

LE BAREME FISCAL AUTOMOBILE : UN DISPOSITIF ANTI-ECONOMIQUE ET ANTI-ECOLOGIQUE

Très avantageux par rapport au coût réel de la voiture, le barème fiscal génère un manque à gagner d'1 milliard d'euros pour l'impôt sur le revenu en 2019 et probablement de l'ordre d'1,2 milliard d'euros en 2022.

En outre, il encourage l'usage de la voiture pour aller travailler et favorise les grosses voitures et les longues distances.

Date de rédaction : 15 décembre 2023.

Dernière mise à jour : 18 décembre 2023.

Mots clés : voiture, trajets domicile-travail, frais réels, barème kilométrique, barème fiscal, déduction, impôt sur le revenu.

Pour alléger la rédaction, nous employons le plus souvent les termes « barème fiscal / kilométrique (automobile) » en lieu et place des termes officiels « barème kilométrique applicable aux voitures ».

Sommaire

1. Qu'est-ce que le barème fiscal automobile ?.....	2
2. Le barème fiscal grève fortement les finances publiques	3
3. Le barème fiscal est anti-écologique.....	5
4. Conclusion	6
5. Source	6
6. L'auteur de cet article.....	6

1. QU'EST-CE QUE LE BAREME FISCAL AUTOMOBILE ?

Dès lors que leurs dépenses à caractère professionnel dépassent la déduction forfaitaire de 10 % appliquée sur leur salaire par les services fiscaux, les salariés ont intérêt à opter pour les « frais réels ». Rentrent notamment dans cette catégorie les dépenses pour se rendre à leur travail et en revenir.

Pour calculer ses frais de transport, le salarié peut appliquer le barème kilométrique ou, si ses dépenses réelles sont supérieures à celui-ci, les imputer en fournissant les justificatifs.

Voici le barème kilométrique applicable aux voitures sur les revenus de 2019 :

Puissance administrative	Jusqu'à 5 000 km	De 5001 à 20 000 km	Au-delà de 20 000 km
3 CV et moins	$d \times 0,456$	$(d \times 0,273) + 915$	$d \times 0,318$
4 CV	$d \times 0,523$	$(d \times 0,294) + 1 147$	$d \times 0,352$
5 CV	$d \times 0,548$	$(d \times 0,308) + 1 200$	$d \times 0,368$
6 CV	$d \times 0,574$	$(d \times 0,323) + 1 256$	$d \times 0,386$
7 CV et plus	$d \times 0,601$	$(d \times 0,34) + 1 301$	$d \times 0,405$

