

Réexamen du barème fiscal automobile

CETTE FICHE A ETE REALISEE PAR LA FEDERATION NATIONALE DES USAGERS DES TRANSPORTS (FNAUT)
ELLE N'ENGAGE EN RIEN LA POSITION DES ASSOCIATIONS SIGNATAIRES DE L'APPEL.
POUR PLUS D'INFORMATIONS, MERCI DE CONTACTER L'ORGANISATION REDACTRICE.

Éléments de contexte et de compréhension :



Le calcul de l'impôt sur le revenu tient compte des frais professionnels engagés par un employé. Le salarié peut alors choisir une déduction forfaitaire de 10% pour couvrir tous ses frais ou bien une déduction des frais réels pour leur montant réel (trajet, repas..). Pour le transport, cette déduction est basée sur le barème fiscal automobile.

C'est ainsi qu'un contribuable qui utilise sa voiture personnelle pour ses trajets domicile-travail, peut déduire les frais correspondants de ses revenus, sur la base d'un barème kilométrique publié chaque année par l'administration fiscale. Mais comme nous le montrons ci-dessous ce barème est surévalué, ce qui conduit de fait à favoriser l'usage de la voiture, et ce d'autant plus qu'elle est puissante, donc plus émettrice de gaz à effet de serre. Aucune règle n'oblige à utiliser le moyen de transport le moins cher ni à prendre son coût comme base de déclaration. En outre, ce même barème sert de base au remboursement de frais kilométriques de déplacement en véhicule personnel dans de nombreuses entreprises, au delà des seuls trajets domicile-travail. Il ne s'agit plus alors d'un gain sur le montant de l'impôt, mais d'un remboursement total qui conduit en fait à un revenu complémentaire chaque fois que la voiture est utilisée étant donnée la surévaluation du barème.

Détails de l'avantage accordé :

La distance domicile travail est normalement plafonnée à 40km et à un seul aller-retour par jour. Cependant l'administration fiscale peut accepter des distances supérieures si des motifs le justifient (mutation, poste précaire, santé, éloignement des emplois des conjoints, coût du logement, les raisons recevables sont nombreuses).

Le barème est censé couvrir la dépréciation du véhicule (par ex. Argus), l'entretien, les réparations, les pneus, l'assurance et le carburant. Il dépend de la puissance fiscale du véhicule et du kilométrage parcouru au titre de la déduction.

De 2008 à 2011 (barème publié fin avril 2012) le barème a été augmenté de 4,5% en

moyenne, bien que le coût des carburants soit resté assez stable (après une diminution en 2009 et 2010, il est presque revenu au niveau de 2008). Le barème 2008 rappelé ci-dessous permettra une comparaison avec le coût d'usage des automobiles selon une étude réalisée par la FNAUT.

Barème des prix de revient kilométrique des véhicules utilisés à titre professionnel

PUISSANCE	≤ 5000km	5001-20000km	>20000km	PUISSANCE	≤ 5000 km	5001-20000km	>20000km
≥ 3 CV	$d \times 0,387$	$(d \times 0,232) + 778$	$d \times 0,271$	8 CV	$d \times 0,592$	$(d \times 0,337) + 1278$	$d \times 0,401$
4 CV	$d \times 0,466$	$(d \times 0,262) + 1020$	$d \times 0,313$	9 CV	$d \times 0,607$	$(d \times 0,352) + 1278$	$d \times 0,416$
5 CV	$d \times 0,512$	$(d \times 0,287) + 1123$	$d \times 0,343$	10 CV	$d \times 0,639$	$(d \times 0,374) + 1323d$	$d \times 0,440$
6 CV	$d \times 0,536$	$(d \times 0,301) + 1178$	$d \times 0,360$	11 CV	$d \times 0,651$	$(d \times 0,392) + 1298$	$d \times 0,457$
7 CV	$d \times 0,561$	$(d \times 0,318) + 1218$	$d \times 0,379$	12 CV	$d \times 0,685$	$(d \times 0,408) + 1383$	$d \times 0,477$
	d = distance parcourue			13 CV et plus	$d \times 0,697$	$(d \times 0,424) + 1363$	$d \times 0,492$

Si on considère une distance parcourue annuellement de 12500 km (soit une distance domicile-travail d'environ 30 km, 210 jours/an), le barème pour une voiture de 8 CV est de 43,9 centimes/km (37,7 cts/km pour 5CV, et 53,3cts/km pour 13CV et plus).

