

[Dossier de presse](#)

MALUS AUTOMOBILE :
LE SÉNAT CONFIRME L'ALERTE DE LA
FNA

**Pour sauver la filière, la Fédération Nationale de
l'Automobile
appelle à un moratoire immédiat et à une refonte complète
de la fiscalité en 2027**

Paris, 24 octobre 2025

SOMMAIRE

INTRODUCTION	p.3
CONSTATS PARTAGÉS PAR LA FNA ET LE SÉNAT	p.4
LES MESURES DÉFENDUES PAR LA FNA	p.5
POUR UNE REFORTE DURABLE EN 2027	p.6
LES PROPOSITIONS CLÉS DE LA FNA	p.7

INTRODUCTION

La filière automobile au bord du crash

Alors que le Sénat vient d'éditer son rapport « Contre un crash programmé : mesures d'urgence pour l'industrie automobile française », la FNA alerte une nouvelle fois sur l'urgence d'un moratoire sur le malus automobile et d'une refonte globale de la fiscalité.

Car en 2025, la France a perdu plus de 500.000 immatriculations par rapport à 2019, soit près de 3 milliards d'euros de recettes fiscales par an et des milliers d'emplois menacés chez les professionnels de la vente de véhicules et l'industrie automobile.

La Fédération a ainsi saisi les députés, sénateurs, partis politiques, le gouvernement ainsi que le Président de la République sur ce sujet, afin de susciter une réaction rapide et coordonnée pour sauver la filière.



« Le Sénat nous donne raison : à force de fiscalité punitive, on condamne nos entreprises, nos emplois et notre souveraineté industrielle. Il faut une pause immédiate. » assène Robert Bassols, Président de la FNA

LES RÉSULTATS D'UNE FISCALITÉ PUNITIVE

- 500.000 véhicules neufs depuis 2019
- 3 milliards € de pertes fiscales/an
- 18 milliards € de pertes cumulées (2020–2025)
- 40 % de production automobile en moins depuis 2019
- 350.000 emplois directs concernés

CONSTATS PARTAGÉS PAR LA FNA ET LE SÉNAT

Une fiscalité devenue un frein à la transition

Le rapport du Sénat vient donc conforter les analyses portées de longue date par la FNA.

Tous deux dressent un constat sans appel : la fiscalité automobile actuelle, instable et punitive, freine la transition écologique et menace la survie de l'industrie française.

1. Une industrie structurelle au bord du crash

Le rapport du Sénat confirme les constats portés depuis des années par la FNA : l'industrie automobile française traverse une crise profonde. Entre 2019 et 2024, la production a chuté de 40 %, et la part de la France dans la production automobile européenne ne cesse de reculer.

Le marché du véhicule particulier a, quant à lui, perdu plus de 2 millions d'unités en Europe. La montée en gamme, la hausse des prix et la délocalisation des sites ont en effet rendu les véhicules inaccessibles à une majorité de ménages.

2. Une fiscalité punitive et instable

Le Sénat souligne que le « coup de grâce » est venu d'une transition électrique mal calibrée. L'interdiction programmée du thermique dès 2035, sans réelle étude d'impact ni concertation avec la filière, a déstabilisé la production et la demande.

La part des voitures électriques et hybrides rechargeables est ainsi repassée sous les 25 % des ventes en 2025.

3. Une fiscalité punitive et instable

Depuis cinq ans, le barème du malus CO₂ se durcit chaque année, sans corrélation avec les capacités industrielles ni le pouvoir d'achat. À cela s'ajoutent le malus au poids, la rétroactivité du malus sur les véhicules d'occasion et une complexité réglementaire inédite. La fiscalité est devenue illisible, contre-productive et perçue comme injuste.

4. Une position partagée sur la souveraineté industrielle

Pour le Sénat comme pour la FNA, sauver la filière automobile est aussi un enjeu de souveraineté pour préserver les savoir-faire, les emplois et la capacité de production de véhicules sur le sol national.

Extrait du rapport du Sénat

« L'industrie automobile française est entrée dans une crise profonde. Sa survie passe par un assouplissement des règles européennes et une refonte de la fiscalité pour soutenir la demande. »

LES MESURES DÉFENDUES PAR LA FNA

La FNA demande une pause fiscale d'urgence en 2026

Face à une fiscalité devenue un véritable “mur”, la FNA appelle à un moratoire immédiat sur le malus automobile dans le cadre du Projet de Loi de Finances 2026, afin de stabiliser, sécuriser et repenser la fiscalité du véhicule avant qu'elle ne provoque l'effondrement complet du marché.

