

L'AUTOMOBILISTE ET LES TAXES

STOP AU DÉLIRE FISCAL

La voiture, principal outil de mobilité des ménages, fait l'objet de toutes les attentions et plus particulièrement du percepteur avec une surtaxation permanente. De quoi susciter la grogne des automobilistes qui expriment leur ras le bol fiscal et tentent de défendre leur pouvoir d'achat. L'Automobile Club Association (ACA) qui compte plus de 1,4 millions d'adhérents en France, revient sur ce rapport automobilistes/taxes.

Constats et propositions pour une action constructive.

L'AUTOMOBILISTE, LE CONSOMMATEUR LE PLUS TAXÉ

Comme le démontre l'étude annuelle de l'ACA, le *Budget de l'automobiliste*, l'automobiliste est non seulement le consommateur le plus taxé mais aussi un contribuable très généreux.

Un quart de son budget automobile est consacré annuellement au paiement des taxes.

En 2017, l'ensemble des taxes acquittées par les usagers de la route a atteint un total de 67 milliards d'euros. 36 milliards concernent uniquement les taxes sur les carburants et leur combinaison d'imposition TVA/TICPE.

Ce délire fiscal va se poursuivre avec une hausse programmée de la fiscalité sur les carburants, conséquence de l'augmentation de la composante carbone des taxes intérieures sur les consommations d'énergie.

Par ailleurs, avec l'alignement de la fiscalité gazole et essence qui se poursuit, l'automobiliste continue à faire les frais de politiques fiscales qui se succèdent et qui ne s'illustrent pas par leur cohérence.

Le gouvernement a en effet affiché sa volonté 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 plusieurs décennies en faveur du nucléaire a entraîné un demi-siècle de taxation favorable au diesel, qui a amené les constructeurs à adapter leur offre et leur stratégie industrielle. Les 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, 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 instable qui au final amène toujours au même résultat : l'augmentation du niveau de taxation de l'automobiliste ?

Une telle pression fiscale est un non-sens économique et social.

LA VOITURE, CHÈRE MAIS INCONTOURNABLE

L'idée de contrecarrer le transport individuel par la surimposition des carburants, les restrictions d'usage et une surtaxation permanente a échoué.

84 % des ménages sont équipés d'un véhicule particulier pour assurer l'essentiel de leurs besoins de mobilité, notamment celui contraint d'aller travailler. 7 actifs sur 10 utilisent leur voiture tous les jours pour aller au travail.

En France, plus de 3 salariés sur 4 quittent leur commune de résidence pour aller travailler et en revenir. Pour ce faire, les urbains parcourent en moyenne 24 km, les périurbains 30 km, et les « ruraux » 28 km chaque jour ouvré.

Quand les transports publics passent trop loin du domicile ou du lieu de travail, ou des deux, la voiture est alors mobilisée, pour le parcours entier ou pour le fameux dernier kilomètre.

Moins il y a de transports publics, plus le taux de motorisation est élevé (62 % en agglomération

parisienne, 93 % en zone rurale).

C'est la nécessité d'assurer le dernier (et le premier) kilomètre qui motive et qui légitime l'utilisation de la voiture.

Le projet de contraindre les automobilistes à pratiquer le transport public subventionné, pour les obliger à abandonner le transport individuel onéreux, surtaxé et accidentogène (sauf sur autoroute), a échoué.

Il n'a pas empêché que plus de 80 % des déplacements se font par la route par des transports non publics, et que le véhicule particulier assure le dernier kilomètre, mais aussi l'essentiel des besoins de mobilité des ménages.

Une réalité niée par les politiques publiques souvent empreintes d'un certain dogmatisme.

QUALITÉ DE L'AIR, DOGMATISME POLITIQUE ET CONSEQUENCE SUR LA PERCEPTION DES FRANÇAIS

Selon un Eurobaromètre, 62 % des Français jugent que la qualité de l'air s'est détériorée au cours des 10 dernières années.

Pourtant, en matière de circulation routière, les émissions polluantes diminuent depuis 20 ans, notamment du fait de normes « Euro » de plus en plus drastiques.

Les nouvelles procédures de test doivent permettre des données plus réalistes et plus en phase avec les conditions réelles de circulation.

Selon l'Union routière de France (URF), la circulation routière représente :

- 27 % de la consommation d'énergie finale, stabilisée depuis 10 ans ;
- 28 % des émissions de gaz à effet de serre, stables depuis 10 ans ;
- 59 % des émissions d'oxyde d'azote, divisées par 2,1 en 20 ans ;
- 12 % des émissions de particules fines, divisées par 2,6 en 20 ans.

