

Fiscalité des flottes automobiles en 2026 : le point complet avec Beev

9 février 2026. Acteur reconnu du leasing de voitures électriques avec plus de 5 000 clients particuliers et entreprises déjà accompagnés, la startup française Beev présente aujourd’hui son point complet sur la fiscalité des flottes automobiles en 2026. Alors que la France vient enfin de se doter d’un budget 2026 qui vient clôturer une année 2025 marquée par de nombreux bouleversements réglementaires (réforme des Avantages en nature, introduction de la Taxe Annuelle Incitative etc.), Beev vient de rendre public son livre blanc inédit sur la fiscalité du véhicule d’entreprise :

<https://6389783.fs1.hubspotusercontent-na1.net/hubfs/6389783/Livres%20blancs%20-%202026/Beev%202026%20-%20Fiscalit%C3%A9%20des%20v%C3%A9hicules%20%C3%A9lectriques.pdf>. Les experts de Beev y décryptent l’ensemble des mesures fiscales applicables aux flottes automobiles en 2026, analysent leur impact financier concret et présentent aux entreprises et à leurs dirigeants les leviers pour diminuer au maximum leurs coûts sur ce poste ô combien stratégique et ô combien complexe. Voici d’ores et déjà un résumé synthétique de ses principaux enseignements ainsi qu’une analyse de la situation par Solal Botbol, cofondateur et PDG de Beev.



1. Le malus au poids

En 2026, le malus au poids se durcit avec un abaissement de son seuil de déclenchement qui est désormais fixé à 1,5 tonne, contre 1,6 tonne en 2025. Une évolution qui élargit le champ des véhicules concernés, en particulier les SUV et les crossovers, qui représentent une part significative des flottes d’entreprises. À noter qu’avec le nouveau budget passé avec le 49.3, l’application du malus au poids à certains véhicules électriques trop lourds (plus de 2 100 kg) ou non éco-scorés à

partir du 1er juillet 2026 a été abandonnée. Il reste néanmoins possible que cette mesure revienne en 2027. Voici le barème 2026 du malus au poids :

Tranche de poids	Tarif au kilogramme
1 500 - 1 699 kg	10 € / kg
1 700 - 1 799 kg	15 € / kg
1 800 - 1 899 kg	20 € / kg
1 900 - 1 999 kg	25 € / kg
≥ 2 000 kg	30 € / kg

2. Le malus CO₂

En 2026, le malus CO₂ poursuit son renforcement, traduisant la volonté des pouvoirs publics d'accélérer la sortie des motorisations thermiques. Son seuil de déclenchement est désormais fixé à 108 g/km de CO₂, contre 113 g/km en 2025. Le barème se durcit également dans ses tranches les plus élevées. Le plafond maximal du malus atteint désormais 80 000 € pour les véhicules les plus émetteurs, soit une hausse de 10 000 € par rapport à 2025. À ces niveaux de taxation, l'équilibre économique des véhicules thermiques devient de plus en plus difficile à soutenir, en particulier pour les flottes d'entreprise.

3. Le certificat d'immatriculation

Depuis le 1er mai 2025, les propriétaires de véhicules zéro émission (électriques ou à hydrogène) doivent s'acquitter de la taxe régionale sur leur certificat d'immatriculation, sauf dans les régions ayant choisi de maintenir une exonération. Au 1er janvier 2026, seule la région Hauts-de-France continue d'appliquer cette gratuité. Comme pour les véhicules thermiques, le montant de cette taxe est calculé en fonction du nombre de chevaux fiscaux du véhicule et du tarif fixé par chaque région.

Prix du cheval fiscal par région au 01/01/2026 :	Véhicule thermique, hybride, E85, GPL	Véhicule zéro émission (100% électrique, hydrogène)
Bourgogne-Franche-Comté	60 €	60 €
Bretagne	60 €	60 €
Centre Val-de-Loire	60 €	60 €
Île-de-France	54,95 €	54,95 €
Occitanie	59,50 €	59,50 €
Provence-Alpes-Côte d'Azur	60 €	60 €
Pays de la Loire	51 €	51 €
Grand-Est	60 €	60 €
Normandie	60 €	60 €
Nouvelle-Aquitaine	53 €	53 €
Auvergne-Rhône-Alpes	43 €	43 €
Hauts-de-France	42 €	0 €
Corse	53 €	53 €

4. La Taxe sur l'Utilisation de Véhicules (TUV)

La TUV est une taxe annuelle due par les entreprises qui détiennent ou utilisent des véhicules de tourisme. Elle repose sur deux composantes distinctes. La première est indexée sur les émissions de CO₂. En 2026, le barème prévoit un tarif marginal de 1 € par tranche de 5 g/km d'émissions. Au-delà de 166 g/km de CO₂, la taxation devient nettement plus dissuasive, avec un tarif marginal atteignant

65 € par tranche. La seconde composante concerne les émissions de polluants atmosphériques. Elle s'appuie sur l'ancienne classification Crit'Air et pénalise plus fortement les véhicules les plus polluants, notamment les véhicules diesel mis en circulation avant 2001. À l'inverse, les véhicules les plus propres bénéficient d'une exonération totale ou partielle. En pratique, un véhicule thermique peut générer une TUV annuelle de plusieurs centaines d'euros. Rapportée à une flotte de 100 véhicules, cette taxe peut ainsi représenter un coût annuel compris entre 50 000 et 100 000 €. À l'inverse, les véhicules 100 % électriques sont totalement exonérés de TUV.

