



HOME PAGE > FAMILLES D'ACHATS > MOBILITÉ

Mobilité

Benoît Perrin (Contribuables Associés) : « Les dispositifs fiscaux évoluent plus vite que les flottes »





SHARE



PUBLISHED BY

Lucie Brasseur

TAGS:

[fiscalité automobile](#) / [Tco](#)

3 JOURS AGO

Décision Achats : Dans l'étude que vous avez publiée pour Contribuables Associés, intitulée *Fiscalité routière, quand l'impôt prend le volant*, vous annoncez un agrégat de 85 à 90 milliards d'euros, fusionnant ménages et entreprises. Pour une direction achats qui gère une flotte, ce chiffre global n'est pas exploitable. Quelle est, selon vous, la part réellement supportée par les entreprises, et qu'est-ce qui change concrètement pour un parc de société en 2026 entre le remplacement de la TVS par les deux taxes annuelles (CO2 et polluants), le durcissement du malus masse et la fin des exonérations d'assurance ?

Benoît Perrin : Nous assumons cet agrégat. L'étude le dit noir sur blanc : la ponction frappe tout l'écosystème routier, ménages et entreprises confondus, et une partie de la fiscalité supportée par les **entreprises** se répercute in fine sur les **prix** payés par les Français. Sur la part exacte supportée par les entreprises, nous ne fabriquons pas de





GNL marin : qui paie la décarbonation ?



Coralie Persiani (La Nef) : « Il n'est pas facile de comparer les tarifs pratiqués par les banques »



Fraude au virement : Basware s'offre Trustpair

scandales que nous dénonçons. L'Etat empiète une cinquantaine de **prélèvements** sans produire un véritable compte annuel de la **fiscalité** automobile. Notre proposition de Relevé Annuel de Fiscalité Automobile vise précisément à combler cette lacune. Ce qui est certain, c'est que 2026 alourdit ou complexifie la facture des parcs sur plusieurs fronts.

D'abord, les deux **taxes** annuelles qui ont remplacé les composantes de l'ancienne TVS voient leurs barèmes se durcir. Le tarif marginal de la taxe sur les émissions de CO₂ atteint désormais 65 euros par gramme dans la tranche supérieure. La taxe sur les polluants atmosphériques peut atteindre 130 euros ou 650 euros par véhicule selon sa catégorie, avec une nouvelle hausse déjà prévue en 2027. Ensuite, le **malus** masse se déclenche désormais à partir de 1 500 kg, contre 1 600 kg en 2025, et le plafond cumulé des malus CO₂ et masse atteint 80 000 euros. Surtout, le Gouvernement a envoyé un signal contradictoire. La loi de finances pour 2025 prévoyait l'entrée des véhicules électriques dans le malus masse à compter du 1er juillet 2026. La loi de finances pour 2026 est finalement revenue sur cette disposition. Des gestionnaires de **flotte** avaient déjà intégré cette évolution dans leurs calculs de coût total de détention. C'est exactement l'insécurité fiscale que nous dénonçons. Troisième évolution : les avantages temporaires de TSCA dont bénéficiaient certains véhicules électriques s'éteignent progressivement, tandis que les primes d'assurance continuent d'augmenter. Pour les gestionnaires de flotte, le coût d'assurance des véhicules électriques tend ainsi à progresser, sous l'effet cumulé de l'évolution de la fiscalité et du marché de l'assurance. Enfin, le renforcement des **certificats d'économies d'énergie** devrait, selon les estimations de la profession, renchérir le prix des carburants d'environ 4 à 6 centimes par litre. Pour un gestionnaire de



DA : Vos propositions s'adressent à l'État ou à Bruxelles : révision de la directive TVA, loi de programmation, réforme du CAS. Aucune n'est actionnable par une fonction achats. En l'absence de ces réformes, qui ne dépendent pas d'elle, quels leviers concrets une direction achats pourrait-elle mobiliser dès aujourd'hui pour contenir la charge fiscale de sa flotte ?

BP : Notre cartographie des cinquante prélèvements permet d'identifier trois familles de leviers.

