

LE BAREME FISCAL AUTOMOBILE : UNE MESURE ANTI-ECONOMIQUE ET ANTI-ECOLOGIQUE

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.

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

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

Voici le barème fiscal automobile applicable en 2012 sur les revenus de 2011 :

Puissance administrative	Jusqu'à 5 000 km	De 5 001 à 20 000 km	Au delà de 20 001 km
3 CV	km x 0,405 €	(km x 0,242 €) + 818 €	km x 0,283€
4 CV	km x 0,487 €	(km x 0,274 €) + 1 063 €	km x 0,327 €
5 CV	km x 0,536 €	(km x 0,300 €) + 1 180 €	km x 0,359 €
6 CV	km x 0,561 €	(km x 0,316 €) + 1 223 €	km x 0,377 €
7 CV	km x 0,587 €	(km x 0,332 €) + 1 278 €	km x 0,396 €
8 CV	km x 0,619 €	(km x 0,352 €) + 1 338 €	km x 0,419 €
9 CV	km x 0,635 €	(km x 0,368 €) + 1 338 €	km x 0,435 €
10 CV	km x 0,668 €	(km x 0,391 €) + 1 383 €	km x 0,460 €
11 CV	km x 0,681 €	(km x 0,410 €) + 1 358 €	km x 0,478 €
12 CV	km x 0,717 €	(km x 0,426 €) + 1 458 €	km x 0,499 €
13 CV ou plus	km x 0,729 €	(km x 0,444 €) + 1 423 €	km x 0,515 €

Des grilles comparables existent pour les motocyclettes et les cyclomoteurs, mais pas pour les vélos contrairement à des pays comme la Belgique (entre autres).

2. LE BAREME FISCAL GREVE FORTEMENT LES FINANCES PUBLIQUES

2.1. IL SURESTIME LE COUT DE LA VOITURE DE 30 % ET FAVORISE LES VOITURES PUISSANTES

Le coût réel de la voiture est en moyenne de 0,34 €/km. Ce coût inclut l'ensemble des charges : achat, carburant, assurance... Pour plus de détails, voir l'article « *Le coût réel de la voiture* » sur www.adetec-deplacements.com/cout_reel_voiture_3p.pdf

Pour une voiture moyenne (6 CV) et une distance de 25 km entre le domicile et le lieu de travail, l'application du barème fiscal donne un prix de revient de 0,44 €/km, soit 30 % de plus.

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

2.2. IL PRIVE LES CAISSES DE L'ETAT DE PRES D'UN MILLIARD D'EUROS DE RECETTES

L'écart de 30 % entre le barème fiscal et le coût réel de la voiture génère une surévaluation des frais réels, donc une baisse du revenu imposable et par conséquent une baisse de l'impôt versé. D'après nos calculs, le manque à gagner pour les caisses de l'Etat est de l'ordre de **500 millions d'euros par an**. Une telle somme permettrait par exemple de financer de manière pérenne 15 000 postes de fonctionnaires.

Par ailleurs, si l'on plafonnait le barème fiscal pour ne plus favoriser la puissance de la voiture, l'économie supplémentaire serait conséquente, mais elle décroîtrait fortement avec un plafond à 6 ou 7 CV :

- plafonnement à 4 CV : environ **400 millions d'euros par an**,
- plafonnement à 6 CV : environ 120 millions d'euros,
- plafonnement à 7 CV : environ 70 millions d'euros.

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 fait alors un bénéfice moyen de 30 % sur ce déplacement. Il s'agit d'un véritable avantage en nature, non soumis à cotisations sociales, d'où un manque à gagner pour la Sécurité Sociale, les caisses de retraite, etc. Faute de données, il ne nous est pas possible de calculer le montant de ce manque à gagner.

3. LE BAREME FISCAL EST ANTI-ECOLOGIQUE

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

Comme nous l'avons vu plus haut, le salarié contribuable est quasiment libre de choisir d'aller travailler en voiture et il est de plus en plus rare que l'administration fiscale conteste ce choix, même lorsqu'il existe une ligne de transport en commun sur le même parcours.

3.2. IL EST FAVORABLE AUX VOITURES LES PLUS GOURMANDES ET LES PLUS POLLUANTES

Le barème fiscal augmente avec la puissance du véhicule. Il encourage donc les voitures les plus gourmandes et les plus polluantes.

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

Les frais réels augmentant avec le kilométrage parcouru, les salariés ne sont pas dissuadés d'aller habiter de plus en plus 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.

4. IL EST URGENT D'AGIR

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 fiscal et l'ensemble des règles de calcul des frais de transport.

5. L'AUTEUR DE CET ARTICLE

L'auteur de cet article est Bruno CORDIER, créateur et directeur du cabinet ADETEC, spécialiste des études de mobilité depuis 1997.

Mail : bcordier.adetec@orange.fr

ADETEC – Bureau d'études en Transports et Déplacements

86 quai Féron 63150 La Bourboule

04 73 65 94 24

Site internet : www.adetec-deplacements.com

Formation : Ingénieur Ecole Centrale de Lyon.

Domaines de compétences :

Plans de déplacements urbains.

Plans locaux de déplacements, de circulation et de stationnement.

Transports collectifs et intermodalité.

Vélo.

Marche à pied.

Personnes à mobilité réduite (PMR).

Autopartage et covoiturage.

Sécurité routière.

Plans de déplacements d'entreprise, d'administration, d'établissement scolaire (PDE/PDA/ PDES).

Impacts environnementaux des transports.

Interface urbanisme – déplacements.

Marchandises.

Socio-économie des transports.