



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

politique fiscale

Question écrite n° 44556

Texte de la question

M. Jean-Claude Mignon appelle l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur les propositions formulées par la Fédération française des motards en colère. La FFMC souhaite, en effet, une baisse de la TVA de 20,6 à 5,5 sur les équipements de sécurité tant pour les motos (casques) que pour les automobiles (siège enfant). Elle attend également la révision du barème fiscal des frais afférents à l'emploi d'une moto pour les trajets domicile/travail. En effet, l'actuel barème ne lui paraît ni réaliste ni équitable. Le budget entretien d'une moto y est sous-estimé. Par ailleurs, les calculs effectués sur des voitures et motos de puissance comparable aboutissent toujours à une minoration annuelle de l'ordre de 10 000 francs pour une moto. Enfin, la FFMC réclame le double affichage des prix des carburants : d'une part, le prix producteur ou le coût moyen pondéré en sortie des raffineries françaises et d'autre part, le prix au litre sur les pompes afin que le consommateur ait une information précise sur le montant des taxes versé à l'Etat. Il lui demande quelles suites il entend donner à ces diverses demandes.

Texte de la réponse

Il n'est pas envisagé de réviser à la hausse le barème fiscal de déduction des frais réels afférents à l'utilisation d'une moto. Le barème applicable aux motos a été conçu selon une méthode similaire à celle retenue pour le barème auto. En particulier, l'évaluation a été effectuée à partir d'un échantillon représentatif du parc « motos-scooters et vélomoteurs » français. L'échantillon de véhicules examiné pour déterminer les coûts est constitué de modèles représentant plus de 60 % des ventes. En outre, les différents constructeurs ont été consultés afin d'évaluer les frais d'entretien et la consommation de carburant pour chaque cylindrée. Les coûts résultant du barème fiscal (revalorisé de 0,5 % pour l'imposition des revenus de 1999) apparaissent ainsi proches du coût réel d'utilisation de ces véhicules. Il ne peut être exclu qu'en certains cas particuliers les valeurs retenues qui reposent nécessairement sur des moyennes puissent se révéler désavantageuses. Cependant l'application du barème publié par l'administration n'est qu'une faculté offerte aux contribuables, dans un but de simplification, afin de faciliter l'évaluation de leurs frais. Ces derniers peuvent, bien entendu, faire état de frais réels plus élevés, dès lors qu'ils sont en mesure de les justifier. Par ailleurs, l'application du double affichage des prix des carburants (prix producteurs et prix de vente) pose plusieurs problèmes. En premier lieu, son utilité pour le consommateur ne paraît pas évidente dans la mesure où la concurrence existant actuellement dans ce secteur constitue une limite naturelle à l'augmentation des prix, notamment dans les périodes de forte hausse de la matière première. A supposer qu'elle soit en pratique possible, une information sur les prix des producteurs n'aurait qu'un intérêt limité pour le consommateur. Cette information n'aurait par ailleurs qu'une signification très relative dans la mesure où la matière première et ses produits dérivés donnent lieu à des cotations internationales qui varient constamment alors que les prix à la pompe font l'objet d'un certain lissage, de telle sorte que les seules données pertinentes pour l'analyse seraient les marges moyennes prélevées sur les produits au cours d'une période suffisamment longue pour être significative. En deuxième lieu, l'application d'une telle mesure se heurterait à des difficultés pratiques de nature à nuire gravement à la transparence de l'information délivrée aux consommateurs. En effet, la plupart des stations affichent quatre à cinq prix différents

en fonction des produits délivrés. Ces prix affichés en francs français sont également le plus souvent affichés désormais en euros, ce qui multiplie déjà par deux le nombre de prix affichés. S'il devait s'y rajouter un troisième prix « producteur » pour chaque produit, le consommateur ne serait plus en mesure d'appréhender aisément l'information fournie. Dans ces conditions, il n'est pas envisagé de mettre en oeuvre une mesure de double affichage pour les prix des carburants. Enfin, le Gouvernement partage le souci exprimé d'améliorer la sécurité routière et de réduire le nombre d'accidents de la circulation, notamment chez les jeunes. Mais la réduction du taux de la TVA sur certains équipements ne paraît pas le moyen le mieux adapté pour atteindre cet objectif. Seuls les biens et services inscrits à l'annexe H de la directive n° 92/77 du 19 octobre 1992 relative au rapprochement des taux de taxe sur la valeur ajoutée dans la Communauté européenne peuvent en effet être soumis par les Etats membres au taux réduit de la taxe. Les matériels destinés à la sécurité des personnes, notamment lors de leur transport, ne figurent pas sur cette liste, à la seule exception des sièges enfants pour voitures automobiles. Cela étant, l'intégration généralisée par les constructeurs de systèmes de sécurité sophistiqués pour les véhicules tels que l'aide au freinage, antipatinage, coussins gonflables ... montre que le taux de la TVA n'est pas un élément déterminant en la matière.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Claude Mignon](#)

Circonscription : Seine-et-Marne (1^{re} circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 44556

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : économie

Ministère attributaire : économie

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 10 avril 2000, page 2268

Réponse publiée le : 2 avril 2001, page 1952