

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 23 décembre 2016 portant exécution de l'article 104, alinéa 3 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu et notamment son article 104;

Vu les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre des salariés;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. L'article 3 du règlement modifié du 23 décembre 2016 portant exécution de l'article 104, alinéa 3 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu est modifié comme suit :

1° À l'alinéa 1^{er}, la lettre b) est remplacée par le libellé suivant :

« Evaluation forfaitaire

Le procédé de détermination de la valeur de l'avantage résultant de la mise à la disposition d'une voiture décrit sous a) peut être remplacé par un système forfaitaire basé dans tous les cas sur le prix global d'acquisition du véhicule à l'état neuf, y compris options et TVA, diminué, le cas échéant, de la remise accordée à l'acquéreur. La même valeur doit être mise en compte dans le cas d'un contrat de leasing ou de location. Il en est de même lorsqu'il s'agit d'une voiture d'occasion.

La valeur du véhicule neuf telle que décrite à l'alinéa précédent est multipliée par les taux prévus à l'article 3*bis* pour déterminer la valeur mensuelle de l'avantage. »

2° Les alinéas 2 et 3 sont abrogés.

Art. 2. Un article 3*bis* est inséré au même règlement avec le libellé suivant :

« (1) Pour les voitures dont l'immatriculation a lieu entre le 1^{er} janvier 2017 et le 31 décembre 2021 ainsi que pour les voitures qui font l'objet d'un contrat signé jusqu'au 31 décembre 2021 et qui sont

immatriculées jusqu'au 31 décembre 2022, les taux suivants sont applicables, selon les différentes catégories d'émission de CO₂ et/ou motorisations :

| Catégories d'émissions de CO ₂ | Motorisation thermique non diesel (seule ou hybride) | Motorisation diesel (seule ou hybride) | Motorisation électrique pure ou à pile à combustible à l'hydrogène |
|---|--|--|--|
| 0 g/km | | | 0,5% |
| >0-50 g/km | 0,8% | 1,0% | |
| >50-110 g/km | 1,0% | 1,2% | |
| >110-150 g/km | 1,3% | 1,5% | |
| >150 g/km | 1,7% | 1,8% | |

Pour les voitures immatriculées durant l'année 2022 et qui ne font pas l'objet d'un contrat signé jusqu'au 31 décembre 2021, la valeur mensuelle de l'avantage est déterminée pour l'année 2022, sur base des taux repris à l'alinéa précédent. À partir de l'année 2023, pour ces mêmes voitures, la valeur mensuelle de l'avantage est déterminée sur base des taux repris aux alinéas 3 et 4.

Pour les voitures à moteur thermique dont l'immatriculation a lieu entre le 1^{er} janvier 2023 et le 31 décembre 2024, ainsi que pour les voitures qui font l'objet d'un contrat signé jusqu'au 31 décembre 2024 et qui sont immatriculées jusqu'au 31 décembre 2025, les taux suivants sont applicables, selon les différentes catégories d'émission de CO₂ et/ou motorisations:

| Catégories d'émissions de CO ₂ | Motorisation thermique non diesel (seule ou hybride) | Motorisation diesel (seule ou hybride) |
|---|--|--|
| >0-50 g/km | 0,8% | 1,0% |
| >50-80 g/km | 1,0% | 1,2% |
| >80-110 g/km | 1,2% | 1,4% |
| >110-130 g/km | 1,5% | 1,6% |
| >130 g/km | 1,8% | 1,8% |

Pour les voitures électriques pures ou à pile à combustible à hydrogène et dont l'immatriculation a lieu entre le 1^{er} janvier 2023 et le 31 décembre 2024, ainsi que pour les voitures électriques pures ou à pile à combustible à hydrogène qui font l'objet d'un contrat signé jusqu'au 31 décembre 2024 et qui sont immatriculées jusqu'au 31 décembre 2025, les taux suivants sont applicables, selon les différentes motorisations:

- a) 0,5 pour cent pour les voitures électriques pures dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 wattheure/kilomètre ;
- b) 0,6 pour cent pour les voitures électriques pures dont la consommation d'énergie électrique dépasse 180 wattheure/kilomètre ;
- c) 0,5 pour cent pour les voitures à pile à combustible à hydrogène.

(2) Pour les voitures dont la première immatriculation a lieu à partir du 1^{er} janvier 2025 et qui ne font pas l'objet d'un contrat signé jusqu'au 31 décembre 2024, les taux suivants sont applicables, multipliée avec les taux suivants, selon les différentes catégories et/ou motorisations:

- a) 1,0 pour cent pour les voitures électriques pures dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 wattheure/kilomètre ;
- b) 1,2 pour cent pour les voitures électriques pures dont la consommation d'énergie électrique dépasse 180 wattheure/kilomètre ;
- c) 1,0 pour cent pour les voitures à pile à combustible à hydrogène ;
- d) 2,0 pour cent pour toute autre motorisation.

(3) Le certificat d'immatriculation et le certificat de conformité d'une voiture automobile renseignent la catégorie dont elle fait partie. Les données pertinentes figurant sur lesdits certificats servent de preuves probantes pour déterminer le taux de l'avantage en question.

(4) Pour l'année d'imposition 2020, la catégorie d'émission de CO₂ est fixée en fonction de la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » (ci-après « NEDC »).

À partir de l'année d'imposition 2021, la catégorie d'émission de CO₂ est fixée en fonction de la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure » pour autant que cette valeur est indiquée au certificat de conformité.

Par dérogation à la phrase qui précède, la catégorie d'émission de CO₂ est fixée en fonction de la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai « NEDC » pour les voitures qui font l'objet d'un contrat signé après le 31 décembre 2016 et non-échu au 31 décembre 2019 et ce jusqu'à l'échéance normale du terme. »

Art. 3. À l'article 4, lettre c), point 1) du même règlement, les mots « à l'article 3 » sont remplacés par « à l'article 3bis ».

Art. 4. À l'alinéa 4 de l'article 5 du même règlement, les mots « à l'article 3b) » sont remplacés par « à l'article 3bis ».

Art. 5. L'article 8 du même règlement est remplacé par le libellé suivant :

« L'avantage de la mise à la disposition du salarié d'un cycle ou d'un cycle à pédalage assisté défini à l'article 2, alinéa 1, point 2.15, lettre a) respectivement lettre c) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, est à évaluer à zéro euro. »

Art. 6. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

Art. 7. Notre ministre ayant les Finances dans ses attributions et Notre ministre ayant les Transports dans ses attributions, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le Ministre des Finances,

Pierre Gramegna

La Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,

François Bausch

Exposé des motifs

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 23 décembre 2016 portant exécution de l'article 104, alinéa 3 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu.