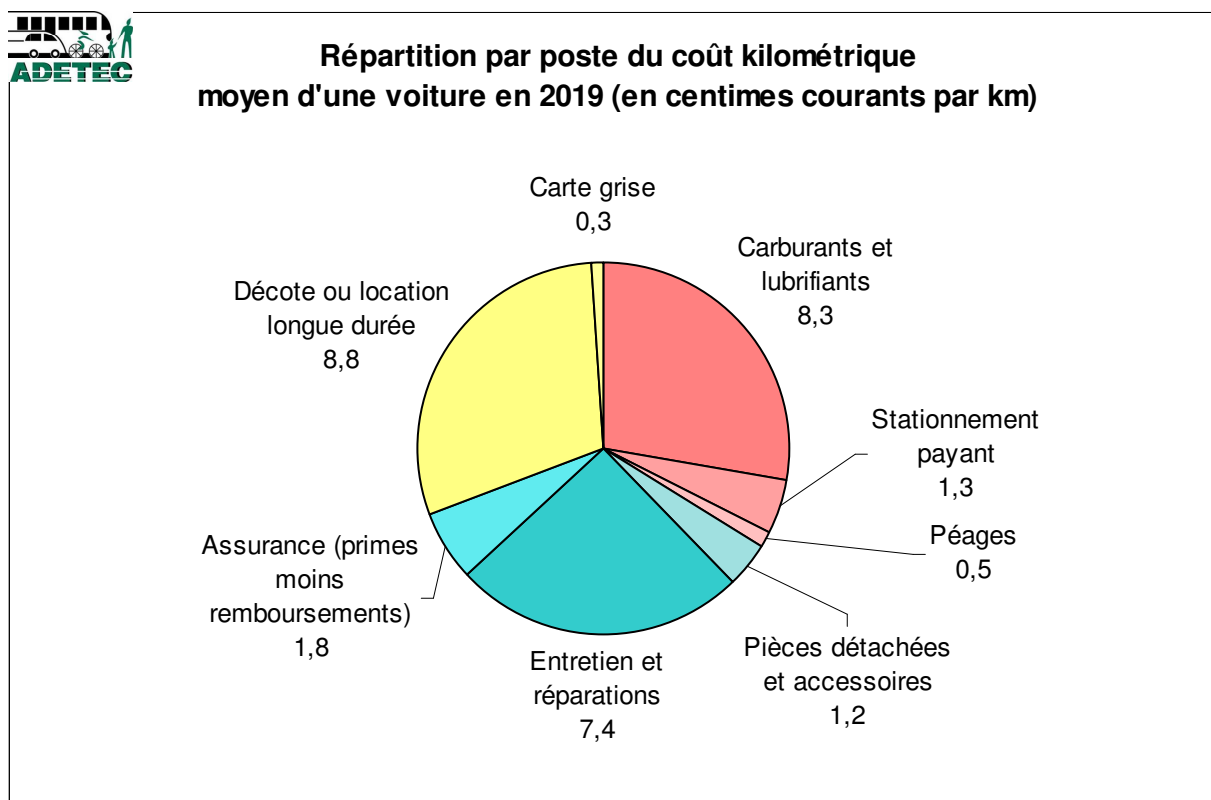
Exemple de calcul : pour 6 000 km avec un véhicule de 6 CV, les « frais réels » sont de $6 000 \times 0,323 + 1 256 = 3 194$ €.

Ces sommes incluent la dépréciation du véhicule, l'entretien et les réparations, le carburant... Il est possible d'y ajouter, le cas échéant, les frais de péage, de stationnement et d'intérêts afférents à l'achat à crédit du véhicule, ainsi que le montant des loyers versés à la société de crédit bail en cas de location avec option d'achat.

2. LE BAREME FISCAL GREVE FORTEMENT LES FINANCES PUBLIQUES

2.1. IL SURESTIME LE COUT DE LA VOITURE DE 39 A 106 %

En 2019, le coût kilométrique moyen d'une voiture est de 29,6 centimes par km, répartis ainsi :



Si l'on exclut le stationnement payant et les péages, qui peuvent être ajoutés au barème fiscal, le coût moyen est de 27,8 centimes par km. Ce chiffre correspond à une moyenne au niveau national. En 2019, la voiture moyenne a une puissance fiscale de 6 CV.

Voici un comparatif entre ce coût réel et le barème fiscal 2019 pour une voiture de 6 CV :

Distance domicile-travail annuelle	Barème fiscal	Coût réel	Ecart barème fiscal / coût réel	
≤ 5 000 km	57,4 c/km	27,8 c/km	29,6 c/km	106 %
6 000 km	53,2 c/km		25,4 c/km	91 %
7 000 km	50,2 c/km		22,4 c/km	81 %
8 000 km	48,0 c/km		20,2 c/km	73 %
9 000 km	46,3 c/km		18,5 c/km	67 %
10 000 km	44,9 c/km		17,1 c/km	62 %
11 000 km	43,7 c/km		15,9 c/km	57 %
12 000 km	42,8 c/km		15,0 c/km	54 %
13 000 km	42,0 c/km		14,2 c/km	51 %
14 000 km	41,3 c/km		13,5 c/km	49 %
15 000 km	40,7 c/km		12,9 c/km	46 %
16 000 km	40,2 c/km		12,4 c/km	45 %
17 000 km	39,7 c/km		11,9 c/km	43 %
18 000 km	39,3 c/km		11,5 c/km	41 %
19 000 km	38,9 c/km		11,1 c/km	40 %
≥ 20 000 km	38,6 c/km		10,8 c/km	39 %

L'écart entre le barème fiscal et le coût réel de la voiture est de 106 % jusqu'à 5 000 km. Il décroît ensuite, mais reste élevé. Il est encore de 39 % à partir de 20 000 km. Dit autrement, le barème fiscal est 1,39 à 2,06 fois plus avantageux que le coût réel.