Le barème fiscal participe du phénomène de l'étalement urbain. Cette niche fiscale coûte de plus en plus cher puisque depuis deux décennies, les distances domicile-travail se sont progressivement allongées et la voiture reste le mode préféré des Français pour ce type de trajet¹.

Combien coûte réellement la voiture ?

A la demande de la FNAUT et grâce au concours financier du GART, de l'UTP et des principaux transporteurs (SNCF-Proximités, Veolia-Transdev, Keolis, RATP, CarPostal), l'économiste Jean-Marie Beauvais a étudié de manière très précise les coûts actuels d'usage de la voiture et du transport collectif urbain, routier et ferroviaire pour les déplacements de proximité (effectués sur moins de 80 km), et leur évolution depuis 1970.²

La voiture a ceci de particulier que la perception de son coût est très variable selon ce qu'on y met ; on distingue :

¹ Insee, Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs. http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=ip1252&fb_source=message#inter2

² L'année 2008, retenue pour illustrer la situation actuelle, correspond à la réalisation de la dernière enquête nationale transports déplacements (ENTD 2008), d'où provient un grand nombre de données utilisées dans l'étude.

- Le coût marginal d'usage de la voiture (carburant, péages et stationnement) : c'est ce coût qui est directement perçu par l'automobiliste, qui considère alors que les autres moyens de transport « sont chers » ;
- le coût dit variable (le précédent + les lubrifiants, les pièces et accessoires, l'entretien et les réparations) ;
- le coût dit complet, qui intègre l'achat du véhicule et l'assurance.

Coût des déplacements automobiles toutes distances confondues

La dépense moyenne toutes distances parcourues en voiture est de 22,8 centimes d'euro par voyageur et par km. Elle s'obtient en divisant les dépenses totales des ménages (137 milliards) par le nombre de voyageur.km (601 milliards). Les données proviennent respectivement de l'INSEE et de l'ENTD@2008. Il s'agit du ratio dépenses/voyageur.km et non du ratio dépenses/véhicule.km cité habituellement (le PRK, prix de revient kilométrique). Le ratio calculé ici est inférieur au PRK puisqu'il faut diviser ce dernier par le taux d'occupation de la voiture (environ 1,4 personne par véhicule).

Le coût marginal d'usage de la voiture (carburant, péages et stationnement) est de 7,3 centimes par voyageur.km ; le coût variable (le précédent + les lubrifiants, les pièces et accessoires, l'entretien et les réparations) est de 16,1 centimes ; le coût complet est de 22,8 centimes.

Ce coût complet se décompose en : achat 29%, pièces détachées et accessoires 20%, carburants et lubrifiants 26%, entretien-réparations 14%, péages - parking 7%, assurances 4%.

Coût des déplacements inférieurs à 80 km

Ce type de déplacement « court » est représentatif des distances domicile-travail. Ce seuil de 80 km est adopté dans les enquêtes nationales pour séparer les déplacements à courte et longue distance.

