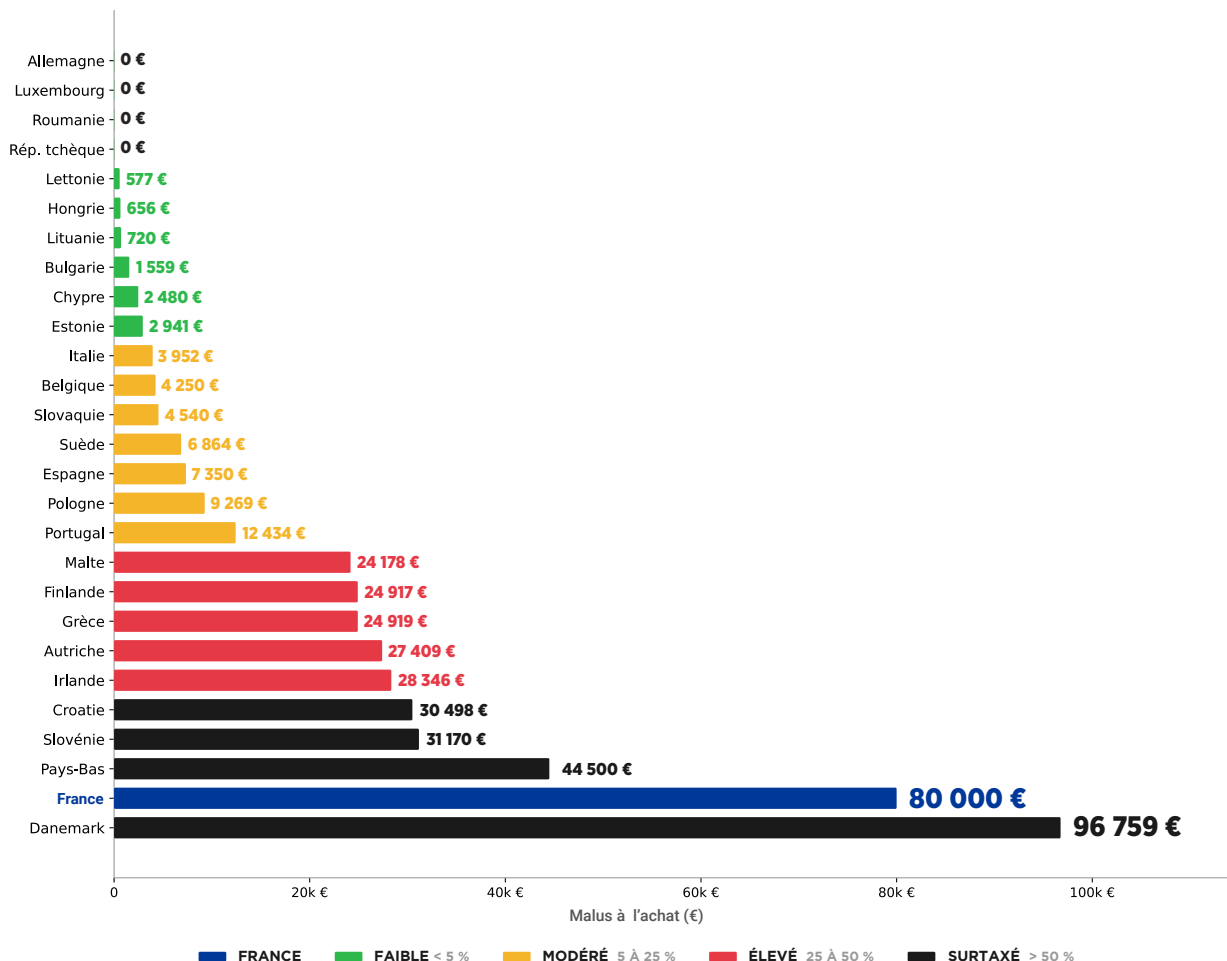
Le Peugeot 5008 III PHEV 225 GT est un SUV familial 7 places hybride rechargeable produit en France. Sa motorisation combine un bloc essence 1,6 L et un moteur électrique pour 225 ch cumulés. La batterie de 21 kWh lui confère une autonomie électrique homologuée de 82 km WLTP. Sa consommation mixte WLTP est de 2,8 L/100 km, ses émissions homologuées WLTP de 63 g/km de CO₂, soit 45 g en dessous du seuil de déclenchement du malus CO₂ français (108 g/km).