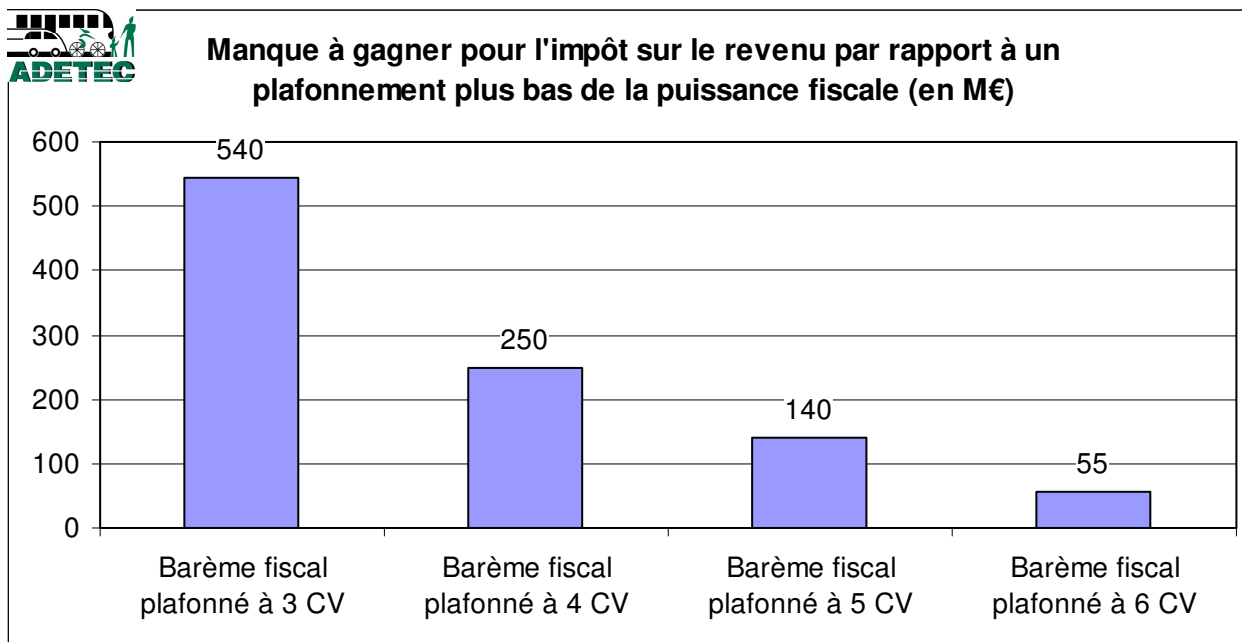
Ces écarts génèrent un manque à gagner pour l'impôt sur le revenu d'**1 milliard d'euros en 2019**. La forte revalorisation du barème fiscal (+ 16 % entre 2019 et 2022), beaucoup plus élevée la hausse du coût réel de la voiture (+ 6,1 %) et même que l'inflation (+ 7,6 %) a probablement porté ce manque à gagner **autour d'1,2 milliard d'euros en 2022**.

2.2. IL FAVORISE LES VOITURES PUISSANTES

Puisque le barème fiscal augmente avec la puissance du véhicule, les possesseurs de grosses voitures peuvent déduire davantage que les possesseurs de petites voitures.

En 2019, le manque à gagner est de :

- 540 millions d'euros par rapport à un plafonnement à 3 CV,
- 250 millions d'euros par rapport à un plafonnement à 4 CV,
- 140 millions d'euros par rapport à un plafonnement à 5 CV,
- 55 millions d'euros par rapport à un plafonnement à 6 CV.



2.3. IL GENERE UN MANQUE A GAGNER POUR LA SECURITE SOCIALE, LES CAISSES DE RETRAITE...

Si un salarié utilise son véhicule personnel pour un déplacement à caractère professionnel, son employeur peut appliquer le barème fiscal pour le remboursement des frais. Le salarié ayant une voiture de 6 CV fait alors un bénéfice de 39 à 106 % sur ce déplacement.