Le dernier Bilan de la qualité de l'air extérieur

en France publié par le Commissariat général au développement durable, note qu'en 2017 les normes réglementaires de qualité de l'air pour la protection de la santé à long terme fixées pour le dioxyde d'azote, les particules PM₁₀ et l'ozone sont moins souvent dépassées que par le passé.

Pour autant en 2016, 24 pays européens, dont la France, dépassent les normes règlementaires de qualité de l'air pour au moins un polluant.

La qualité de l'air que nous respirons est donc un enjeu majeur de santé publique et toutes les pistes de travail pour remédier à cette situation doivent être explorées.

Mais concrètement maintenant on fait quoi ?

LES PISTES D'ACTIONS POUR « ACCOMPAGNER » PLUTÔT QUE « MATRAQUER »

► Et si on maniait la carotte plutôt que le baton fiscal ?

MIEUX UTILISER LES RECETTES (EXCÉDENTAIRES) DE LA ROUTE

Selon l'Union Routière de France (URF), le parc français a 9 ans d'âge moyen. Il est pratiquement renouvelé en une quinzaine d'années. L'âge moyen de retrait de la circulation est de 13 ans environ. 18 % seulement des véhicules en circulation répondent à la norme Euro 6.

Le marché de l'électrique représente quant à lui un peu plus de 1,2 % des immatriculations de véhicules neufs en 2017 (Avere).

Il s'agit donc de poursuivre et renforcer les aides et primes pour accélérer le renouvellement du parc automobile français et donner aux ménages le coup de pouce nécessaire pour investir dans l'achat d'un véhicule plus récent et moins polluant.

Les aides doivent être substantielles et doivent tenir compte du coût (important) des véhicules et des énergies à promouvoir (ex : aide de 6 000 € pour un véhicule électrique, limitée à 27 % du coût d'acquisition / Renault Zoé affichée à partir de 24 000 € hors coût de batterie).

La problématique des aides c'est évidemment leur financement.

Le système en vigueur finance les aides par les recettes du « malus ». Déficitaire durant ses cinq premières années d'existence, le dispositif a donc été amené à se durcir.

Objectif : dégager des recettes supplémentaires pour financer les aides à l'achat...des raisons plus financières qu'écologiques finalement.

Le projet de loi de finances 2019 poursuit d'ailleurs sur cette tendance avec un malus automobile qui se déclenchera dès 117g de CO₂/km (120 en 2018, 127 en 2017) et un barème progressif de 50 à 10 500 euros.

Ainsi en 2019 une « petite » Fiat 500 1.2 8V Euro 6 sera désormais malussée, tout comme la Clio Estate TCe.

En 2016, selon l'URF, la route est structurellement excédentaire... de 26 milliards d'euros (+ 56 % depuis 2012) !

Une situation qui s'explique d'un côté par la baisse des dépenses des administrations publiques pour les routes et de l'autre côté par l'augmentation des recettes grâce notamment au renforcement de la fiscalité sur les carburants.

Plutôt qu'un dispositif bonus/malus revu chaque année, à l'autofinancement incertain, pourquoi ne pas utiliser cet excédent pour rénover et entretenir les routes mais aussi pour contribuer à rajeunir les véhicules qui y circulent ?

PRIVILÉGIER UN CERCLE FISCAL VERTUEUX

De manière plus générale, c'est la forme et le niveau de taxation qu'il s'agirait de revoir.

Les détracteurs de l'automobile maintiennent que le haut niveau des taxes et des prix du carburant sert 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 redevable que de la simple TVA classique à 20 % comme tous les autres produits de consommation courante ?

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.

FAIRE FLOTTER LA TICPE POUR COMPENSER L'AUGMENTATION DU PRIX DU BRUT ?

D'ailleurs cette TICPE, ne pourrait-elle pas être flottante à l'instar de ce qui a été pratiqué avec la TIPP ?

Ce qui grève le budget de l'automobiliste à la pompe c'est la combinaison des augmentations du prix du brut et des taxes.

Une taxe flottante permettrait à l'instar de la TIPP flottante, instaurée dans les années 2000, un ajustement des taxes en fonction de la variation du cours du pétrole afin d'atténuer les hausses des prix des carburants à la pompe. Ce mécanisme « flottant » permettrait de compenser les effets de la variation du prix du pétrole brut.

En pratique, cela reviendrait à abaisser la TICPE quand le prix du baril augmente, avec un effet de « lissage » pour le consommateur à la pompe.

Et inversement, ce dispositif revient à augmenter la TICPE quand le prix du baril baisse, pour compenser les pertes fiscales pour l'Etat.

ET POURQUOI PAS UN ALIGNEMENT DE L'ESSENCE SUR LE DIESEL ?

Pour dissuader d'acheter du diesel, l'éternelle tentation de régler le problème par les taxes aurait pu être plus « vertueuse ».

Nous venons de traverser plus de 50 années de surtaxation du super.

Les sommes considérables déversées par les propriétaires de ce type de véhicule dans les caisses de l'Etat pendant ce demi-siècle devraient donner le droit à une sorte de crédit d'impôt.

Les taxes extrêmes du super ont comblé les trous de la détaxation du gazole.

Il aurait été légitime d'inverser la procédure d'alignement de la fiscalité gazole/essence initiée en 2015 : pour complaire à Bruxelles qui le réclame nous pouvons aligner les deux taxations... au niveau de celle du gazole.

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.

D'ailleurs, l'automobiliste ne sera pas seulement pénalisé à la pompe, mais aussi dans ses autres achats, et parfois dans son emploi.

L'accélération de l'augmentation des taxes n'affecte pas seulement le particulier en tant qu'automobiliste.

Les entreprises, quelle que soit leur taille, ont des besoins vitaux de mobilité permanente.

Les taxes supplémentaires introduites cette année vont se retrouver dans les charges des entreprises, dans leur compétitivité, dans leur prix de revient, dans leurs prix de vente.

Les produits et services vont voir à nouveau leurs prix augmenter, et voir diminuer le pouvoir d'achat des particuliers, clients finaux.

Le fameux ruissellement fiscal qui, comme pour la TVA, va inexorablement de Bercy au consommateur-contribuable final...

Mais le boomerang revient.

La compétitivité amoindrie des entreprises peut entraîner des pertes de parts de marché, des licenciements et pour certaines des faillites.

+ DE VISIBILITÉ FISCALE POUR L'AUTOMOBILISTE

À un dispositif fiscal plus « sain », il faut également ajouter plus de visibilité fiscale pour l'automobiliste.

S'il rejette toute mesure pénalisante, il est demandeur de technologies innovantes qui doivent être soutenues par exemple en matière de véhicule électrique et autres énergies alternatives.

Pour cela, il doit savoir où il s'engage, sur les plans de l'usage, du budget mais aussi et surtout de la fiscalité.

À présent incité à acheter hybride ou électrique, il ne faudrait pas que par un nouveau revirement politique, cette motorisation soit, à son tour, vouée à de nouvelles taxes.

Après tout, le terrain est préparé, rappelons que la TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers) est devenue TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques).

► **La voiture toujours mais différemment**

La voiture est et reste un outil de mobilité individuelle incontournable notamment là où les transports publics montrent leurs limites naturelles.

Plutôt qu'une approche restrictive de sa mobilité, l'automobiliste est prêt à soutenir des mesures pragmatiques, visant à circuler de manière plus responsable et à opter par exemple pour du covoiturage.

C'est dans ce contexte que l'ACA lance sa plateforme européenne de covoiturage avec ses homologues allemands, suisses et luxembourgeois pour les trajets du quotidien nationaux et transfrontaliers (www.automobile-club.org/covoiturage).

Mieux rouler c'est aussi une question de formation. La généralisation et le soutien des programmes de formation à l'éco-conduite peuvent favorablement impacter l'efficacité

environnementale et énergétique (-15 % de consommation en moyenne). Un processus gagnant-gagnant pour des conducteurs plus « smart » qui pourraient évoluer dans un milieu qui le serait aussi.

► **Des villes « smart »**

Il s'agit aussi de penser les déplacements selon le concept des « smart cities » où la mobilité « plurielle » serait à l'honneur.

Les modes de déplacement ne doivent pas s'opposer mais cohabiter sans prédominance d'un mode par rapport à l'autre.

Pour cela les villes et leur organisation ont un rôle crucial à jouer avec :

- le développement des systèmes de gestion du trafic en temps réel (signalisation routière et vitesses variables...),
- une réelle offre de stationnement avec des parkings « intelligents », du paiement du stationnement à distance... (20 % des voitures « tournent » pour trouver une place où se garer...),
- le renforcement de la logistique urbaine (itinéraires pour poids lourds, zones de livraison...),
- l'action conjointe et coordonnée de tous les acteurs de la mobilité (service public, sociétés, start-up...) pour la création d'outils de gestion efficace de la mobilité locale et régionale (centre de mobilités multimodales, portail de mobilité).

Le vrai défi est de créer des solutions de mobilité qui soient en mesure de fournir aux personnes un choix, de la flexibilité et une inter-connectivité sans faille entre les différents modes de transport.

Ces approches constituent les fondements de l'acceptation sociale des mesures à prendre dans l'avenir.

La mise en œuvre d'une écologie punitive ira à l'encontre du but recherché, à savoir l'adhésion des citoyens à une démarche globale pour une mobilité durable, responsable et économe en énergie.

5 AXES D' ACTIONS POUR « ACCOMPAGNER » PLUTÔT QUE « MATRAQUER »

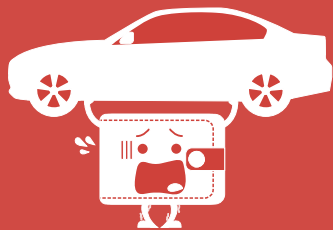
- 1 Poursuivre et renforcer les aides permettant d'accélérer le renouvellement du parc automobile en utilisant l'excédent des recettes de la route.
- 2 Agir sur la visibilité fiscale et la structure des taxes pour une fiscalité moins agressive : instaurer une TICPE flottante, aligner l'essence sur le diesel plutôt que l'inverse...
- 3 Développer les formations à l'écoconduite des conducteurs
- 4 Promouvoir le covoiturage
- 5 Développer des villes « smart » et une mobilité plurielle. Pas de stigmatisation mais une cohabitation et une connexion des modes entre eux.

► Pour aller plus loin :



► À consulter également :





L'AUTOMOBILISTE ET LES TAXES

Stop au délire fiscal !

LA VOITURE, UN OUTIL DE MOBILITÉ INDISPENSABLE

88 % 

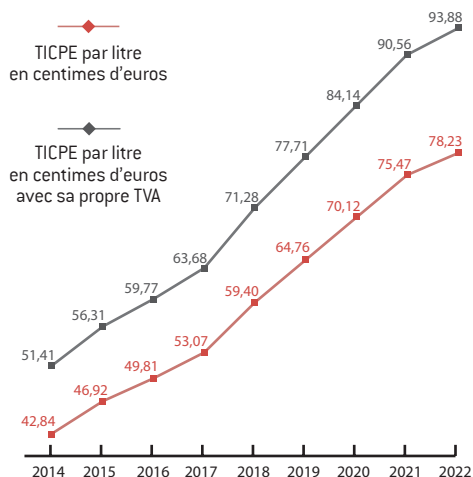
des déplacements de biens et de personnes se font par le réseau routier

7 ACTIFS SUR 10

prennent leur véhicule tous les jours pour aller travailler



TICPE SUR LE GAZOLE, ÉVOLUTION PASSÉE ET À VENIR



L'AUTOMOBILISTE, UN CONTRIBUABLE TRÈS GÉNÉREUX

L'automobiliste consacre

1/4 DE SON BUDGET AUTOMOBILE



au paiement des taxes

67 MILLIARDS DE TAXES PAYÉES

par an par les usagers de la route

Pour 60 € payés à la pompe

SP95 :



GAZOLE :



36 milliards de taxes sur les carburants



31 milliards de taxes sur les autres dépenses

(achat du véhicule, carte grise, assurance, entretien, péages...)

À prix HT égal, le prix TTC augmente à cause des taxes

Exemple : octobre 2018, gazole 0,66 € HT/l comme plusieurs fois par le passé

LITRE DE GAZOLE	HT	TAXES	PRIX TTC	POUR 60 €
Avril 2008	0,66 €	0,64 €	1,29 €	46,5 litres
Février 2011	0,66 €	0,65 €	1,31 €	45,9 litres
Juin 2013	0,66 €	0,66 €	1,32 €	45,3 litres
Octobre 2018	0,66 €	0,86 €	1,52 €	39,4 litres

Dans cet exemple, **EN 10 ANS :**



+ 34 % de taxes



- 7 litres dans un plein de 60 €

EN 9 ANS : + 82,6%

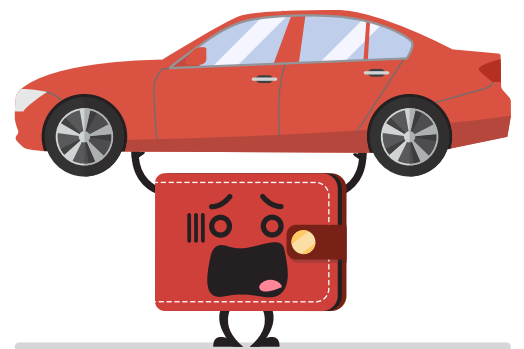


EN 2022

la TICPE et sa propre TVA approcheront près de

1 €/litre de gazole

www.automobile-club.org/delire-fiscal2018



CONTACTS

Service Presse de l'Automobile Club Association

service_presse@automobile-club.org

- Yves Carra, Porte-Parole :
06 88 38 60 48
- Laure Kempf, Chargée de Relations Presse :
03 69 06 46 06
- Céline Genzwurker-Kastner, Directrice Juridique et des Politiques Publiques :
03 68 00 38 00

Siège

38 avenue du Rhin - 67100 Strasbourg

Bureau parisien

9 rue d'Artois - 75008 Paris



PRIORITÉ À LA MOBILITÉ