Pour un véhicule neuf immatriculé en 2026, le Peugeot 5008 PHEV 225 GT est soumis à **6 100 €** de malus à l'achat en France, sur un prix catalogue de 46 990 €. En Allemagne, le même véhicule est soumis à 0 € de malus à l'achat. L'intégralité du malus français provient du malus au poids : la masse en ordre de marche (MOM) est de 2 123 kg, dont 200 kg sont retranchés au titre de l'abattement PHEV (autonomie électrique supérieure à 50 km), ramenant la masse taxable à 1 923 kg. Le seuil de déclenchement du malus au poids étant fixé à 1 500 kg, 424 kg sont taxés selon le barème progressif français (10 €/kg de 1 500 à 1 699 kg, 15 €/kg de 1 700 à 1 799 kg, 20 €/kg de 1 800 à 1 899 kg, 25 €/kg à partir de 1 900 kg). Décomposition : 200 kg × 10 € + 100 kg × 15 € + 100 kg × 20 € + 24 kg × 25 € = 2 000 + 1 500 + 2 000 + 600 = 6 100 €.

Sur le panel de 12 véhicules étudiés par Caroom, le Peugeot 5008 PHEV 225 est le seul véhicule dont le malus 2026 est intégralement dû au malus au poids (malus CO₂ = 0 €, malus poids = 6 100 €). Sur les 11 autres véhicules du panel, soit le malus est nul (*Tesla Model 3*), soit il comporte une composante CO₂ dominante (*Dacia Sandero*, *Peugeot 208*, *Citroën C3 Aircross*, *Nissan Qashqai*, *VW T-Roc*, *Peugeot 308 SW*, *VW Golf GTI*), soit il atteint le plafond 80 000 € (*BMW X5 xDrive 30d*, *Ford Mustang V8*, *Porsche 911 GT3 RS*).

Ford Mustang V8 GT : malus à l'achat dans les 27 pays de l'UE

Véhicule à 59 800 € TTC • 274 g/km CO₂ • 1 836 kg • fiscalité à l'achat hors frais d'immatriculation



Source : Barèmes officiels 2026 • Calculs Caroom.fr

3. Le cas allemand : baisse des émissions de CO2 sans malus à l'achat

L'Allemagne n'a aucun malus à l'achat. Sa seule taxe annuelle (Kfz-Steuer) intègre une composante CO2 de 2 à 4 € par gramme au-dessus de 120 g/km. Ses émissions moyennes ont pourtant baissé de 29% depuis 2008 (contre 33% pour la France). L'écart entre les deux pays n'est que de 23 g/km.

Pour une Ford Mustang V8 GT, le malus à l'achat est de 80 000 € en France et 0 € en Allemagne, alors que les émissions moyennes du parc automobile neuf entre les deux pays ne diffèrent que de 23 g/km.

L'Italie plafonne son malus CO2 (ecotassa) à 2 500 €, auquel s'ajoute une taxe d'immatriculation régionale (IPT) en fonction de la puissance. Total à l'achat pour une Mustang V8 : 3 952 €, soit 21 fois moins que la France. Les émissions italiennes (119 g/km) restent maîtrisées. L'Espagne applique une taxe de 4,75% à 14,75% du prix HT au-dessus de 120 g/km, et zéro en dessous.