5. La Taxe Annuelle Incitative (TAI)

Entrée en vigueur le 1er mars 2025, la Taxe Annuelle Incitative s'adresse aux entreprises disposant d'une flotte de plus de 100 véhicules. Elle vise à accélérer le verdissement des parcs automobiles en imposant des quotas minimaux de véhicules à faibles émissions. Le mécanisme est simple : chaque année, une part minimale de la flotte doit être composée de véhicules à faibles émissions, incluant les véhicules 100 % électriques ainsi que les hybrides rechargeables émettant moins de 50 g/km de CO₂. En 2026, ce taux est porté à 18 %, contre 15 % en 2025, une trajectoire qui devrait se poursuivre dans les années à venir avec des objectifs de plus en plus ambitieux. En cas de non-respect de ces quotas, les sanctions financières sont significativement renforcées. Chaque véhicule manquant pour atteindre le seuil de 18 % entraîne désormais une pénalité de 4 000 €, soit un montant doublé par rapport à 2025.

6. La fiscalité du carburant

La fiscalité applicable aux flottes d'entreprise ne se limite pas aux véhicules eux-mêmes. Elle s'étend également aux carburants. En 2026, les prix à la pompe ont ainsi progressé de 4 à 6 centimes par litre dès le 1er janvier. Cette hausse s'explique en partie par l'augmentation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Toutefois, une exception notable subsiste. Fin novembre 2025, le Sénat a confirmé le vote de l'Assemblée nationale s'opposant à une hausse de la fiscalité sur le Superéthanol-E85. Ce biocarburant conserve donc, à ce stade, une attractivité tarifaire relative, notamment pour les entreprises disposant de véhicules compatibles.

7. La fiscalité de l'Avantage En Nature (AEN)

L'avantage en nature (AEN) lié aux véhicules électriques fait l'objet d'un régime de faveur particulièrement incitatif, encadré par l'arrêté du 27 février 2025 et valable jusqu'au 31 décembre 2027. Pour encourager la transition énergétique, les règles de calcul sont drastiquement allégées par rapport aux modèles thermiques. En premier lieu, les véhicules 100 % électriques bénéficient d'un abattement de 70 % sur la base de calcul de l'avantage en nature, dans la limite de 4 641,60 € par an. De plus, les frais d'électricité pris en charge par l'employeur pour les recharges privées sont intégralement exclus de l'assiette de calcul, offrant ainsi une économie substantielle au collaborateur. Cette logique d'incitation s'étend également aux infrastructures de recharge. Lorsqu'une borne est installée sur le lieu de travail, son utilisation à des fins personnelles est considérée comme un avantage en nature nul. Pour une installation au domicile du salarié, le dispositif permet une neutralisation fiscale quasi totale : la prise en charge par l'employeur est exclue des cotisations sociales à hauteur de 50 % des dépenses réelles (plafonnée à 1 043,50 € pour une borne de moins de 5 ans).

Solal Botbol, cofondateur et PDG, Beev : « *En 2026, la fiscalité des flottes d'entreprises atteint un niveau de complexité et de sévérité inédit. Entre le durcissement des malus, la montée en puissance des taxes récurrentes et l'augmentation des coûts énergétiques, le modèle thermique devient de plus en plus difficile à défendre économiquement. À l'inverse, le véhicule 100 % électrique s'impose comme une réponse à la fois réglementaire, financière et environnementale. Pour les entreprises, la transition vers l'électrique n'est plus une option stratégique : c'est désormais un levier majeur de maîtrise des coûts et de conformité à long terme. »*

À PROPOS DE BEEV

Fondée en 2020 par Solal Botbol et Chanez Djoudi, Beev est le “one-stop shop de l’électrification” qui accompagne les professionnels, les entreprises, leurs collaborateurs ainsi que les particuliers dans leur passage au véhicule électrique. En combinant une plateforme client en ligne ultra-intuitive avec une assistance humaine via ses 40 experts mobilité, Beev propose une offre intégrée de solutions de mobilité électrique comprenant : le leasing de véhicules électriques à tarifs négociés (avec plus de 250 modèles des plus grandes marques disponibles), l’installation rapide et abordable de bornes de recharge certifiées IRVE (garantie en moins de 10 jours ouvrés par l’un des 350 techniciens certifiés IRVE du réseau Beev présent partout en France) et la gestion opérationnelle ainsi que logicielle des flottes d’entreprise. Avec pour mission d’accélérer la transition énergétique, Beev a déjà facilité le passage au véhicule électrique pour plus de 5 000 clients (92% de clients satisfaits sur +1000 avis Google et Trustpilot) dont de grands comptes tels que Too Good To Go, Danone, Edenred, Veolia, Intersport, Cuisinella, Carrefour, Stuart, Laforêt Immobilier, Accor, Burger King, HolidayInn, TotalEnergies, Tesla, Porsche ou encore Hyundai. Depuis son lancement, Beev a enchaîné avec succès plusieurs levées de fonds (dont une levée de 3M€ en novembre 2023) et est le seul acteur de son écosystème ayant reçu le label Greentech Innovation du Ministère de la Transition Écologique et la certification B Corp. <https://www.beev.co/>