



Réponse du Conseil d'Etat à deux instruments parlementaires

- | | |
|--|-------------|
| I. Question Laurent Thévoz | 2015-CE-308 |
| Plafonnement des déductions fiscales pour les frais de transport | |
| II. Question Laurent Thévoz | 2015-CE-306 |
| Eviter les effets fiscaux pervers (et involontaires) du covoiturage | |

I. Question 2015-CE-308

Dans le cadre des nouvelles dispositions pour le financement des lignes ferroviaires (FABI) acceptées par le peuple, les frais de transport déductibles de l'impôt fédéral direct des personnes physiques ont été plafonnés à 3'000 francs. Le supplément de recettes attendu pour le budget fédéral (+200 millions) fait partie du financement des transports publics qui revient à la Confédération. Les cantons ont la possibilité d'introduire un plafonnement similaire pour leurs impôts cantonaux de manière à faciliter le financement des transports publics qui leur revient d'assumer ou pour simplement augmenter les recettes fiscales mises à mal par les réductions d'impôts de ces dernières années. Certains d'ailleurs l'ont déjà fait comme les cantons de Berne ou de Bâle-Ville, par exemple.

Actuellement, dans le canton de Fribourg et pour les déclarations d'impôt 2014 des personnes physiques, les frais de transport déductibles sont calculés en fonction des kilomètres parcourus, selon un tarif dégressif et sans aucun plafonnement. En termes de mobilité, cette situation favorise clairement la mobilité individuelle au détriment des transports publics.

Il est en outre de notoriété publique que les finances du canton de Fribourg sont soumises à très rude épreuve. Le Conseil d'Etat a déjà pris certaines mesures pour augmenter les recettes cantonales.

Dans cette optique, je souhaite poser les questions suivantes :

1. En termes de politique de mobilité, le Conseil d'Etat partage-t-il l'avis selon lequel un tel plafonnement aurait l'avantage de représenter une incitation en faveur de l'usage des transports publics, qui se substituerait heureusement à l'actuelle situation fiscale qui encourage significativement le recours à la mobilité individuelle ?
2. Le Conseil d'Etat a-t-il évalué le supplément de recettes que le canton pourrait percevoir avec l'introduction d'un plafonnement des frais de transport déductibles de l'impôt cantonal ? Si oui, quel serait le montant des recettes supplémentaires qui pourrait être perçu par le canton, avec par exemple une limite fixée à 3'000 francs comme pour l'impôt fédéral direct ?

3. Si le Conseil d'Etat n'a pas procédé à une telle évaluation, quelles sont les raisons qui l'ont conduit à écarter cette source de recettes supplémentaires, dans le cadre de ses efforts pour équilibrer le budget cantonal ? Et quelle suite entend-il donner à cette question du plafonnement des déductions fiscales pour frais de transport ?

10 novembre 2015

II. Question 2015-CE-306

Le Grand Conseil a récemment pris des mesures pour favoriser le covoiturage, par exemple en approuvant la construction de places de stationnement dédiées à cet effet aux abords de l'autoroute. A cette occasion, j'ai posé une question verbale à M. le Conseiller d'Etat Maurice Ropraz quant aux effets fiscaux pervers, de manière générale, du covoiturage qui n'a pas pu, sur le moment, y répondre.

La situation qui doit nous interpeller fait référence à ce que - lorsque plusieurs personnes partagent un seul véhicule pour se rendre à leur lieu de travail - chacune d'entre elles peut facilement et abusivement déduire sur sa déclaration fiscale personnelle une quantité de kilomètres parcourus bien supérieure à celle qu'elle aurait dû effectivement assumer financièrement. Il semble difficile, dans une telle situation, à l'administration cantonale des finances de pouvoir contrôler ce genre de déclaration fiscale.

C'est pourquoi, je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Le Conseil d'Etat ne considère-t-il pas qu'un plafonnement des déductions fiscales pour les frais de transport représenterait une solution élégante, en termes de fiscalité, pour lutter contre l'effet fiscal pervers (et involontaire) du covoiturage ?
2. Si le Conseil d'Etat n'entend pas introduire un plafonnement des frais de transport déductibles fiscalement, quelle autre solution pratique propose-t-il pour lutter contre l'effet fiscal pervers prévisible du covoiturage ?

10 novembre 2015

III. Réponse du Conseil d'Etat

Conformément à l'article 63 de la loi sur le Grand Conseil, le Conseil d'Etat fournit une réponse commune aux deux questions du député Thévoz, celles-ci portant sur des objets connexes.

Tout d'abord le Conseil d'Etat rappelle ci-après quelques généralités sur les frais de déplacement déductibles.

Le contribuable est tenu de remplir sa déclaration de manière complète et conforme à la vérité. De manière générale, sont déductibles les frais de déplacement nécessaires entre le domicile et le lieu de travail, lorsque ce lieu est notablement éloigné, c'est-à-dire plus de 1,5 km. Le principe de base veut que le contribuable puisse déduire uniquement les dépenses qu'il aurait encourues en utilisant les transports publics. Si le contribuable apporte la preuve qu'il n'a pas de transports publics à sa disposition ou ne peut les utiliser (infirmité, éloignement, horaire défavorable), il est admis une déduction de 70 centimes par km jusqu'à 10'000 km, 60 centimes par km les 10'000 km suivants, et

50 centimes par km pour le surplus. Les instructions générales aux contribuables précisent que lorsque plusieurs personnes effectuent ensemble le déplacement de leur domicile à leur lieu de travail, la pleine déduction des frais de déplacement ne peut être admise qu'une seule fois (soit les frais sont répartis proportionnellement, soit un seul contribuable demande la totalité de la déduction). De plus, il est mentionné que le conjoint ne peut pas déduire des frais de déplacement supplémentaires s'il utilise le même véhicule que le contribuable pour se rendre au lieu de travail.

Compte tenu de ce qui précède, le Conseil d'Etat répond aux questions posées de la manière qui suit.

Réponses à la question 2015-CE-308

1. *En termes de politique de mobilité, le Conseil d'Etat partage-t-il l'avis selon lequel un tel plafonnement aurait l'avantage de représenter une incitation en faveur de l'usage des transports publics, qui se substituerait heureusement à l'actuelle situation fiscale qui encourage significativement le recours à la mobilité individuelle ?*

Il peut être admis que le plafonnement constituerait, dans une certaine mesure, une incitation pour certains contribuables fribourgeois à utiliser les transports publics. La question reste toutefois ouverte de savoir pour combien de contribuables le seul plafonnement de la déduction des frais de transport représenterait une motivation suffisante à induire un changement de comportement, soit abandonner les transports privés pour les transports publics.

2. *Le Conseil d'Etat a-t-il évalué le supplément de recettes que le canton pourrait percevoir avec l'introduction d'un plafonnement des frais de transport déductibles de l'impôt cantonal ? Si oui, quel serait le montant des recettes supplémentaires qui pourrait être perçu par le canton, avec par exemple une limite fixée à 3'000 francs comme pour l'impôt fédéral direct ?*

Comme illustré dans le tableau ci-dessous, une limitation de la déduction des frais de déplacement à 3'000 francs engendrerait des recettes fiscales supplémentaires de l'ordre de 20 millions de francs par année.

Tranche de revenu imposable	Nombre de contribuables en 2013	Nombre de contribuables touchés par un plafond à 3'000.-	Impact sur la cote revenu
0	21'799	903	3'465.20
1 à 40'000.-	71'230	13'755	4'813'304.30
40'001 - 60'000	34'391	13'796	5'850'790.05
60'001.- à 80'000.-	22'270	8'713	4'158'878.10
80'001.- à 100'000.-	13'129	5'654	3'089'471.10
100'001.- à 120'000.-	6'997	3'182	2'000'271.85
120'001.- à 150'000.-	4'895	2'228	1'654'760.55
>150'000.-	5'227	1'863	1'455'788.50
TOTAL	179'938	50'094	23'026'729.65

Ce tableau permet aussi de constater que l'introduction d'une telle limitation toucherait en priorité les contribuables (familles ou personnes seules avec ou sans enfants, célibataires) ayant un revenu

imposable annuel inférieur à 80'000 francs (NB : le total des contribuables ayant un revenu imposable inférieur ou égal à 80'000 francs représente 74.2 % des 50'094 contribuables touchés par la mesure). On constate aussi que ces mêmes contribuables fourniront environ deux-tiers des recettes fiscales supplémentaires.