La différence entre les déplacements courts (10,8 km en moyenne) et longs (298 km en moyenne) est double :

- une consommation au kilomètre plus forte dans le premier cas, car la proportion de kilomètres parcourus à une vitesse non stabilisée est plus importante³
- un taux d'occupation moyen plus faible car les déplacements pour lesquels le véhicule est peu occupé sont plus nombreux⁴

Pour ces deux raisons convergentes, le voyageur.km à courte distance est plus coûteux que le voyageur.km moyen.⁵

Si on considère de plus que les trajets domicile-travail se font souvent seul, il faut majorer ces coûts par 1,28 (taux d'occupation moyen des déplacements courts) ce qui donne un coût marginal de 10,6 centimes, un coût variable de 22,8 et **un coût complet de 32,2 centimes/km.**

Impacts de cet avantage sur l'environnement :

³ En raison de nombreux redémarrages dans les encombrements et aux feux de circulation en zone urbaine. La consommation moyenne en 2008 était de 6,98 litres aux 100 km, 7,35 litres pour les déplacements courts et 5,78 litres pour les déplacements longs

⁴ Exemples : trajet domicile-travail en solo, vacances en famille. Soit 1,28 personne par voiture pour les déplacements courts contre 1,74 pour les déplacements longs selon l'ENTD@2008.

⁵ Le coût marginal est de 8,3 centimes, le coût variable de 17,8 et le coût complet de 25,1.

Le barème fiscal moyen (43,9 cts/km) est donc supérieur de 36 % au coût complet (32,2 cts/km) calculé à partir des données de l'INSEE. De plus, le coût complet intègre les péages et frais de stationnement, contrairement au barème fiscal.

Il convient de ne pas surestimer le coût de la voiture. Les chiffres avancés par l'Automobile-Club, l'ADEME et l'administration fiscale ne sont pas représentatifs de l'usage de la voiture par l'automobiliste moyen, qui n'achète pas un véhicule neuf tous les 4 ans. L'ADEME utilise des coûts supérieurs de 79% (calculateur éco-déplacements), et l'Automobile club surestime les coûts de 61 à 100 %. Cela conduit à des coûts très supérieurs à la réalité issue des données de l'INSEE et donc à surestimer le barème fiscal.

En considérant un renouvellement tous les 4 ans, le barème fiscal intègre le coût d'achat du véhicule neuf sur la base d'une dépréciation rapide et n'est pas conforme à la pratique constatée (durée de vie plus longue, véhicules d'occasion,...) ce qui peut inciter à un renouvellement trop rapide des véhicules personnels, ou constituer une source de revenus supplémentaires. Il incite également à l'usage de voitures puissantes puisque le remboursement augmente avec la puissance fiscale. De plus il génère un effet d'aubaine par un coût déclaré presque du double au quadruple du prix ressenti par l'utilisateur. Il dissuade d'utiliser les transports en commun et le vélo, ainsi que de se rapprocher de son lieu de travail. Enfin, en termes de justice fiscale, les contribuables qui peuvent profiter du barème fiscal font payer une bonne part de leur budget automobile par l'Etat ou leurs entreprises.

Demandes des associations :

- Tout d'abord il conviendrait d'obliger à une déclaration sur la base du moyen de transport le moins cher ce qui éviterait le recours beaucoup trop fréquent à la voiture.
- Afin de limiter tout encouragement à l'achat de voitures plus polluantes, il faut détacher le barème fiscal de la puissance fiscale du véhicule.
- Ensuite le barème kilométrique devrait être diminué de façon à ne pas constituer une incitation à l'usage de la voiture ni à l'achat fréquent de voitures puissantes. La dépréciation du véhicule devrait donc être étalée dans le temps.
- Sur ces bases la FNAUT estime que les barèmes fiscaux devraient être réduits d'environ 40% pour constituer une indemnisation correcte sans inciter au gaspillage.
- Afin d'encourager les modes de transport actifs, l'Etat devrait mettre en place un système de remboursement kilométrique pour les trajets domicile - lieu de travail effectués en vélo, suivant l'exemple du système fiscal belge. Les recettes dégagées par la réduction des barèmes fiscaux pourraient contribuer au financement de cette nouvelle mesure.

Fiche réalisée par le
Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT)