



L'AUTOMOBILISTE ET LES TAXES HISTOIRE D'UN DÉLIRE FISCAL

Ce début d'année 2016 enregistre un niveau de taxation des carburants encore jamais atteint. L'Automobile Club Association dénonce la sur-taxation permanente des automobilistes et revient dans ce dossier spécial sur l'histoire d'un délire fiscal.

STOP AUX POLITIQUES FISCALES INCOHÉRENTES

La Loi de Finances pour 2016 et la Loi de Finances rectificative pour 2015 ont engagé le rapprochement de la TICPE du gazole et de l'essence.

L'ambition affichée du gouvernement est de mettre fin au « traitement fiscal favorable » du gazole et à la « diésélisation massive » du parc automobile français.

Mais si les automobilistes ont acheté « massivement » du diesel, c'est parce qu'ils y ont été largement incités !

Une décision prise il y a 50 ans en faveur du nucléaire a entraîné un demi-siècle de taxation favorable au diesel, amenant les constructeurs

à adapter leur offre et leur stratégie industrielle des constructeurs, des primes à la casse ou autres venant compléter l'incitation des ménages à acquérir des véhicules diesel.

Certes il n'est pas impossible de revenir sur des choix guidés par l'histoire d'un pays, mais rappelons tout de même, alors que la France a accueilli il y a quelques semaines la COP 21, que c'est bien le système du bonus instauré suite au Grenelle de l'environnement... oui de l'environnement... de 2007, qui a continué de favoriser le diesel.

Comment attendre des automobilistes qu'ils adhèrent à une politique fiscale complètement incohérente qui au final amène toujours au même résultat : l'augmentation du niveau de taxation de l'automobiliste !

L'AUTOMOBILISTE, UN CONTRIBUABLE TRÈS GÉNÉREUX

Indépendamment de la question du niveau de taxation entre diesel et essence, est-il encore besoin de rappeler que l'automobiliste est un contribuable très généreux et le consommateur le plus taxé ?

C'est ce que démontre clairement notre étude le *Budget de l'Automobiliste*, photographie annuelle des dépenses moyennes que l'automobiliste consacre à son mode de transport favori.

63 milliards d'euros : c'est le montant des taxes acquittées par les utilisateurs de véhicules dont 34 milliards d'euros rien que pour les taxes sur les carburants.

L'automobiliste consacre le quart de son budget automobile rien qu'au paiement de taxes.

Concernant le niveau de taxation, alors que la grande majorité des produits et des services supporte une taxation de 20 % qui est la référence en matière d'imposition pour la consommation, les automobilistes sont taxés jusqu'à 36 % pour l'ensemble acquisition et usage de leur véhicule.

UN NIVEAU DE TAXATION RECORD !

Concernant le carburant, on atteint des sommets puisqu'en ce début 2016 les taux de taxation du gazole et du SP 95 ont même dépassé les 200 % ! Un niveau de taxation jamais atteint depuis le contre-choc pétrolier de 1997-1998 ! Un vrai délit fiscal pour l'automobiliste.

La fin de l'année 2015 a vu le gazole passer sous la barre symbolique de 1 € le litre, compte tenu de l'importante baisse des prix du pétrole des derniers mois. Mais cette baisse apparente cache une réalité bien plus complexe : la baisse du prix du produit a été largement mise à profit par les pouvoirs publics pour augmenter encore la part des taxes.

Le carburant est d'abord soumis à la TVA normale (20 %) sur le carburant, puis à la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE), laquelle est assortie de sa propre TVA (un impôt sur l'impôt, en plus simple).

Un niveau de taxation jamais atteint ! Un vrai délit fiscal pour l'automobiliste.

Entre janvier 2014 et janvier 2016, le taux de taxation est passé :

- pour le gazole de 99 % (5 fois la TVA) à 201 % (10 fois la TVA),
- pour le SP 95 de 136 % (près de 7 fois la TVA) à 210 % (plus de 10 fois la TVA).

En février 2016, ces taux étaient de 203 % pour le gazole et de 221 % pour le SP95... vous permettant pour un plein de 50 € de SP 95 d'avoir à peine 15,60 € de carburant après avoir payé 34,40 € de taxes !

Entre 2014 et 2016, le prix du baril de brut a baissé de moitié alors que le prix à la pompe n'a baissé que d'un quart. Pour 60 € payés à la pompe, vous aviez en janvier 2014, 30 € de gazole et 30 € de taxes, et au 1^{er} janvier 2016, 20 € de gazole et 40 € de taxes.

Le total des taxes apportées au budget de l'Etat par les ponctions sur le carburant (TVA + TICPE + TVA sur la TICPE) représente 34 milliards d'euros par an, soit très grossièrement 1 000 euros par véhicule et par an d'impôt supplémentaire, sans que l'automobiliste n'en reçoive la contrepartie en matière de sécurité routière, d'entretien ou d'amélioration du réseau.

Bien sûr, les détracteurs de l'automobile vous diront que le haut niveau des taxes et des prix du carburant servent à « dissuader » d'utiliser l'automobile. Cet argument est largement discutable quand on sait que le kilométrage annuel moyen était d'environ 14 à 15 000 km par an aussi bien en 1970 qu'en 2010, et que cela correspond aux besoins des déplacements « famille-travail-loisirs » dont le niveau est stable.

Qu'arriverait-il si le litre de carburant n'était redévable que de la simple TVA classique à 20 % comme tous les autres produits de consommation courante ? Il baisserait immédiatement de 40 % pour le gazole et de 50 % pour l'essence. Verrait-on pour autant des hordes d'automobilistes assoiffées de kilomètres se

précipiter sur les routes ? En 2009, le prix des carburants avait baissé de 11 % sur un an. Le trafic avait-il augmenté ? Non, il avait baissé de 0,8 %...

Ainsi, diminuer significativement la TICPE n'engorgerait pas les routes, n'augmenterait pas la mortalité routière, mais relancerait le pouvoir d'achat, donc la consommation, donc les emplois, donc apporterait des recettes fiscales supplémentaires, etc. Ne pourrait-on privilégier un tel cercle vertueux, dont le contre-choc pétrolier de 2014 nous administre déjà la preuve puisque le pouvoir d'achat supplémentaire a été considéré

comme le principal facteur de la relance constatée au premier trimestre 2015 par l'Insee (+ 0,6 %) .

Agir sur les taxes sur les carburants constituerait un moyen simple, rapide, et efficace de rendre du pouvoir d'achat aux consommateurs qui se répercuterait positivement sur l'économie toute entière, tout en allégeant également les charges des entreprises et des artisans, et permettrait aux personnes sans emploi de disposer d'un outil de mobilité à un coût plus acceptable pour trouver du travail dans différents bassins d'emploi.

On dit chiche ?

Évolution du taux de taxation du gazole et du SP95 de janvier 2014 à février 2016

GAZOLE HT €	TAUX DE TAXATION	GAZOLE TTC €		SUPER SP95 HT €	TAUX DE TAXATION	SUPER SP95 TTC €
2014						
0.6667	99 %	1.3284	janvier	0.6363	136 %	1.4991
0.6671	99 %	1.3296	février	0.6445	134 %	1.5093
0.6517	101 %	1.3111	mars	0.6407	135 %	1.5049
0.6487	102 %	1.3076	avril	0.6489	133 %	1.5146
0.6483	102 %	1.3071	mai	0.6541	133 %	1.5207
0.6506	101 %	1.3099	juin	0.6646	131 %	1.5336
0.6455	102 %	1.3037	juillet	0.6624	131 %	1.5309
0.6417	102 %	1.2991	août	0.6359	136 %	1.4991
0.6357	103 %	1.2921	septembre	0.6296	137 %	1.4915
0.6083	107 %	1.2591	octobre	0.6024	142 %	1.4589
0.5853	110 %	1.2315	novembre	0.5693	149 %	1.4192
0.5056	125 %	1.1358	décembre	0.4898	170 %	1.3236
2015						
0.4484	149 %	1.1149	janvier	0.4333	195 %	1.2766
0.5081	134 %	1.1865	février	0.4871	175 %	1.3411
0.5251	130 %	1.2069	mars	0.5279	163 %	1.3901
0.5216	131 %	1.2014	avril	0.5397	160 %	1.4043
0.5477	125 %	1.2341	mai	0.5665	154 %	1.4364
0.5316	129 %	1.2147	juin	0.5722	152 %	1.4432
0.965	136 %	1.1726	juillet	0.5581	156 %	1.4262
0.4506	148 %	1.1176	août	0.5085	169 %	1.3668
0.4402	151 %	1.1051	septembre	0.4534	187 %	1.3007
0.4368	152 %	1.1011	octobre	0.4433	191 %	1.2885
0.4361	152 %	1.1002	novembre	0.4463	190 %	1.2921
0.3787	172 %	1.0313	décembre	0.4259	192 %	1.2676
2016						
0.3382	201 %	1.0186	janvier	0.4083	210 %	1.2671
0.3362	203 %	1.0162	février	0.3859	221 %	1.2403

LE (MAUVAIS) EXEMPLE FRANÇAIS

Plusieurs pays en Europe ont aménagé leur TICPE au 1^{er} janvier 2016. La France dispose du

gazole hors taxes le moins cher des 28 pays de l'Union Européenne (0,3406 € le litre), mais elle y applique un taux de taxation parmi les plus élevés (26^è rang sur 28 pays).

Gazole en Europe au 1^{er} janvier 2016

en prix croissant en euro pour 1 000 litres et en taux croissant

PAYS	HT	PAYS	TTC	PAYS	TAUX DE TAXATION
1. FRANCE	340.6	1. LUXEMBOURG	887.8	1. BULGARIE	92 %
2. SLOVENIE	363.9	2. LITUANIE	917.6	2. GRECE	105 %
3. BELGIQUE	364.7	3. POLOGNE	930.4	3. LUXEMBOURG	109 %
3. ALLEMAGNE	388.4	4. LETTONIE	934.2	4. LITUANIE	114 %
4. PAYS-BAS	391.8	5. ESPAGNE	962.5	5. MALTE	117 %
5. CROATIE	406.9	6. ESTONIE	964.1	6. LETTONIE	122 %
6. ESTONIE	410.4	7. AUTRICHE	987.1	7. POLOGNE	123 %
7. ITALIE	412.3	8. HONGRIE	992.3	8. ESPAGNE	125 %
8. AUTRICHE	412.9	9. SLOVAQUIE	999.1	9. PORTUGAL	130 %
9. ROYAUME UNI	416.3	10. BELGIQUE	1003.7	10. DANEMARK	131 %
10. POLOGNE	416.7	11. CROATIE	1009.2	11. HONGRIE	132 %
11. LETTONIE	421.6	12. FRANCE	1021.4	12. ROUMANIE	133 %
12. LUXEMBOURG	423.8	13. ALLEMAGNE	1022.1	13. CHYPRE	134 %
13. SLOVAQUIE	426.5	14. SLOVENIE	1025.1	14. SLOVAQUIE	134 %
14. HONGRIE	427.1	15. GRECE	1036.1	15. ESTONIE	135 %
15. ESPAGNE	427.7	16. ROUMANIE	1036.8	16. AUTRICHE	139 %
16. LITUANIE	428.2	17. REP.TCHEQUE	1052.1	17. CROATIE	148 %
17. IRLANDE	435.2	18. BULGARIE	1054.6	18. FINLANDE	158 %
18. SUEDE	443.2	19. PORTUGAL	1061.5	19. ALLEMAGNE	163 %
19. ROUMANIE	444.1	20. PAYS-BAS	1070.1	20. IRLANDE	164 %
20. FINLANDE	458.2	21. CHYPRE	1117.1	21. REP.TCHEQUE	167 %
21. PORTUGAL	461.1	22. IRLANDE	1149.1	22. PAYS-BAS	173 %
22. REP.TCHEQUE	464.2	23. DANEMARK	1149.8	23. BELGIQUE	175 %
24. CHYPRE	477.9	24. FINLANDE	1180.1	24. SLOVENIE	182 %
25. DANEMARK	497.6	25. MALTE	1220.1	25. SUEDE	197 %
26. GRECE	504.5	26. ITALIE	1256.1	26. FRANCE	200 %
27. BULGARIE	549.1	27. SUEDE	1314.8	27. ITALIE	205 %
28. MALTE	561.5	28. ROYAUME UNI	1440.5	28. ROYAUME UNI	247 %

LA NÉCESSITÉ DE GARANTIR UNE MOBILITÉ INDIVIDUELLE ACCESSIBLE À TOUS

L'automobile est une dépense contrainte. Une telle pression fiscale est un non-sens économique et social.

Il s'agit pour nos politiques d'accepter une réalité : la voiture est l'instrument essentiel d'accès à l'emploi, l'outil de notre vie sociale et de nos loisirs, un facteur clé du développement économique, et le garant de l'autonomie de l'ensemble des français, notamment les plus éloignés géographiquement de leur lieu de

travail et les plus âgés.

83 % des déplacements d'usagers de la route se font en voiture particulière. 7 actifs sur 10 prennent leur véhicule tous les jours pour aller travailler.

S'agissant de l'angle environnemental, et de facto des préoccupations de santé publique, il s'agit de préférer de vraies politiques d'aides au remplacement des véhicules les plus anciens, aux mesures punitives et restrictives de circulation.

En matière de circulation routière, les émissions polluantes diminuent depuis 20 ans, notamment du fait de normes « Euro » de plus en plus drastiques, même si les procédures de test doivent être revues pour correspondre aux réelles conditions de circulation.

Un véhicule particulier diesel Euro 5 (mis en circulation à partir du 1^{er} janvier 2011) équipé d'un filtre à particules, émet 80 % de particules de moins qu'un véhicule diesel Euro 4 (mis en circulation entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010) et 97 % de moins qu'un véhicule diesel Euro 1 (mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1997).

Sauf que... le parc français a 8,7 ans d'âge moyen, qu'un véhicule est retiré de la circulation à 13 ans en moyenne... et que 34 % seulement des véhicules en circulation répondent à la norme Euro5.

Il s'agit donc d'accélérer le renouvellement du parc pour permettre une diffusion plus rapide de véhicules aux normes Euro 5 et Euro 6 qui s'attaque elle aux oxydes d'azote.

Le parc français a 8,7 ans d'âge moyen... Afin de le renouveler, il faut des mesures incitatives !

Pour cela, pas plus de taxes, mais des mesures suffisamment incitatives pour permettre à l'automobiliste de franchir le cap du changement de véhicule, projet souvent reporté par manque de budget.

A cette politique de renouvellement, il s'agit aussi d'associer de vraies réflexions en matière de soutien des programmes d'éco-conduite et de renforcement des logistiques urbaines, qui contribueront bien plus que des taxes à la réduction des émissions polluantes.

L'automobiliste rejette toute mesure pénalisante, mais est prêt à soutenir des mesures intelligentes et pragmatiques, visant à circuler plus efficacement et à opter pour du covoiturage, de l'auto partage.

Il est aussi demandeur de technologies innovantes qui doivent être soutenues (électrique, hybride), mais là aussi pour franchir le pas, il doit savoir où il s'engage, tant sur le plan de l'usage que sur le plan fiscal et être convaincu que tout ne sera pas remis en cause dans quelques mois.

L'Automobile Club Association, qui réunit désormais plus de 838 000 adhérents, poursuivra son action militante pour conserver à la mobilité individuelle un coût acceptable pour tous, en évitant que la vache à lait ne soit encore plus abusivement sollicitée.



L'AUTOMOBILISTE ET LES TAXES HISTOIRE D'UN DÉLIRE FISCAL

La voiture, un outil de mobilité indispensable



83%

des déplacements sur la route se font en voiture

7 actifs sur 10 prennent leur véhicule tous les jours pour aller travailler



L'automobiliste, un contribuable très généreux

Pour 60€ de gazole payés à la pompe



En février 2016,
dans un plein
de **50€ de SP95**



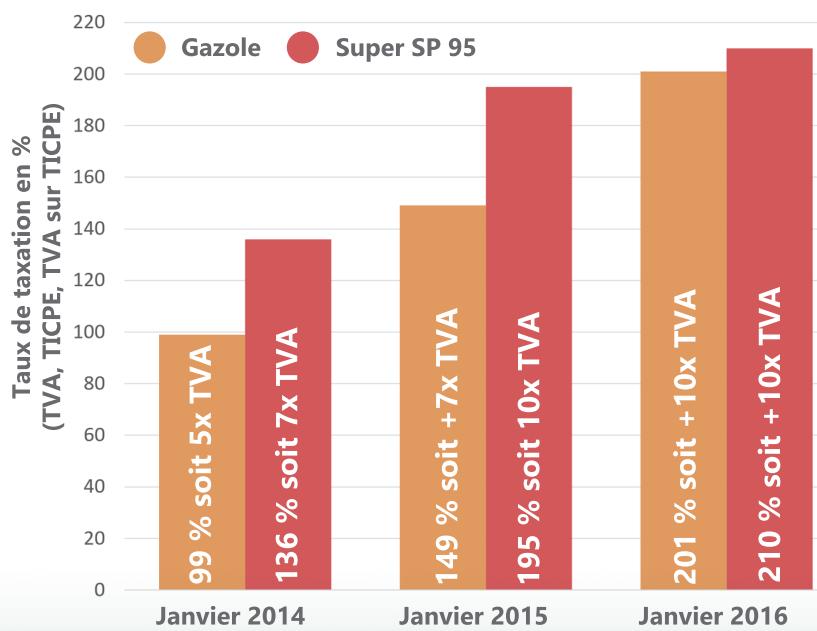
L'automobiliste consacre
1/4 de son **budget**
automobile
au paiement des
taxes



Entre 2014 et 2016, le **prix du baril de Brut** a baissé de **50%** alors que le **prix du gazole à la pompe** n'a baissé que de **25%** !

L'envolée du niveau de taxation

Le carburant, un produit pas taxé comme les autres



Exemple : en janvier 2016, le litre de Super SP 95 valait 0,4083€ HT et 1,2671€ TTC.
Taux de taxation = 210% soit plus de 10 fois la TVA normale (20%).

63 MILLIARDS
de taxes payées
par les automobilistes par an



Automobile Club Association
www.automobile-club.org
www.ac-a.fr/budget