3. *Si le Conseil d'Etat n'a pas procédé à une telle évaluation, quelles sont les raisons qui l'ont conduit à écarter cette source de recettes supplémentaires, dans le cadre de ses efforts pour équilibrer le budget cantonal ? Et quelle suite entend-il donner à cette question du plafonnement des déductions fiscales pour frais de transport ?*

Le Conseil d'Etat a déjà procédé à de telles évaluations. Dans ce sens, nous rappelons qu'il a été discuté d'une mesure comparable dans le cadre de l'élaboration des mesures structurelles et d'économies de l'Etat de Fribourg en 2013. La mesure structurelle n° 109 « *Suppression de la déduction pour frais de déplacement dans la déclaration d'impôt* », dont les objectifs attendus apparaissent comme analogues à ceux de la présente question, a toutefois été abandonnée. L'abandon avait été décidé en raison notamment de la hausse de l'impôt sur les véhicules ; il n'avait pas été souhaité de frapper à deux reprises le même cercle de contribuables. De plus, dans sa réponse du 15 décembre 2014 à la Question André Schneuwly / Bernard Schafer « *Votation FAIF : conséquences pour le canton de Fribourg* » (2014-CE-93), le Conseil d'Etat a eu l'occasion confirmer sa position par les termes suivants : « Le Conseil d'Etat n'a pas de projets visant à limiter la déduction des frais de déplacement pour les impôts cantonaux ». Il avait en outre précisé souhaiter s'en tenir au principe d'une déduction des frais d'acquisition du revenu en ce qui concerne les frais de transport.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat reste défavorable à l'introduction d'une limite à la déduction des frais de déplacement car elle se traduirait par une augmentation de la charge financière qui toucherait essentiellement une partie de la classe moyenne et à revenu modeste de la population fribourgeoise. Le canton de Fribourg est un canton disposant de nombreux pendulaires et il n'est pas souhaitable de péjorer davantage la situation financière des contribuables fribourgeois dont la possibilité de modifier leur mode de transport ou leur lieu de travail, respectivement de vie, demeure somme toute limitée. Pour ces contribuables, une telle limitation serait une atteinte difficilement acceptable à la règle de l'imposition selon la capacité économique.

Réponses à la question 2015-CE-306

1. *Le Conseil d'Etat ne considère-t-il pas qu'un plafonnement des déductions fiscales pour les frais de transport représenterait une solution élégante, en termes de fiscalité, pour lutter contre l'effet fiscal pervers (et involontaire) du covoiturage ?*

Malgré les obligations du contribuable mentionnées ci-dessus, il se peut que, dans quelques cas, le covoiturage soit susceptible d'induire une déduction de frais de transport supérieure à la réalité. Pour autant que cet effet soit existant, il convient toutefois de le replacer dans son contexte. Compte tenu de la difficulté technique de la recenser et de l'analyser, aucune étude n'a été menée par le canton de Fribourg sur l'étendue de la pratique du covoiturage. Bien que ce mode de déplacement soit à privilégier pour des raisons d'impact environnemental et de fonctionnement des infrastructures de transport, il est vraisemblable qu'il constitue une part relativement marginale des déplacements. Par conséquent, le Conseil d'Etat peut raisonnablement penser que le nombre de contribuables pratiquant le covoiturage et déclarant des frais de transport supérieurs à la réalité est faible. Il est ainsi pour le moins à douter qu'on puisse qualifier de « pervers » les potentiels effets

du covoiturage sur la déduction globale des frais. Par ailleurs les communes peuvent, le cas échéant, fournir au Service cantonal des contributions des informations.

Nous estimons dès lors que l'introduction d'un plafonnement ne représente pas une mesure nécessaire. A toutes fins utiles, on peut ajouter que son introduction ne permettrait pas de supprimer totalement l'effet potentiel relevé du covoiturage. En effet, les personnes partageant un véhicule et effectuant un trajet correspondant à un coût inférieur au plafond seraient malgré tout susceptibles de demander une déduction supérieure à la réalité. D'autre part, la mesure impacterait tous les contribuables ayant des frais de transport en dessus du montant du plafond fixé et non seulement la très faible partie des contribuables se rendant sur leur lieu de travail par le covoiturage. Au vu de ce qui précède, on ne peut que constater une évidente disproportion entre l'effet voulu par l'introduction d'un plafonnement et les personnes touchées.

2. *Si le Conseil d'Etat n'entend pas introduire un plafonnement des frais de transport déductibles fiscalement, quelle autre solution pratique propose-t-il pour lutter contre l'effet fiscal pervers prévisible du covoiturage ?*

Au vu des explications apportées à la première question, il n'est de fait pas nécessaire d'entreprendre des mesures afin de lutter contre les effets du covoiturage.

16 février 2016