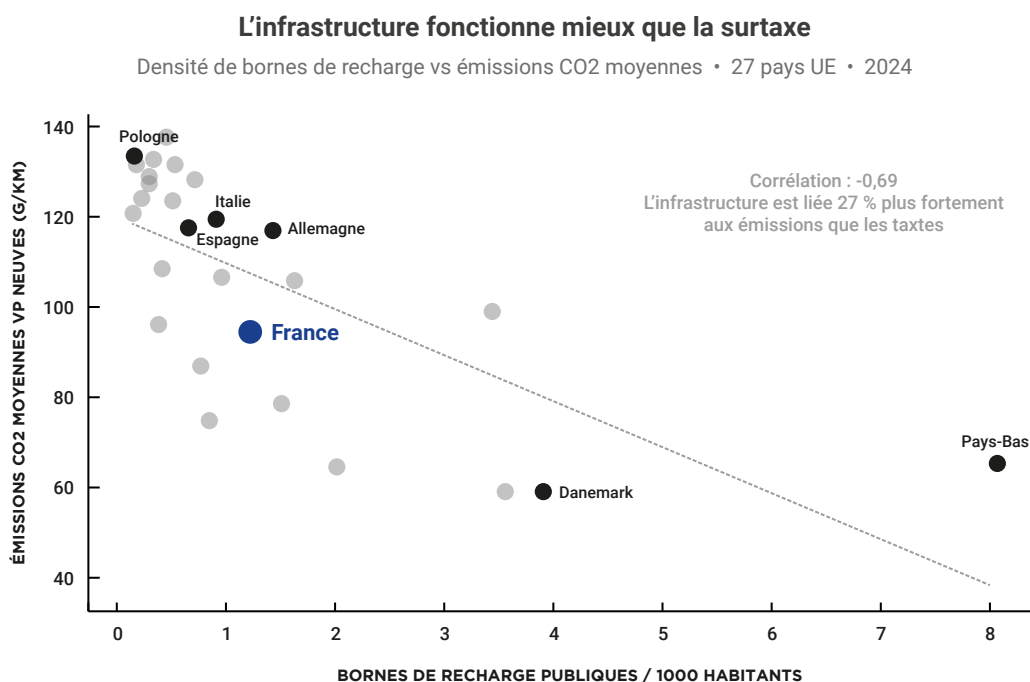
Le saviez-vous ? La GT3 RS pollue moins qu'une 208

Une Porsche 911 GT3 RS à 310 g/km qui roule en moyenne 3 250 km/an émet 1 008 kg de CO2 par an. Une Peugeot 208 PureTech 100 à 116 g/km qui roule en moyenne 12 000 km/an émet 1 392 kg. **La GT3 RS pollue 28 % de moins en réalité, mais paie 348 fois plus de malus (80 000 € vs 230 €).** Le malus français ne taxe pas la pollution, il taxe le potentiel de pollution.

Sources : SDES km moyens 2023, 911andco.fr

4. L'infrastructure fonctionne mieux que la surtaxe

Caroom a mesuré la corrélation entre la densité de bornes de recharge (EAFO/ACEA) et les émissions CO2 (Eurostat) dans les 27 pays de l'UE. Coefficient de corrélation (bornes par 1 000 hab. vs g CO2/km) : $r = -0,66$. Coefficient de corrélation (taxes 10 ans vs g CO2/km) : $r = -0,52$.



Sources : EAFO/ACEA (bornes, 2024) • Eurostat sdg_13_31 (émissions, 2024) • Caroom.fr

Les pays les moins émetteurs de l'UE sont aussi ceux qui ont le plus de bornes de recharge : les Pays-Bas (8 bornes pour 1 000 habitants, 65 g/km de CO2) et le Danemark (3,9 bornes pour 1 000 habitants, 59 g/km). À l'inverse, les pays les plus émetteurs sont ceux qui manquent d'infrastructure, quel que soit leur niveau de taxation : la Pologne (0,16 borne pour 1 000 habitants) émet 133 g/km.

L'infrastructure de recharge apparaît comme un facteur plus corrélé à la baisse des émissions que le niveau de taxation à l'achat.

Ce sont les efforts de l'industrie qui font la transition, pas les taxes. En 10 ans (2015-2025), le prix des batteries a chuté de 63% (de 295 à 108 \$/kWh, BNEF), rendant les véhicules électriques accessibles à un plus grand nombre. Le nombre de modèles électriques disponibles en Europe a été multiplié par 11 (de 14 à 160, IEA/ACEA), offrant un vrai choix aux consommateurs. Et le nombre de bornes publiques dans l'UE a été multiplié par 18 (de 67 000 à 1 230 000, EAF0).