Le premier est le calendrier. Beaucoup de barèmes évoluent à date fixe : le 1er janvier pour les malus et plusieurs taxes, 2027 pour la nouvelle hausse de la taxe sur les polluants atmosphériques et pour certains nouveaux cas de taxation concernant des véhicules ayant bénéficié d'un régime favorable lors de leur première immatriculation. Selon les cas, avancer ou différer une immatriculation de quelques semaines peut représenter plusieurs milliers d'euros par véhicule. Mais il faut rester prudent, le calendrier lui-même est devenu instable, comme l'a illustré l'abandon du projet d'application du **malus** masse aux véhicules électriques.

Le deuxième levier est le choix des **véhicules**. Le poids, les émissions de CO₂ et la motorisation sont devenus des **variables fiscales** majeures. Lorsque cela est compatible avec les besoins opérationnels, rester sous le seuil de 1 500 kg permet d'éviter le malus masse. De même, limiter les émissions permet de réduire ou d'éviter le malus CO₂ à l'**immatriculation**. Les véhicules électriques et à hydrogène conservent par ailleurs un ▲



véhicules, ces écarts représentent rapidement plusieurs centaines de milliers d'euros. Les entreprises éligibles doivent également systématiquement demander le remboursement partiel d'accise sur les carburants auquel elles ont droit.

Le troisième levier est la mesure. Nous conseillons aux entreprises de faire ce que l'État ne fait pas : établir un relevé annuel de fiscalité automobile, véhicule par véhicule, intégrant malus, taxes annuelles, **fiscalité** de l'assurance, accises, péages, forfaits post-stationnement et coûts liés aux restrictions de circulation. C'est le seul moyen de piloter le coût réel de la fiscalité automobile et d'objectiver son évolution. En clair, il faut réintégrer la fiscalité ligne par ligne dans le coût **total de détention (TCO)** au lieu de la subir comme une charge diffuse.

Soyons lucides, ces leviers permettent d'atténuer la **facture**, pas de compenser une **inflation** fiscale permanente. Quand les règles changent presque chaque année, l'optimisation devient un exercice de plus en plus difficile. C'est précisément pourquoi nous proposons une **loi** de programmation des mobilités qui rende enfin de la **visibilité** aux entreprises.

DA : Vous présentez l'alourdissement fiscal sur l'électrique (intégration au malus ma au 1er juillet 2026, la fin de l'exonération TSCA), comme une couche supplémentaire pression. Or les entreprises sont soumises à des obligations de décarbonation qui les



BP : Oui, la **contradiction** existe et notre étude la met en évidence.

D'un côté, l'État pousse les entreprises à accélérer l'électrification de leurs flottes. La taxe incitative au **verdissement** des **flottes**, créée en 2025 et renforcée en 2026, pénalise les grandes entreprises qui n'intègrent pas suffisamment de véhicules à faibles émissions.

De l'autre, plusieurs avantages attachés à l'électrique s'érodent : disparition de nombreux avantages sur les cartes grises, extinction progressive des dispositifs temporaires de TSCA dont bénéficiaient certains véhicules électriques, hausse générale des **primes** d'assurance. Et le Gouvernement a illustré cette instabilité en annonçant puis en abandonnant, en l'espace d'un an, l'application du malus masse aux véhicules électriques. Cette succession de décisions contradictoires complique considérablement les **arbitrages** des directions achats.

Notre étude dénonce précisément cette logique de politiques conduites en silos, sans véritable étude d'impact cumulé. Le Sénat lui-même a montré qu'entre 2018 et août 2025, près de 80 % des véhicules électriques ayant bénéficié du bonus étaient assemblés hors de France. Comment **arbitrer** ? Aujourd'hui, malgré l'**érosion** progressive de certains avantages, l'électrique conserve généralement un avantage **fiscal** pour les entreprises : il reste exonéré du malus masse, bénéficie d'un traitement favorable au titre des taxes annuelles et permet de répondre aux objectifs de verdissement des flottes. Mais une direction achats ne doit jamais raisonner à partir d'une **promesse fiscale**. Elle doit ▲



leçon des dernières années est simple : les dispositifs fiscaux évoluent beaucoup plus vite que la durée de vie d'une **flotte**.