1. Geler le barème du malus CO₂ en 2026

La FNA demande que les barèmes 2025 soient maintenus sur 2026, y compris le mécanisme de plafonnement actuel. La hausse programmée jusqu'à 100.000 € de malus en 2028 est jugée « inconcevable » au regard du marché et du pouvoir d'achat.

- Ce gel doit permettre de mener une réflexion globale sur la transition automobile, sans aggraver la crise du secteur.

ÉVOLUTION DU MALUS CO₂

- Peugeot 2008 : + 219 % en deux ans
- Dacia Sandero : + 140 %
- Renault Captur II : + 210 %
- Clio V : + 140 €

2. Supprimer le malus au poids

Le malus au poids (TMOM), spécificité française, est une mesure injuste et contre-productive.

Il double une taxation déjà prise en compte dans le calcul WLTP des émissions, sans tenir compte de l'usage du véhicule, ni de l'alourdissement dû aux normes de sécurité ou aux batteries électriques.

- La FNA demande sa suppression ou, a minima, sa suspension dès 2026.

3. Corriger le malus sur les véhicules d'occasion importés ou ayant bénéficié d'une exonération lors de la première immatriculation

Le malus rétroactif applicable au 1er janvier 2026 risque de bloquer le marché de l'occasion. En effet, les automobilistes et les professionnels ne disposent d'aucun moyen pour vérifier si un véhicule a bénéficié d'une exonération antérieure.

- La FNA réclame une dégressivité de la taxe qui tienne compte d'une décote réelle du véhicule. Elle propose un tableau plus conforme aux exigences de la Commission européenne.

4. Mettre en place un site Internet public de vérification

La FNA demande à l'État de mettre en place un site Internet gratuit (exemple Histovec) permettant d'identifier les véhicules d'occasion ayant bénéficié d'une exonération de malus lors de leur première immatriculation.

Extrait du courrier FNA aux parlementaires – 21 octobre 2025

« Avant toute nouvelle modification, il est indispensable d'engager une mise à plat complète de la fiscalité du véhicule, intégrant les enjeux industriels, environnementaux et sociaux. »

POUR UNE REFONTE DURABLE EN 2027

Refonder la fiscalité automobile : du modèle punitif au modèle incitatif

Outre l'urgence d'un moratoire en 2026, la FNA plaide pour un véritable changement de cap dès 2027 afin de reconstruire une fiscalité automobile cohérente, incitative et compatible avec la compétitivité de la filière française.

1. Une fiscalité à repenser en profondeur

Le malus automobile ne répond clairement plus à ses objectifs environnementaux : il exclut les ménages modestes, freine la transition, et fragilise la production française. La FNA appelle donc à une refonte complète du système en 2027, articulée autour de deux principes :

- Stabilité et lisibilité des barèmes ;
- Cohérence entre enjeux industriels, sociaux et environnementaux.

2. S'inspirer du modèle espagnol

L'Espagne a fait le choix d'une fiscalité incitative avec le programme MOVES III : une taxe proportionnelle aux émissions et à la valeur du véhicule, comprise entre 0 % et 14,75 %. Cela a permis une augmentation de 7 % des ventes de véhicules neufs en 2025, contre une baisse de 7 % en France. Ce modèle concilie transition écologique et dynamisme industriel.

3. Pour une concertation nationale

La FNA appelle le gouvernement à réunir une mission interministérielle dès 2026 pour bâtir une nouvelle fiscalité automobile, en concertation avec les représentants de la filière. L'enjeu est de restaurer la confiance, de relancer l'investissement et d'accompagner les entreprises dans une transition réaliste.

« Nous voulons une transition réussie, pas subie. Cela suppose de remettre de la cohérence, du dialogue et du bon sens dans la fiscalité automobile. »
conclut Robert Bassols.

LES PROPOSITIONS CLÉS DE LA FNA

Dans son courrier adressé aux parlementaires et aux pouvoirs publics, la Fédération Nationale de l'Automobile demande des mesures immédiates et des axes de réforme structurelle pour une transition juste et réaliste :

- Gel du barème du malus CO₂ en 2026, pour stopper la hausse des taxes prévues jusqu'à 100.000 €.
- Suppression du malus au poids, une spécificité française injuste et inefficace, qu'aucun autre État membre n'applique.
- Malus sur les véhicules d'occasion importés, ou ayant bénéficié d'une exonération lors de leur première immatriculation : la FNA réclame une dégressivité de la taxe qui tienne compte d'une décote réelle du véhicule. Elle propose un tableau plus conforme aux exigences de la Commission européenne.
- Mise en place par l'Etat d'un site Internet gratuit (exemple Histovec) permettant d'identifier les véhicules d'occasion ayant bénéficié d'une exonération de malus lors de leur première immatriculation.