5. Le malus irréversible : la France punit l'achat, l'Allemagne taxe l'usage

En France, le malus se paie une seule fois, à l'achat, et il est irréversible. Si le véhicule est volé, détruit dans un accident ou victime d'une catastrophe naturelle, le malus est perdu : l'assureur rembourse la valeur du véhicule (la cote), pas les taxes payées à l'immatriculation.

Un acheteur de BMW X5 xDrive 30d qui paie 80 000 € de malus et se fait voler sa voiture trois mois plus tard ne récupère rien. En Italie, l'ecotassa à l'achat plafonne à 2 500 €, le reste est annuel. En Allemagne et en Espagne, il n'y a aucun malus à l'achat.

Ce mécanisme a un effet collatéral sur le marché de l'occasion : le malus payé à l'achat du neuf se répercute dans le prix du véhicule d'occasion, gonflant artificiellement les prix VO et rendant les voitures encore moins accessibles.

En Allemagne, la Kfz-Steuer est une taxe annuelle : si le véhicule disparaît, la taxe s'arrête.



Le saviez-vous ? Le cimetière des sportives françaises

La Renault Mégane RS, fierté de l'industrie automobile française, a été retirée du marché fin 2023 : **son malus (45 990 € en 2024) représentait 86% de son prix**. La Honda Civic Type R, la Hyundai i30 N, la Toyota GR86 ont été retirées du marché français. En 2026, une Ford Mustang V8 GT coûte 80 000 € de malus sur un prix de vente de 59 800 € : la taxe dépasse le prix de la voiture (134 %). Renault Sport a été dissous. Le savoir-faire châssis thermique accumulé en 20 ans est perdu.

6. Un marché automobile durablement affaibli

Cinq ans après le COVID, le marché automobile français ne s'est pas remis. En 2024, 1 718 416 voitures neuves ont été immatriculées, soit 496 000 de moins qu'en 2019 (-22,4%). Ce déficit représente environ 12,4 milliards d'euros de chiffre d'affaires perdu et 2,5 milliards d'euros de TVA non perçue chaque année par l'État (CCFA/PFA).

L'État perd potentiellement plus en TVA (2,5 Mds €/an) qu'il ne gagne en malus (~1 Md €/an). Le malus est un impôt qui détruit sa propre base fiscale.

7. L'effet boomerang : report massif vers l'occasion

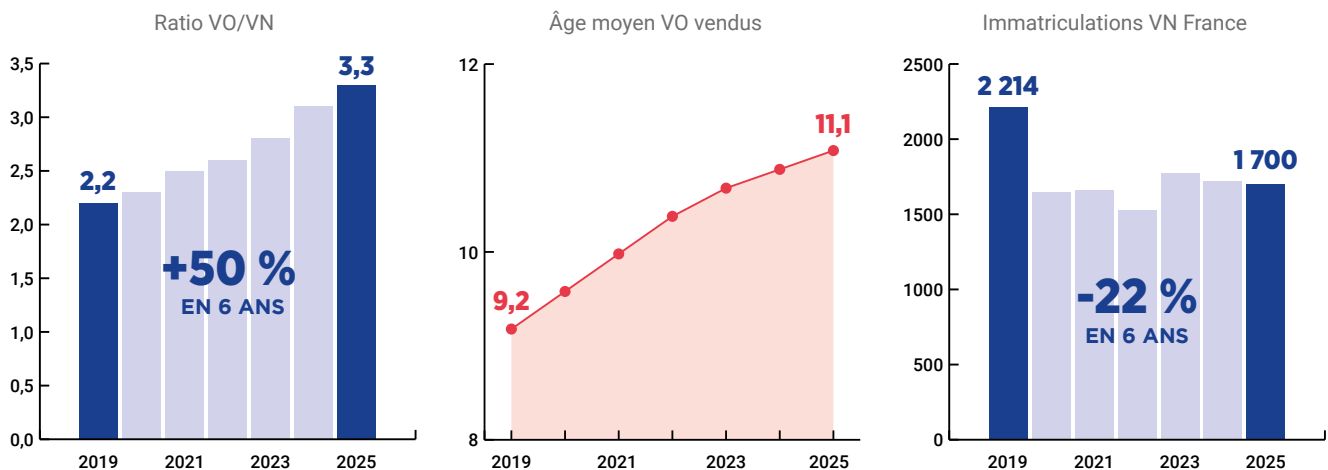
Conséquence directe du malus : les Français se rabattent massivement sur l'occasion. En 2025, il se vend 3,3 véhicules d'occasion pour chaque véhicule neuf, contre 2,2 en 2019 (SDES/AAA Data). Ce ratio a augmenté de 50% en six ans.