Il s'agit d'un véritable avantage en nature, non soumis à l'impôt et aux cotisations sociales, d'où un manque à gagner pour l'Etat (de nouveau), la Sécurité Sociale, les caisses de retraite, etc. Faute de données, il ne nous est pas possible de calculer le montant de ces manques à gagner.

2.4. EN REVANCHE, LES SALARIES CONCERNES FONT PEU D'ECONOMIE SUR LEURS IMPOTS

Si le barème fiscal est coûteux pour les finances publiques, il génère en revanche des économies d'impôt limitées au niveau individuel, comme le montre l'article *Aller travailler en voiture et déduire ses frais réels : combien économise-t-on sur ses impôts ?* (ADETEC, 2023), téléchargeable sur <http://www.adetec-deplacements.com/etudes.htm>

3. LE BAREME FISCAL EST ANTI-ECOLOGIQUE

3.1. IL ENCOURAGE L'UTILISATION DE LA VOITURE AU DETRIMENT DES MODES DE DEPLACEMENT MOINS POLLUANTS

Si le salarié a le choix entre plusieurs modes de transport, il peut emprunter celui qui lui convient le mieux. En particulier, selon le Conseil d'Etat, l'utilisation par un contribuable de sa voiture personnelle est justifiée si l'utilisation des transports collectifs entraîne un accroissement important de la durée des trajets.

3.2. IL FAVORISE LES VOITURES PUISSANTES

Le barème fiscal est progressif en fonction de la puissance du véhicule. Il encourage donc indirectement les voitures les plus gourmandes et les plus polluantes puisque leurs propriétaires peuvent déduire davantage que ceux de petites voitures. Le plafonnement à 7 CV limite partiellement ce phénomène.

3.3. IL ENCOURAGE LES SALARIES A HABITER LOIN DE LEUR LIEU DE TRAVAIL

Les frais réels augmentant avec le kilométrage parcouru, les salariés peuvent être encouragés, à tort¹, à habiter loin de leur lieu de travail.

Si la distance n'excède pas 40 km, le salarié n'a pas à établir le caractère normal de l'éloignement.

Au-delà de 40 km, la distance sur laquelle sont calculés les frais réels est en principe plafonnée à 40 km. Mais, les cas dérogatoires sont nombreux : éloignement du lieu de travail du conjoint, difficulté à trouver un emploi plus proche du domicile, précarité de l'emploi occupé, problème de scolarisation des enfants, état de santé du salarié ou des membres de sa famille, écart de coût de logement, exercice de fonctions électives, etc. La plupart de ces situations dérogatoires sont entendues dans une acception large. Par exemple, le caractère précaire d'un nouvel emploi peut résulter non seulement de la nature temporaire de l'emploi ou de difficultés économiques de l'employeur, mais aussi du manque de qualification du salarié.

¹ Voir l'article *Aller travailler en voiture et déduire ses frais réels : combien économise-t-on sur ses impôts ?*, déjà cité.

4. CONCLUSION

Le mode de calcul des frais réels constitue une niche fiscale très importante, négligée depuis des années par tous les gouvernements successifs.

En ces temps de difficultés pour les finances publiques et d'urgences environnementales, il est urgent de revoir le barème kilométrique et, plus largement, l'ensemble des règles de calcul des frais de transport.

5. SOURCE

Cet article présente les principaux résultats d'un chapitre de l'étude *Synthèse de 8 études sur les aides à la mobilité* (ADETEC, 2023), financée par l'association Qualité Mobilité, dont le rapport et le diaporama sont téléchargeables sur <http://www.adetec-deplacements.com/etudes.htm>.

6. L'AUTEUR DE CET ARTICLE



Bruno CORDIER est le créateur et le directeur du cabinet ADETEC, spécialiste des études de mobilité depuis 1997.

ADETEC – Bureau d'études en Transports et Déplacements
86 quai Féron 63150 La Bourboule
04 73 65 94 24
Mail : bcordier.adetec@orange.fr
Site internet : www.adetec-deplacements.com

Il a écrit de nombreux articles et études, dont certains sont en libre accès sur <http://www.adetec-deplacements.com/etudes.htm>, parmi lesquels, sur des sujets proches :

- *Le coût réel de la voiture en 2022.*
- *Aller travailler en voiture et déduire ses frais réels : combien économise-t-on sur ses impôts ?*