DA : Vous relevez vous-même l'instabilité du calendrier ZFE : suppression votée en commission mixte paritaire, puis amendement gouvernemental annoncé. Un renouvellement de flotte engage des investissements sur trois à cinq ans. Que conseillez-vous à une entreprise qui doit décider aujourd'hui alors que personne ne sait lire le calendrier réglementaire à cet horizon ?

BP : Le 21 mai 2026, le Conseil constitutionnel a censuré la suppression des **ZFE** adoptée dans la loi de simplification, pour un motif de procédure, sans se prononcer sur le fond. Les ZFE demeurent donc juridiquement en vigueur. Le constat reste le même : en quelques mois seulement, les entreprises ont vu se succéder suppression votée, remise en cause gouvernementale, adoption définitive puis censure. Cette succession de revirements illustre parfaitement l'instabilité réglementaire. Notre conseil est triple.

Premièrement, ne pas bâtir une **stratégie** de flotte sur l'hypothèse d'une disparition prochaine des ZFE. Elles existent toujours juridiquement et les restrictions de circulation continuent de s'appliquer selon les territoires.

Deuxièmement, privilégier les **véhicules** offrant la meilleure robustesse réglementaire. Aujourd'hui, un véhicule électrique, classé Crit'Air 0, présente le risque le plus faible face aux évolutions futures. Un véhicule Crit'Air 1 offre également une meilleure sécurité qu'un véhicule ancien, sans constituer pour autant une garantie absolue à cinq ans. ▲



Troisièmement, acheter davantage de **flexibilité** : durées de détention adaptées, location ou crédit-bail lorsque cela est pertinent, possibilités de restitution ou de renouvellement plus rapide plutôt que d'immobiliser durablement du capital dans un environnement réglementaire instable.

Mais la véritable réponse ne relève pas des directions achats. Un **investissement** sur cinq ans suppose un droit stable sur cinq ans. C'est pourquoi nous demandons une loi de programmation des mobilités sur dix ans, fixant les grands **barèmes** et les principaux calendriers, ainsi qu'une étude d'impact cumulée avant toute nouvelle mesure fiscale ou réglementaire. Une entreprise ne peut pas investir sereinement lorsque le **droit fiscal et réglementaire** est modifié presque chaque année.

Lucie Brasseur

PREVIOUS

« Ormuz : deux ruptures, deux réponses achats

N°

Stéphanie Auchabie (Quadiant) : « Certa. ▲
sociétés se sont réveillées la semaine



[Leave a Comment](#)

RECENT POSTS

RELATION FOURNISSEURS

Coralie Persiani (La Nef) : « Il n'est pas facile de comparer les tarifs pratiqués par les banques »

Intégrer sa banque à sa grille d'évaluation fournisseurs suppose des indicateurs comparables.

Coralie Persiani, directrice...

2 heures ago

TRANSPORT

GNL marin : qui paie la décarbonation ?

Bruxelles a autorisé le 21 août la coentreprise de soutage entre TotalEnergies et CMA CGM...

4 heures ago

RSE

Risque climat : un outil gratuit pour les achats

La direction des achats de l'État ouvre deux webinaires gratuits les 11 et 24 septembre....

3 jours ago



JURIDIQUE

Stéphanie Auchabie (Quadient) : « Certaines sociétés se sont réveillées la semaine dernière »

Mardi 1er septembre, toutes les entreprises doivent pouvoir recevoir une facture électronique. Certaines l'ont découvert...

3 jours ago

GEOPOLITIQUE

Ormuz : deux ruptures, deux réponses achats

La fermeture du détroit d'Ormuz cumule deux chocs de nature différente : un blocage du...

4 jours ago

JURIDIQUE

Fraude au virement : Basware s'offre Trustpair

Basware a signé le 26 août un accord ferme pour acquérir Trustpair, société parisienne spécialisée...

4 jours ago

All Rights Reserved [View Non-AMP Version](#)