L'âge moyen des véhicules d'occasion vendus a dépassé 11,1 ans, contre 9,2 ans en 2019. Ces véhicules plus anciens ne respectent pas les dernières normes Euro 6d, consomment davantage, émettent davantage de particules fines, et ne sont soumis à aucun malus.

Le malus pousse les acheteurs vers des voitures plus anciennes et plus émettrices. L'effet écologique est exactement inversé.

Le mécanisme est simple : face à un malus de 11 112 € sur une Golf GTI 265 neuve, l'acheteur se tourne vers une Golf GTI d'occasion de 8 ans, sans malus mais qui émet davantage. Le malus n'a pas supprimé la demande : il l'a déplacée vers l'occasion.

L'effet boomerang : le malus pousse vers des voitures plus vieilles et plus polluantes



Sources : SDES • AAA Data • CCFA/PFA • Caroom.fr



Le saviez-vous ? L'argent du malus ne va pas à l'écologie

Depuis le 1er janvier 2020, les recettes du malus écologique sont versées au **budget général de l'État**. Elles ne financent plus la transition électrique (Sénat, commission des finances, PLF 2020). Le bonus écologique tel qu'on le connaissait a été supprimé en juillet 2025 et remplacé par la prime Coup de Pouce CEE, financée non plus par l'État mais par les certificats d'économies d'énergie. En 2027, le malus devrait rapporter 4,44 milliards d'euros (Dataneo/L'Argus), 7 fois plus qu'en 2023, sans qu'un seul euro du malus soit fléché vers l'écologie. **Ce n'est plus de l'écologie, c'est de la fiscalité de rendement.** Comble de l'ironie : le malus au poids devait s'étendre aux véhicules **100% électriques dès juillet 2026**. Le gouvernement y a renoncé dans le budget adopté en février 2026, mais la mesure reste dans les tuyaux pour 2027-2028.

8. En 2028, 7 voitures neuves sur 10 interdites de publicité

La loi Climat et Résilience (2021) prévoit l'interdiction de toute publicité relative à la vente ou faisant la promotion de l'achat des véhicules neufs émettant plus de 123 g/km à partir de 2028 (article L. 229-62 du code de l'environnement). La loi vise également l'interdiction de vente de ces véhicules en 2030, une échéance dont l'application reste débattue au niveau européen. L'interdiction de publicité couvre tous les supports sans exception : TV, radio, presse, internet et réseaux sociaux.

Sur le panel Caroom de 12 véhicules représentatifs, 8 modèles seraient interdits de publicité en 2028 : Citroën C3 Aircross (134 g), Nissan Qashqai (144 g), Volkswagen T-Roc (128 g), Peugeot 308 SW BlueHDi (129 g), Volkswagen Golf GTI (162 g), BMW X5 xDrive 30d (189 g), Ford Mustang V8 GT (274 g), Porsche 911 GT3 RS (310 g). Quatre modèles y échappent : la Peugeot 208 (116 g), la Dacia Sandero (122 g), le Peugeot 5008 PHEV 225 (63 g) et la Tesla Model 3 (0 g).

La France est le seul pays de l'UE à avoir voté une telle loi. En Allemagne, en Italie, en Espagne : aucune restriction.