1. Dispositions générales

Par la réforme fiscale de 2017, la méthode de calcul de l'avantage en nature (ATN) pour les voitures de société de catégorie M1 appartenant à l'employeur ou prises en location ou en leasing par l'employeur et mises à disposition, au moins partiellement, à des fins non professionnelles par l'employeur au salarié a été adaptée. Jusqu'à la réforme fiscale, un taux unique de 1,5% de la valeur neuve de la voiture (TVA comprise) avait été appliqué pour ces véhicules, dénommés couramment voitures de fonction. Depuis 2017, l'avantage en nature est calculé en fonction du type de motorisation et des émissions de CO₂. Une pénalité pour les voitures à motorisation à diesel par rapport aux autres motorisations a été aussi introduite. L'ATN pour les voitures de fonction est ainsi échelonné, de sorte que les voitures à faibles émissions en CO₂ seront favorisées par rapport aux voitures à moteur thermique classique. Pour des voitures à zéro émission de roulement en CO₂ (« *tank to wheel* »), dont notamment les 100% électriques, un taux très avantageux de 0,5% a été mis en place.

En décembre 2019, des régimes transitoires pour la mise en application du nouveau cycle d'essai WLTP (« *World Harmonised Light Vehicle Test Procedure* ») pour le calcul de l'ATN ont été définis. Pour les voitures de fonction avec des contrats existants ou signés en 2019 (1^{ère} mise en circulation du véhicule durant l'année 2020), l'ATN continue à être calculé avec les valeurs NEDC (« *New European Driving Cycle* »). Pour les voitures de société immatriculées durant l'année 2020 et sans contrat signé jusqu'au 31 décembre 2019, l'avantage en nature est calculé en 2020 avec les valeurs NEDC et à partir de 2021 avec les valeurs WLTP. Pour toutes les voitures de fonction immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2021, l'avantage en nature est exclusivement calculé en fonction des valeurs WLTP.

Depuis l'introduction en 2017 de la nouvelle méthode de calcul de l'avantage en nature, le nombre de voitures 100% électriques, dénommées au Code de la Route comme voitures à motorisation électrique pure, a fortement augmenté dans le parc automobile au Luxembourg. À la fin de l'année 2016 seulement 627 voitures de ce type étaient immatriculées, tandis qu'à la fin du mois de juillet 2021 un total de 6.570 de telles voitures était renseigné dans la base de données nationale des véhicules automoteurs. Pendant les sept premiers mois de l'année 2021, 8,1% de toutes les nouvelles immatriculations des voitures à personnes étaient à motorisation électrique pure. Il est important de relever que pour les nouvelles voitures immatriculées au nom d'une personne morale, dont la majorité de ces véhicules sont des voitures de fonction, que le taux des voitures 100% électriques parmi le total des nouvelles immatriculations était avec 8,5% seulement légèrement supérieur au même taux pour les voitures électriques pures immatriculées au nom de personnes privées. À cela s'ajoute qu'une

analyse menée par le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics a montré que pour les années 2019, 2020 et 2021 la grande majorité des nouvelles immatriculations de voitures de fonction présentait encore des niveaux d'émissions en CO₂ supérieurs à 110 g/km selon le cycle d'essai WLTP (2019 : 93,63% ; 2020 : 78,51% ; 2021 : 70,00%). Même si ces chiffres démontrent que le parc des voitures de fonction est en cours de devenir moins émetteur de CO₂, le fait que cette décarbonation ne soit pas substantiellement plus avancée que celle pour le parc de véhicules privés montre que le régime en place de l'ATN reste encore attractif pour des véhicules à niveaux d'émissions élevés.

En vue de l'objectif du plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) d'atteindre à l'horizon 2030 un taux de 49% de voitures électriques dans le parc automobile et tel qu'annoncé dans le programme de coalition du Gouvernement, il est proposé par le présent avant-projet de règlement grand-ducal de mettre à jour le régime de l'avantage en nature des voitures de fonction afin de privilégier davantage les voitures à zéro ou faibles émissions de roulement. Ainsi, l'objectif est d'adapter le régime en vigueur qui engendre actuellement des manques de recettes considérables pour l'Etat (cf. fiche financière) de sorte qu'à court terme seules les voitures de fonction à zéro ou faibles émissions de roulement soient éligibles et fiscalement avantagées pour les salariés par rapport à une acquisition d'une voiture en nom propre. À moyen terme, il est prévu de limiter un tel avantage aux véhicules à zéro émission de roulement en CO₂.

Concrètement il est proposé par le présent projet que l'avantage en nature soit adapté pour l'année 2023, avec une année 2022 transitoire, de sorte que le taux de l'ATN soit augmenté pour toutes les voitures à émissions en CO₂ supérieurs à 80 g/km. D'autant plus, pour toutes voitures à émissions en WLTP supérieurs à 110 g/km, le taux de l'ATN est augmenté au moins au taux unique de 1,5% applicable avant 2017. Des émissions de 110 g/km selon le nouveau cycle d'essai WLTP correspondent plus au moins à 95 g/km selon l'ancien cycle NEDC. Or, comme le seuil de 95 g/km en NEDC a été imposé par le règlement 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) no 443/2009 et (UE) no 510/2011, comme objectif minimal à atteindre par les constructeurs d'automobiles pour les émissions moyennes de CO₂ en grammes par kilomètre pour toutes les nouvelles voitures immatriculées dans l'Union Européenne en 2020, il est proposé que toute nouvelle voiture de fonction dépassant ce seuil soit assujettie au moins à un taux d'ATN de 1,5%, qui correspondait avant 2017 au taux unique applicable.

À partir de 2025, il est proposé de simplifier le régime de l'ATN et d'accorder seulement des taux favorables aux voitures à zéro émission de roulement en CO₂. Cependant, ces derniers sont adaptés afin de tenir compte du succès croissant des voitures 100% électriques. Pour toutes les motorisations thermiques, hybrides et plug-in hybrides incluses, le taux pour le calcul de la valeur mensuelle de l'avantage en nature est augmenté à 2%. Il est estimé qu'une telle hausse fera en sorte qu'un leasing d'une voiture de fonction à une telle motorisation soit financièrement désavantageux pour le salarié par rapport à une acquisition de la voiture en son nom propre. L'idée derrière est d'encourager le salarié à opter pour une voiture de fonction à zéro émission de roulement en CO₂.

S'y ajoute que le présent projet de règlement grand-ducal propose parmi les voitures électriques pures de pénaliser les modèles moins économes en énergie électrique. Cette adaptation est similaire à la

modulation des primes pour les voitures électriques purement introduite par le règlement grand-ducal du 8 juillet 2021 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019 portant introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂.

2. Commentaire des articles

Ad art. 1^{er}

L'article 1^{er} modifie l'article 3 du règlement grand-ducal modifié du 23 décembre 2016 portant exécution de l'article 104, alinéa 3 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu. D'une part, les alinéas suivant l'alinéa 1^{er} de la lettre b) et les alinéas 2 et 3 de cet article sont supprimés. En effet, au cours des échanges entre le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et le Ministère des Finances, il a été relevé que la structure de l'article 3 (à savoir un alinéa subdivisé en lettres a) et b), l'ensemble précédent d'autres alinéas) crée un risque de confusion relatif aux renvois aux passages pertinents. Il est donc proposé, d'autre part, de détailler pour plus de clarté les taux retenus et leurs modalités de fixation (selon les types de motorisation et les émissions ou la consommation du véhicule) dans un article différent du même règlement. Pour cette raison, il est proposé d'insérer à l'article 3 sous la lettre b) un alinéa qui effectue un renvoi au nouveau article *3bis* consacré aux taux appliqués pour le calcul de la valeur mensuelle de l'avantage en nature. Ainsi, l'article 3 porte sur l'évaluation de l'avantage, selon les deux méthodes proposées aux points a) et b) de l'alinéa 1^{er}, tandis que l'article *3bis*, que le présent projet propose d'insérer, porte sur les taux appliqués lors du calcul de la valeur mensuelle selon les différents régimes applicables dans le temps.

Ad art. 2

L'article 2 du présent projet de règlement propose, comme indiqué précédemment, d'introduire un nouvel article *3bis* dans le règlement grand-ducal modifié du 23 décembre 2016 précité. Cet article est subdivisé en 4 paragraphes. Les 2 premiers paragraphes déterminent le régime encadrant le taux appliqué au calcul de l'avantage en nature selon la méthode prévue par l'article 3b).

S'y ajoute que les terminologies, utilisées dans les tableaux fixant le taux, pour désigner les différentes catégories de motorisations sont adaptées, de sorte que celles-ci correspondent aux définitions utilisées à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Cette adaptation de terminologie vise ainsi à écarter toute question lors de l'application, notamment pour déterminer la classification des voitures selon leur type de motorisation. En effet, de telles difficultés d'application avaient pu se poser, comme la terminologie n'était pas alignée avec les définitions du règlement modifié du 23 novembre 1955 précité.

Dans un objectif d'accorder une phase de transition entre l'ancien régime et le nouveau régime, il est proposé d'appliquer, pour les véhicules immatriculés lors de l'année 2022, pour lesquels aucun contrat n'a été conclu avant le 31 décembre 2021, pendant une année, le taux en vigueur pour déterminer la

valeur mensuelle de l'avantage sur la valeur de la voiture neuve. Toutefois, pour ces mêmes véhicules le nouveau régime sera d'application à partir du 1^{er} janvier 2023.

Pour les voitures à moteur thermique dont l'immatriculation a lieu entre le 1^{er} janvier 2023 et le 31 décembre 2024 ainsi que pour les voitures à moteur thermique qui font l'objet d'un contrat signé jusqu'au 31 décembre 2024 et immatriculé jusqu'au 31 décembre 2025, un nouveau tableau avec des taux égaux ou supérieurs est introduit pour les différentes catégories d'émissions de CO₂ et/ou motorisations. En général, le taux applicable reste le même pour les voitures de fonction à motorisations thermiques dont les émissions de CO₂ se situent entre 1 et 80 g par kilomètre. Pour la majorité des catégories d'émissions restantes, le taux augmente de 0,2%. Cependant, le taux maximal applicable reste inchangé à 1,8%, ce qui correspond en moyenne, selon les estimations des ministères consultés, au seuil moyen à partir duquel le leasing d'une voiture de fonction n'est plus financièrement avantageux pour le salarié par rapport à une acquisition de la voiture en son nom propre.

Pour les voitures électriques pures ou à pile à combustible à hydrogène dont l'immatriculation a lieu entre le 1^{er} janvier 2023 et le 31 décembre 2024 ainsi que pour ces voitures qui font l'objet d'un contrat signé jusqu'au 31 décembre 2024 et immatriculées jusqu'au 31 décembre 2025, le taux pour le calcul de la valeur mensuelle de l'avantage en nature reste inchangé par rapport à la période précédente, sauf pour les voitures électriques pures, dont la consommation d'énergie électrique dépasse 180 wattheure/kilomètre (Wh/km), un nouveau taux de 0,6% est introduit. L'objectif de cette pénalisation pour certaines voitures 100% électriques est de favoriser les modèles plus économes en énergie électrique et ceci de la même manière que le régime des primes pour véhicules électriques purs a été adapté par le règlement grand-ducal du 8 juillet 2021 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 7 mars 2019 portant introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO₂.

Sans préjudice de ce qui précède, il est prévu pour toutes les voitures de fonction dont l'immatriculation a lieu à partir du 1^{er} janvier 2025 un régime de calcul de la valeur mensuelle de l'avantage en nature plus simplifié et où seulement les motorisations à zéro émission de roulement en CO₂ sont assujetties à des taux favorables.

Ainsi, un taux de 1,0% est prévu pour les voitures électriques pures dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 Wh/km et pour les voitures à pile à combustible à hydrogène. Un taux de 1,2% est prévu pour les voitures électriques pures dont la consommation d'énergie électrique dépasse 180 Wh/km.

Le doublement du taux applicable d'ATN pour ces motorisations par rapport aux années 2023 et 2024 est dû au fait que des taux fortement favorables de 0,5%, respectif 0,6%, ne pourront pas être maintenus sans provoquer à moyen terme des manques de recettes importants pour l'Etat. Ces taux fortement favorables ont été introduits début 2017 afin de rendre attractives les voitures électriques pures en tant que voitures de fonction. Au moment de l'introduction de ce nouveau régime, ces voitures représentaient seulement 0,28% des nouvelles immatriculations annuelles. Depuis, la part de ces voitures est en train d'augmenter et pendant les sept premiers mois de l'année 2021, 8,1% des nouvelles immatriculations des voitures à personnes étaient à motorisation électrique pure. Il est estimé qu'en 2025 que ce taux s'élèvera à environ 20% et qu'un taux similaire est attendu pour les voitures de fonction. Un tel nombre élevé de voitures de fonction à motorisation 100% électrique

engendrait des manques de recettes importantes pour l'Etat et s'y ajoute que les ces voitures sont en principe aussi éligibles pour les primes d'achat, qui peuvent aujourd'hui s'élever jusqu'à 8.000 €. De ce qui précède, il est proposé d'augmenter les taux fortement favorables de 0,5%, respectivement 0,6%, pour les voitures de fonction à motorisation électrique pure en 2025 à 1,0%, respectivement à 1,2%.

De plus, il est estimé que l'annonce de cette augmentation entraînera directement une plus forte demande pour les voitures de fonction électriques pures, tout comme la perspective de pouvoir encore profiter des taux fortement favorables fera en sorte que plus de salariés concernés optent encore maintenant pour une telle voiture avant le doublement des taux.

Pour toutes les autres motorisations, dont entre autres celles à essence, diesel, GNC, GPL et y inclus toutes les motorisations hybrides ou plug-in hybrides avec un moteur thermique, le taux pour le calcul de la valeur mensuelle de l'avantage en nature est augmenté à 2%. Le but de cette hausse est de faire en sorte qu'un leasing d'une voiture de fonction à une telle motorisation soit financièrement désavantageux pour le salarié par rapport à une acquisition de la voiture en son nom propre. L'idée derrière est que le salarié opte en revanche pour une voiture de fonction à zéro émission de roulement en CO₂.

Le fait que le présent projet de règlement grand-ducal prévoit qu'à partir de 2025 uniquement les voitures à moteur non thermique soient éligibles pour des taux favorables d'avantages en nature s'inscrit en cohérence avec les dispositions du projet de règlement grand-ducal relatif à la promotion de véhicules routiers propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions et abrogeant le règlement grand-ducal du 17 juin 2011 relatif à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie. Le projet prévoit de transposer les modifications apportées par la directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 à la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie et il est ainsi prévu qu'à partir du 1^{er} janvier 2026 que pour les voitures à personnes seuls les modèles émettant zéro grammes de CO₂ par kilomètre soient désignés comme « propre ». À l'heure actuelle, seuls les véhicules électriques purs ou à pile à combustible à hydrogène correspondent à ce critère.

Les paragraphes 3 et 4 contiennent les spécifications existantes au sujet de la preuve de la catégorie du véhicule, d'une part, dans l'objectif de déterminer la consommation de ce véhicule, et du calcul de la catégorie d'émission de CO₂, d'autre part. Ce déplacement permet de regrouper sous un même article tous les détails relatifs à la fixation du taux pertinent pour le calcul de la valeur mensuelle de l'avantage.

Ad art. 3 et 4

L'article 3 du présent projet propose d'effectuer une mise à jour du renvoi prévu à l'article 4, sous lettre c), point 1, du règlement grand-ducal modifié du 23 décembre 2016 précité afin de prendre en compte le regroupement des règles fixant le taux de calcul pertinent sous l'article 3*bis*. La même modification est effectuée à l'article 5, alinéa 4.

Ad art. 5

L'article 5 propose de remplacer l'article 8 du règlement grand-ducal modifié du 23 décembre 2016 précité par un libellé qui prend en compte l'insertion de la définition de cycle et de cycle à pédalage assisté dans l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité et l'abrogation de ces définitions à la loi auparavant mentionnée.

Ad art. 6

Date de l'entrée en vigueur du règlement.

Ad art. 7

Formule exécutoire.

Fiche financière

En application de l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État

Intitulé du projet :

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 23 décembre 2016 portant exécution de l'article 104, alinéa 3 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu

Avec la réforme fiscale de 2017, l'avantage en nature (ATN) sur le véhicule de fonction, dont peut profiter chaque employé bénéficiant d'une voiture de société, ne dépend plus uniquement de la valeur d'investissement de ce véhicule, mais également de son taux d'émission de CO₂ et de sa motorisation.

Il est présumé que le projet de règlement grand-ducal sous rubrique générera une augmentation temporaire de la base imposable sur les voitures automobiles à personnes mises à disposition aux salariés/employés suite à l'adoption des taux ATN en fonction des émissions de CO₂ des voitures immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2023. Cette augmentation temporaire concerne les voitures étant immatriculées au nom d'une personne morale et pouvant être utilisées à des fins privées.

D'après les analyses faites, le renouvellement des voitures de fonction se fait en généralité tous les 4 à 6 ans et l'âge moyen de ces voitures est de 2,5 ans. Ainsi, chaque année un quart des voitures de fonction est remplacé. En prenant en compte l'année 2021 comme année de référence, le taux moyen de l'ATN sur l'ensemble, d'approximativement 40.000 véhicules de fonctions immatriculés, était de 1.309%. Par une simple approche linéaire et en appliquant sur le parc automobile des voitures de fonction les nouveaux seuils ATN, un taux moyen de 1.496% serait applicable, sans prendre en compte la croissance en efficacité des véhicules thermiques et sans prendre en compte la part croissante des véhicules électriques purs. En appliquant ce taux à un quart de véhicules (taux de renouvellement), les recettes supplémentaires générées pour l'État seraient d'un ordre de grandeur de 4,5 millions d'euros. En revanche après quatre ans, donc à compter de la fin d'année 2024, le parc des voitures de fonction devrait avoir connu un renouvellement intégral. En vue de l'objectif du plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) d'atteindre à l'horizon 2030 un taux de 49% de voitures électriques dans le parc automobile, il peut être estimé que fin 2024, 25-30% de l'ensemble des véhicules de fonction seraient des voitures électriques pures. En prenant en considération ces hypothèses, le taux ATN serait fin 2024 de 1.212%, ce qui aurait comme conséquence, par rapport à l'année de référence de 2021, une réduction des recettes pour l'État de quelques 9,5 millions euros.

Le projet de règlement grand-ducal prévoit cependant pour l'année 2025 l'introduction de nouveaux facteurs de calcul du taux ATN. Ainsi, un taux de 1,0% est prévu pour les voitures électriques pures dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 wattheure/kilomètre (Wh/km) et pour les voitures à pile à combustible à hydrogène. Un taux de 1,2% est prévu pour les voitures électriques pures dont la consommation d'énergie électrique dépasse 180 Wh/km. Pour toutes les autres motorisations,

dont entre autres celles à essence, diesel, CNG, LPG et y inclus toutes les motorisations hybrides ou plug-in hybrides avec un moteur thermique, le taux pour le calcul de la valeur mensuelle de l'avantage en nature est augmenté à 2%.

Dans l'hypothèse que lors de l'année 2025 un quart des voitures de fonction sont remplacées dont 40% seraient des véhicules électriques purs (croissance linéaire et incitation par le nouveau régime), les recettes par rapport à l'année de référence 2021 seraient presque équilibrées pour l'État (- 0,5 M€).

De ce qui précède, il peut être retenu que les recettes de l'État vont probablement augmenter lors de l'année 2023 pour avoir une décroissance continue jusqu'à l'année 2025. Pour l'année 2025, les recettes seront comparables aux recettes de l'année 2021, pour connaître par la suite probablement une légère hausse suite au remplacement des voitures de service bénéficiant encore de l'ancien régime pendant probablement 4 à 6 ans. Avec l'atteinte d'un pourcentage d'environ 70% des voitures électriques pures dans le secteur des voitures de fonction, les recettes de l'État seraient de nouveau à la hauteur de l'année 2021 pour connaître par la suite une décroissance continue.

Finalement, il y a lieu de relever que l'ensemble des calculs de recettes ont été réalisées en appliquant la classe d'imposition 1, la plus contraignante pour l'utilisateur, et en prenant en compte un salaire brut moyenne de 85.000€. En outre, étant donné qu'il est difficile de prendre en considération le coût pour les différents véhicules procurés et tombants sous le régime de l'ATN, il n'est pas possible de faire une estimation des recettes globales, mais uniquement une comparaison entre une année de référence et les années ultérieures à l'introduction du nouveau régime en appliquant un coût de 35.000€ par véhicule.

Version coordonnée

Du

Règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 portant exécution de l'article 104, alinéa 3 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu et notamment son article 104, alinéa 3;

Vu les avis de la chambre de commerce, de la chambre des métiers, de la chambre des salariés et de la chambre des fonctionnaires et employés publics;

L'avis de la chambre d'agriculture ayant été entendu;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre des Finances, et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}.

Aux termes de l'article 95 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu (ci-après «la loi»), les avantages tant contractuels que bénévoles obtenus dans le cadre d'une occupation salariée sont à soumettre à la retenue d'impôt sur les salaires.

D'après l'article 104, alinéa 2 de la loi, les avantages ne consistant pas en espèces sont à évaluer au prix moyen usuel du lieu de consommation ou d'usage et de l'époque de la mise à la disposition. Par prix moyen usuel, il y a lieu de comprendre le prix que le bénéficiaire et non le débiteur aurait dû déboursier pour se procurer ledit avantage. La mise à la disposition de l'avantage est accomplie, du point de vue fiscal, dès que le salarié est en mesure de jouir effectivement de l'avantage accordé. La valeur de l'avantage ainsi déterminée est à soumettre à la retenue d'impôt tant que le salarié n'y a pas renoncé formellement.

Dans certaines situations, il arrive qu'à défaut de biens ou de services réellement comparables à ceux alloués par l'employeur au salarié ou de données suffisantes en vue d'une évaluation précise de ces biens ou services, l'application rigoureuse des règles d'évaluation de l'article 104, alinéa 2 de la loi pose des problèmes sur le plan de l'exécution pratique des dispositions en question.

Pour pallier ces difficultés et garantir l'équité fiscale, le présent règlement établit, pour certains avantages en nature, des règles d'évaluation forfaitaire.

Celles-ci n'ont toutefois qu'un caractère subsidiaire par rapport aux règles d'évaluation de l'article 104, alinéa 2 de la loi.

Ainsi, en cas de conflit entre l'application des mesures d'évaluation forfaitaire du présent règlement et les règles d'évaluation de l'article 104, alinéa 2 de la loi, ou encore, pour le cas où les mesures d'évaluation forfaitaire conduisent à un résultat manifestement contraire à la réalité, l'évaluation des avantages en nature visés doit se faire conformément aux dispositions de l'article 104, alinéa 2 de la loi.

Art. 2.

Est visée la voiture automobile à personnes de la catégorie M1 définie à l'article 2.18. de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 appartenant à l'employeur ou prise en leasing ou en location par ce dernier, mais qui peut aussi être utilisée par le salarié pour ses déplacements privés. Est également visée la voiture mise à la disposition du salarié pour effectuer ses trajets de son domicile à son lieu de travail et utilisée également pour ses déplacements privés.

Ne tombe pas dans le champ d'application le véhicule privé du salarié, qu'il lui appartienne ou qu'il soit pris en leasing ou location, dont l'intégralité ou une partie des frais sont supportés par l'employeur. Les frais ainsi pris en charge par l'employeur, que ce soit de manière forfaitaire ou par remboursement des frais effectifs, sont à considérer comme revenus d'une occupation salariée et à soumettre à la retenue d'impôt. Si le salarié utilise sa voiture privée pour les déplacements professionnels dans l'intérêt de son employeur, ce dernier est en droit de procéder au remboursement des frais de route afférents d'après les tarifs prévus pour le fonctionnaire comparable. Quant aux frais se rapportant au trajet du salarié entre son domicile et le lieu de travail, ils sont couverts par la déduction forfaitaire prévue par l'article 105bis de la loi. S'ils sont remboursés par l'employeur, ils sont à considérer comme rémunération imposable.

Art. 3.

L'évaluation de l'avantage se fait selon deux principes:

a) Evaluation d'après le prix de revient kilométrique

La valeur de l'avantage est déterminée en conformité du principe ancré dans l'article 104 alinéa 2 de la loi sur la base du kilométrage effectué à titre privé par le salarié avec la voiture. A cet effet, le salarié est obligé de tenir un carnet de bord dans lequel il inscrira tous les trajets à caractère privé y compris le parcours du domicile au lieu de travail. Ce carnet de bord devra être annexé au compte de salaires. Il appartiendra à l'employeur d'établir le prix de revient kilométrique compte tenu de la voiture mise à la disposition du salarié. La valeur de l'avantage correspond au produit du nombre de kilomètres parcourus à titre privé par le salarié et le prix de revient kilométrique de la voiture. Le décompte est à faire mensuellement.

b) Evaluation forfaitaire

Le procédé de détermination de la valeur de l'avantage résultant de la mise à la disposition d'une voiture décrit sous a) peut être remplacé par un système forfaitaire basé dans tous les cas sur le prix global d'acquisition du véhicule à l'état neuf, y compris options et TVA, diminué, le cas échéant, de la remise accordée à l'acquéreur. La même valeur doit être mise en compte dans le cas d'un contrat de leasing ou de location. Il en est de même lorsqu'il s'agit d'une voiture d'occasion.

La valeur du véhicule neuf telle que décrite à l'alinéa précédent est multipliée par les taux prévus à l'article 3bis pour déterminer la valeur mensuelle de l'avantage.

b) Evaluation forfaitaire

~~Le procédé de détermination de la valeur de l'avantage résultant de la mise à la disposition d'une voiture décrit sous a) peut être remplacé par un système forfaitaire basé dans tous les cas sur le prix global d'acquisition du véhicule à l'état neuf, y compris options et TVA, diminué, le cas échéant, de la remise accordée à l'acquéreur. La même valeur doit être mise en compte dans le cas d'un contrat de leasing ou de location. Il en est de même lorsqu'il s'agit d'une voiture d'occasion.~~

Pour l'année d'imposition 2020, la catégorie d'émission de CO₂ est fixée en fonction de la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » (ci-après « NEDC »).

À partir de l'année d'imposition 2021, la catégorie d'émission de CO₂ est fixée en fonction de la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure » pour autant que cette valeur est indiquée au certificat de conformité.

Par dérogation à la phrase qui précède, la catégorie d'émission de CO₂ est fixée en fonction de la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai « NEDC » pour les voitures qui font l'objet d'un contrat signé après le 31 décembre 2016 et non échu au 31 décembre 2019 et ce jusqu'à l'échéance normale du terme.

La valeur mensuelle de l'avantage est basée sur la valeur du véhicule neuf telle que décrite ci-dessus multipliée avec les taux suivants selon les différentes catégories et/motorisations:

| Catégories d'émissions de CO ₂ | Motorisation essence (seule ou hybride) ou avec motorisation au gaz naturel comprimé (GNC) | Motorisation diesel (seule ou hybride) | Motorisation à 100% électrique ou à l'hydrogène |
|---|--|--|---|
| 0 g/km | | | 0,5% |
| >0-50 g/km | 0,8% | 1,0% | |
| >50-110 g/km | 1,0% | 1,2% | |
| >110-150 g/km | 1,3% | 1,5% | |
| >150 g/km | 1,7% | 1,8% | |

Le certificat d'immatriculation et le certificat de conformité d'une voiture automobile renseignent la catégorie dont elle fait partie. Les données pertinentes figurant sur lesdits certificats servent de preuves probantes pour déterminer l'avantage en question.

Art. 3bis.

(1) Pour les voitures dont l'immatriculation a lieu entre le 1^{er} janvier 2017 et le 31 décembre 2021 ainsi que pour les voitures qui font l'objet d'un contrat signé jusqu'au 31 décembre 2021 et qui sont immatriculées jusqu'au 31 décembre 2022, les taux suivants sont applicables, selon les différentes catégories d'émission de CO₂ et/ou motorisations :

| Catégories d'émissions de CO ₂ | Motorisation thermique non diesel (seule ou hybride) | Motorisation diesel (seule ou hybride) | Motorisation électrique pure ou à pile à combustible à l'hydrogène |
|---|--|--|--|
| 0 g/km | | | 0,5% |

| | | | |
|---------------|------|------|--|
| >0-50 g/km | 0,8% | 1,0% | |
| >50-110 g/km | 1,0% | 1,2% | |
| >110-150 g/km | 1,3% | 1,5% | |
| >150 g/km | 1,7% | 1,8% | |

Pour les voitures immatriculées durant l'année 2022 et qui ne font pas l'objet d'un contrat signé jusqu'au 31 décembre 2021, la valeur mensuelle de l'avantage est déterminée pour l'année 2022, sur base des taux repris à l'alinéa précédent. À partir de l'année 2023, pour ces mêmes voitures, la valeur mensuelle de l'avantage est déterminée sur base des taux repris aux alinéas 3 et 4.

Pour les voitures à moteur thermique dont l'immatriculation a lieu entre le 1^{er} janvier 2023 et le 31 décembre 2024, ainsi que pour les voitures qui font l'objet d'un contrat signé jusqu'au 31 décembre 2024 et qui sont immatriculées jusqu'au 31 décembre 2025, les taux suivants sont applicables, selon les différentes catégories d'émission de CO₂ et/ou motorisations:

| Catégories d'émissions de CO ₂ | Motorisation thermique non diesel (seule ou hybride) | Motorisation diesel (seule ou hybride) |
|---|--|--|
| >0-50 g/km | 0,8% | 1,0% |
| >50-80 g/km | 1,0% | 1,2% |
| >80-110 g/km | 1,2% | 1,4% |
| >110-130 g/km | 1,5% | 1,6% |
| >130 g/km | 1,8% | 1,8% |

Pour les voitures électriques pures ou à pile à combustible à hydrogène et dont l'immatriculation a lieu entre le 1^{er} janvier 2023 et le 31 décembre 2024, ainsi que pour les voitures électriques pures ou à pile à combustible à hydrogène qui font l'objet d'un contrat signé jusqu'au 31 décembre 2024 et qui sont immatriculées jusqu'au 31 décembre 2025, les taux suivants sont applicables, selon les différentes motorisations:

- a) 0,5 pour cent pour les voitures électriques pures dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 wattheure/kilomètre ;
- b) 0,6 pour cent pour les voitures électriques pures dont la consommation d'énergie électrique dépasse 180 wattheure/kilomètre ;
- c) 0,5 pour cent pour les voitures à pile à combustible à hydrogène.

(2) Pour les voitures dont la première immatriculation a lieu à partir du 1^{er} janvier 2025 et qui ne font pas l'objet d'un contrat signé jusqu'au 31 décembre 2024, les taux suivants sont applicables, selon les différentes catégories et/ou motorisations:

- a) 1,0 pour cent pour les voitures électriques pures dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 wattheure/kilomètre ;
- b) 1,2 pour cent pour les voitures électriques pures dont la consommation d'énergie électrique dépasse 180 wattheure/kilomètre ;
- c) 1,0 pour cent pour les voitures à pile à combustible à hydrogène ;
- d) 2,0 pour cent pour toute autre motorisation.

(3) Le certificat d'immatriculation et le certificat de conformité d'une voiture automobile renseignent la catégorie dont elle fait partie. Les données pertinentes figurant sur lesdits certificats servent de preuves probantes pour déterminer le taux de l'avantage en question.

(4) Pour l'année d'imposition 2020, la catégorie d'émission de CO₂ est fixée en fonction de la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » (ci-après « NEDC »).

À partir de l'année d'imposition 2021, la catégorie d'émission de CO₂ est fixée en fonction de la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure » pour autant que cette valeur est indiquée au certificat de conformité.

Par dérogation à la phrase qui précède, la catégorie d'émission de CO₂ est fixée en fonction de la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai « NEDC » pour les voitures qui font l'objet d'un contrat signé après le 31 décembre 2016 et non-échu au 31 décembre 2019 et ce jusqu'à l'échéance normale du terme.

Art. 4.

Participation du salarié aux frais d'entretien du véhicule mis à sa disposition:

- a) Participation forfaitaire fixe

Au cas où l'employeur met à la disposition du salarié une voiture moyennant participation forfaitaire aux frais, cette participation est à porter en déduction de la valeur de l'avantage déterminée d'après l'article 3a) et 3b) ci-dessus.

Si l'employeur exige du salarié une participation forfaitaire par kilomètre de trajets à caractère privé, celle-ci peut être portée en déduction de la valeur de l'avantage calculée d'après l'article 3a) et 3b) ci-dessus, à condition que le kilométrage privé effectué par le salarié avec la voiture de service puisse être déterminé exactement sur la base d'un carnet de bord tel que décrit à l'article 3a) ci-dessus. Une évaluation forfaitaire du kilométrage privé effectué par le salarié n'entre pas en ligne de compte. Quant aux frais se rapportant au trajet du domicile au lieu de travail et vice-versa, ils ne donnent pas lieu à déduction de la prédite base conformément aux considérations développées à l'article 2 ci-dessus.

- b) Prise en charge par le salarié de frais variables

Toute participation aléatoire du salarié se traduisant par la prise en charge de frais non fixes, tels que frais de carburant, d'entretien, de réparations etc., ne peut être portée en déduction de la valeur de l'avantage déterminée forfaitairement d'après l'article 3b).

- c) Participation du salarié aux frais d'acquisition, de leasing ou de location du véhicule mis à sa disposition:

1) Participation du salarié au prix d'acquisition du véhicule

Cette participation n'a pas d'effet direct sur le taux fixé à l'article 3 à l'article 3bis pour l'évaluation de la valeur mensuelle de l'avantage du fait que d'un côté elle ne peut représenter, du point de vue fiscal, qu'une part mineure du prix global d'acquisition du véhicule et que de l'autre côté, elle n'a aucune incidence sur les frais de fonctionnement de la voiture. Aussi les raisons qui sont à la base d'une participation plus importante du salarié au prix d'acquisition de la voiture reposent-elles généralement sur des considérations personnelles de celui-ci.

Toutefois, si la participation du salarié n'affecte pas l'évaluation forfaitaire de l'avantage d'après l'article 3b), elle peut cependant être imputée dans certaines limites sur la valeur de l'avantage par la voie de l'amortissement.

Le détail du calcul afférent est à joindre au compte de salaire du salarié disposant de la voiture.

Au cas où la participation du salarié dans le prix d'acquisition de la voiture dépasse 20 pour cent du prix tel que défini à l'article 3b), il est admis que la prise en charge par le salarié de la part excédant le taux de participation est motivée par des considérations d'ordre personnel. Dans un tel cas, la part de la participation est à limiter à 20 pour cent du prix d'acquisition déboursé par l'employeur.

Il est précisé que même dans le cas où la participation du salarié ne peut être amortie que partiellement, les détails du calcul sont à joindre au compte de salaires.

2) La voiture est prise en leasing ou en location par l'employeur et le salarié participe au coût du leasing ou de la location

La participation du salarié au coût du leasing ou de la location du véhicule de service mis à sa disposition est à considérer comme participation fixe (voir point 1) ci-dessus) et à porter en déduction de la valeur de l'avantage déterminée forfaitairement. Au cas où la participation du salarié au coût de leasing ou de la location dépasse 20 pour cent du coût à charge de l'employeur, la participation qui donne lieu à déduction dans le chef du salarié est plafonnée à 20 pour cent (prédominance de considérations d'ordre personnel).

Art. 5.

L'avantage découlant de la reprise du véhicule par le salarié, notamment après l'expiration du contrat de leasing conclu entre l'employeur et le donneur de leasing est calculé de la manière suivante.

Dans le cas où après la mise à sa disposition par l'employeur le salarié rachète un véhicule de service à un prix de faveur, il y a lieu d'analyser, s'il y a un avantage supplémentaire à imposer.

Cet avantage supplémentaire est à plafonner. L'imputation successive au salarié bénéficiaire des deux avantages en nature découlant de la mise à la disposition gratuite d'une voiture de service pour des déplacements privés et du rachat de cette voiture à un prix de faveur doit être plafonnée à concurrence du prix d'acquisition global de la voiture en cause tel que défini à l'article 3b), ce prix d'acquisition devant être réduit par les participations aux frais de la part du salarié reconnues comme déductibles par l'article 4c), et, qu'il y a lieu de vérifier dans chaque cas litigieux de rachat d'une voiture de service par un salarié

si ce plafond a été dépassé, hypothèse dans laquelle l'avantage du chef du rachat et la retenue afférente sont à adapter en conséquence.

Indépendamment du taux visé ~~à l'article 3b)~~ à l'article 3bis, la mise en compte de l'avantage préalablement imposé auprès du salarié avant la reprise du véhicule et servant, le cas échéant, à l'évaluation de l'avantage découlant de la reprise du véhicule par le salarié, est à faire invariablement sur base d'un taux de 1,5 pour cent.

L'évaluation de l'avantage rencontre le problème de la détermination de la valeur de marché du véhicule en question. En présence des différents facteurs susceptibles d'influer sur cette évaluation, mais surtout dans un souci de l'équité fiscale, la méthode simplifiée suivante est préconisée:

Taux d'évaluation des voitures de service lors du rachat

| MOIS | TAUX | ANS |
|-----------|--------------|----------|
| 0 | 75,00 | |
| 1 | 74,17 | |
| 2 | 73,33 | |
| 3 | 72,50 | |
| 4 | 71,67 | |
| 5 | 70,83 | |
| 6 | 70,00 | |
| 7 | 69,17 | |
| 8 | 68,33 | |
| 9 | 67,50 | |
| 10 | 66,67 | |
| 11 | 65,83 | |
| 12 | 65,00 | 1 |
| 13 | 64,17 | |
| 14 | 63,33 | |
| 15 | 62,50 | |
| 16 | 61,67 | |

| | | |
|-----------|--------------|----------|
| 17 | 60,83 | |
| 18 | 60,00 | |
| 19 | 59,17 | |
| 20 | 58,33 | |
| 21 | 57,50 | |
| 22 | 56,67 | |
| 23 | 55,83 | |
| 24 | 55,00 | 2 |
| 25 | 54,17 | |
| 26 | 53,33 | |
| 27 | 52,50 | |
| 28 | 51,67 | |
| 29 | 50,83 | |
| 30 | 50,00 | |
| 31 | 49,17 | |
| 32 | 48,33 | |
| 33 | 47,50 | |
| 34 | 46,67 | |
| 35 | 45,83 | |
| 36 | 45,00 | 3 |
| 37 | 44,17 | |
| 38 | 43,33 | |
| 39 | 42,50 | |
| 40 | 41,67 | |

| | | |
|-----------|--------------|----------|
| 41 | 40,83 | |
| 42 | 40,00 | |
| 43 | 39,17 | |
| 44 | 38,33 | |
| 45 | 37,50 | |
| 46 | 36,67 | |
| 47 | 35,83 | |
| 48 | 35,00 | 4 |
| 49 | 34,17 | |
| 50 | 33,33 | |
| 51 | 32,50 | |
| 52 | 31,67 | |
| 53 | 30,83 | |
| 54 | 30,00 | |
| 55 | 29,17 | |
| 56 | 28,33 | |
| 57 | 27,50 | |
| 58 | 26,67 | |
| 59 | 25,83 | |
| 60 | 25,00 | 5 |
| 61 | 24,17 | |
| 62 | 23,33 | |
| 63 | 22,50 | |
| 64 | 21,67 | |

| | | |
|-----------|--------------|----------|
| 65 | 20,83 | |
| 66 | 20,00 | |
| 67 | 19,17 | |
| 68 | 18,33 | |
| 69 | 17,50 | |
| 70 | 16,67 | |
| 71 | 15,83 | |
| 72 | 15,00 | 6 |
| 73 | 14,17 | |
| 74 | 13,33 | |
| 75 | 12,50 | |
| 76 | 11,67 | |
| 77 | 10,83 | |
| 78 | 10,00 | |
| 79 | 9,17 | |
| 80 | 8,33 | |
| 81 | 7,50 | |
| 82 | 6,67 | |
| 83 | 5,83 | |
| 84 | 5,00 | 7 |
| 85 | 4,17 | |
| 86 | 3,33 | |
| 87 | 2,50 | |
| 88 | 1,67 | |

| | | |
|----|------|--|
| 89 | 0,83 | |
| 90 | 0 | |

Conscient du problème que ce mode simplifié de l'évaluation de la valeur de marché ne puisse pas dans tous les cas conduire à un résultat satisfaisant, il est proposé, qu'en cas de désaccord, l'employeur fasse établir une expertise certifiée par un professionnel de la branche automobile pour, le cas échéant, déterminer un prix du marché divergeant du mode simplifié. La valeur du marché peut également diverger en présence de circonstances particulières à apprécier par l'administration, par exemple s'il s'agit d'un véhicule de collection ou d'un véhicule à valeur très élevée.

Art. 6. -Attribution d'avantages nets d'impôt

Dans le cas où l'employeur prend en charge l'impôt sur les salaires résultant de l'imposition des avantages faisant l'objet du présent règlement grand-ducal, ceux-ci sont à considérer comme rémunérations nettes d'impôt. La retenue d'impôt est à opérer d'après les dispositions des articles 22 à 26 du règlement grand-ducal modifié du 9 janvier 1974 relatif à la détermination de la retenue d'impôt sur les salaires et les pensions.

Art. 7.

L'attribution d'un avantage en nature au salarié avec, en contrepartie, diminution de la rémunération en espèces est calculé comme suit.

La méthode de l'évaluation forfaitaire n'est pas applicable lorsque l'avantage en nature est accordé au salarié en contrepartie de la réduction de sa rémunération en espèces.

Dans un tel cas, la réduction de la rémunération en espèces est à comparer à la valeur effective (valeur estimée de réalisation) de l'avantage en nature. En cas d'équivalence de la réduction de la rémunération avec la valeur réelle de l'avantage en nature, la substitution de la rémunération en espèces par l'avantage en nature ne modifie ni le montant brut de la rémunération ni son montant imposable.

Dans le cas où l'employeur prend à sa charge d'autres frais en relation avec l'avantage accordé, ceux-ci sont à soumettre à la retenue d'impôt par leur valeur effective.

Art. 8.

~~L'avantage de la mise à la disposition du salarié d'un cycle à pédalage assisté défini à l'article 129d, alinéa 1, lettre b) de la loi ou d'un cycle défini à l'article 129d, alinéa 1, lettre c) de la loi est à évaluer à zéro euros.~~

L'avantage de la mise à la disposition du salarié d'un cycle ou d'un cycle à pédalage assisté défini à l'article 2, alinéa 1, point 2.15, lettre a) respectivement lettre c) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, est à évaluer à zéro euro.

Art. 9.

Le présent règlement est applicable à partir de l'année d'imposition 2017.

Pour les voitures qui font l'objet d'un contrat non-échu au 1^{er} janvier 2017, l'avantage en nature est calculé jusqu'à l'échéance normale du terme invariablement avec un taux de 1,5 pour cent.

Art. 10.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.



FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

Coordonnées du projet

| | |
|--|---|
| Intitulé du projet : | Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 23 décembre 2016 portant exécution de l'article 104, alinéa 3 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu. |
| Ministère initiateur : | Ministère de la Mobilité et des Travaux publics |
| Auteur(s) : | Pol Philippe Gilles Caspar |
| Téléphone : | 24784958 |
| Courriel : | pol.philippe@tr.etat.lu |
| Objectif(s) du projet : | <p>En vue de l'objectif du plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) d'atteindre à l'horizon 2030 un taux de 49% de voitures électriques dans le parc automobile et tel qu'annoncé dans le programme de coalition du Gouvernement, il soit proposé par le présent avant-projet de règlement grand-ducal de mettre à jour le régime de l'avantage en nature des voitures de fonction afin de privilégier davantage les voitures à zéro ou faibles émissions de roulement.</p> <p>Le présent avant-projet de règlement grand-ducal a pour objet d'apporter au règlement grand-ducal modifié du 23 décembre 2016 portant exécution de l'article 104, alinéa 3 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu, certaines modifications aux seuils applicables pour déterminer l'avantage en nature des voitures de société de catégorie M1 appartenant à l'employeur ou pris en location ou en leasing par l'employeur et mis à disposition, au moins partiellement, à des fins non professionnelles par l'employeur au salarié.</p> |
| Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)s | Ministère des Finances |
| Date : | 30/11/2021 |



Mieux légiférer

1

Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui Non

Si oui, laquelle / lesquelles : Ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire,
Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable,
Ministère de l'Économie (Classes moyennes)

Remarques / Observations :

2

Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales : Oui Non
- Citoyens : Oui Non
- Administrations : Oui Non

3

Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a. ¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations : modification des paramètres d'un régime existant

¹ N.a. : non applicable.

4

Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non

Remarques / Observations :

5

Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non

Remarques / Observations :



6

Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui Non

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x
coût administratif par destinataire)

modification des paramètres d'un régime existant

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

7

a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ?

Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

8

Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.

9

Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?

Oui Non N.a.

Si oui, laquelle :

10

En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

Oui Non N.a.



Sinon, pourquoi ?

11

Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une

Oui Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui Non

Remarques / Observations :

12

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

Oui Non N.a.

13

Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)

Oui Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

Oui Non N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :



Egalité des chances

15

Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez pourquoi :

Les dispositions du présent avant-projet de règlement grand-ducal s'appliquent aussi bien aux hommes qu'aux femmes.

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

16

Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.

Si oui, expliquez
de quelle manière :

Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