Simulateur interactif : comparez les taxes de n'importe quel véhicule dans 27 pays

Caroom met à disposition un simulateur gratuit permettant de calculer les taxes automobiles de n'importe quel véhicule dans les 27 pays de l'Union européenne. Il suffit d'entrer les caractéristiques du véhicule (CO2, poids, cylindrée, puissance, énergie) pour obtenir un classement complet. Une option permet de comparer la fiscalité dans le temps, de 1 à 15 ans, pour évaluer l'impact des taxes annuelles de chaque pays.

Accès : caroom.fr/guide/simulateur/taxes-europe

SIMULATEUR FISCAL AUTO EUROPE

Comparez les taxes automobiles dans les 27 pays de l'UE, sur 0 à 15 ans
Calculs Caroom.fr, avril 2026. Frais d'immatriculation + taxes à l'achat + taxes annuelles. Hors TVA et vignettes autorouts.

Modèles de référence Votre véhicule

Dacia Sandero TCE 100 Expression Citadine 122g 16 050 €	Peugeot 208 PureTech 100 Style Citadine 116g 17 950 €	Citroën C3 Aircross 1.2 Turbo 100 YOU SUV familial 134g 18 990 €	Nissan Qashqai MHEV 140 N-Connecta SUV 144g 35 000 €	VW T-Roc 1.5 eTSI 150 R-Line SUV urbain 128g 42 500 €
Peugeot 308 SW BlueHDi 130 GT Break 129g 41 350 €	Peugeot 5008 PHEV 225 GT SUV familial 7pl PHEV 63g 46 990 €	VW Golf GTI 2.0 TSI 285ch Sportive 162g 50 700 €	BMW X5 xDrive 30d 298 xLine SUV premium 189g 92 350 €	Ford Mustang V8 GT 446ch BVM6 Muscle car 274g 59 800 €
Porsche 911 GT3 RS 4.0 PDK Supercar 310g 253 370 €	Tesla Model 3 Standard Berline VE 0g 36 990 €			

Durée de détention : 5 ans

Afficher le prix total (véhicule + taxes)

France 82083 € 26e / 27 pays	Le moins cher 33 € Rép. tchèque	Écart France / moins cher x2487 +82050 € en France	Le plus cher 98329 € Danemark
-------------------------------------------	----------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------	--------------------------------------------

SIMULATEUR INTERACTIF

Méthodologie

- **Périmètre** : 27 pays de l'Union européenne, barèmes 2026 en vigueur au 1er janvier. Calculs pour un résident de la capitale de chaque pays. Taxes à l'achat (immatriculation, malus CO2, malus au poids, taxe régionale) + taxes annuelles de détention.
- **Véhicules** : 12 modèles représentatifs couvrant tous les segments (citadine, SUV, berline, sportive, muscle car, supercar, PHEV, VE). Spécifications techniques vérifiées sur L'Argus et LaCentrale.
- **Émissions CO2** : Eurostat, indicateur sdg_13_31 (2000-2024, 2024 provisoire). Protocole WLTP à partir de 2017.
- **Infrastructure** : EAFO (European Alternative Fuels Observatory), mise à jour janvier 2026.
- **Population** : Eurostat 2024.
- **Marché VP France** : CCFA/PFA (AAA Data), bilans annuels 2019-2024.
- **Limites** : les formules de calcul de certains pays (Belgique Flandre, Croatie, Malte) sont des approximations calibrées sur des exemples vérifiés. Les pays principaux cités dans ce communiqué (France, Allemagne, Italie, Espagne, Pays-Bas, Autriche) ont été vérifiés manuellement.
- **Nomenclature fiscale** : les pays sont classés en 4 catégories selon le rapport entre les taxes totales et le prix du véhicule. Faible (moins de 5% du prix), Modéré (5 à 25%), Élevé (25 à 50%), Surtaxe (plus de 50%). Cette classification est calculée automatiquement par le simulateur.

À propos de Caroom

Caroom.fr est une marketplace automobile française et véritable guide d'achat. Elle connecte les acheteurs avec nos vendeurs approuvés pour l'achat de véhicules neufs, d'occasion et en leasing. Depuis 2015, Caroom accompagne les automobilistes dans toutes les étapes de l'achat, de la recherche au financement.