



CHAMBRE DES SALARIÉS
LUXEMBOURG



AVIS

Avis IV/38/2026

7 octobre 2026

Voiture de société – avantage fiscal

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

Par lettre du 27 juillet 2026, Monsieur Bob KIEFFER, directeur du Trésor, a soumis à la Chambre des salariés le projet de règlement grand-ducal portant modification 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 (voitures de société).

a) Objet du projet

Les voitures de service mises à disposition des salariés par leur employeurs sont considérées d'un point de vue fiscal comme un avantage salarial en nature (ATN), dont la valeur est soumise à l'impôt avec le salaire.

Avant 2017, cet avantage était évalué selon un forfait unique de 1,5% de la valeur du véhicule.

Depuis 2017, cette valorisation a été échelonnée en fonction des émissions de CO₂ émises par le véhicule, actuellement comprise entre 0,5% et 2% : moins le véhicule est polluant en émissions directes, plus son taux d'évaluation est faible.

En plus de la réduction de la circulation grâce à l'expansion massive des transports publics, l'électrification du parc automobile luxembourgeois fait partie de la stratégie nationale de décarbonation inscrite au Plan national intégré en matière d'énergie et de climat du Luxembourg pour la période 2021-2030 (PNEC) ; celui-ci mentionne par trois fois l'objectif en matière d'électromobilité de 49% du parc automobile résident constitués d'un mix de voitures électriques/de type plug-in hybride (PHEV) d'ici 2030.

Selon les auteurs du projet, considérant dans les pays voisins que la part de marché des véhicules purement électriques régresse rapidement sans incitations financières significatives, l'évaluation fiscalement favorable des voitures sans émission de roulement octroyées comme avantage aux salariés contribue à la transition vers l'électromobilité.

Or, selon les données par eux relayées, l'essoufflement des ventes de voitures électriques serait observable en 2025 et 2026, de même que celui du marché du leasing en 2025 et au premier trimestre 2026, y compris dans les segments de l'électrique pure et des plug-in hybrides. Par ailleurs, les ministres de l'Économie et des Finances indiquent¹ que les émissions moyennes de CO₂ sont reparties à la hausse depuis 2025 dans les flottes de leasing à moteur thermique, suggérant un récent recours accru à des voitures thermiques davantage émettrices immatriculées au nom de personnes morales dans ce segment du marché, alors que ces émissions étaient en baisse continue depuis plusieurs années. Ceci serait imputable à un traitement fiscal indifférencié entre des « voitures salaires » thermiques plus ou moins polluantes ou encore hybrides.

C'est pourquoi le présent projet propose de prolonger jusqu'au 31 décembre 2030 (échéance correspondant à la fin du programme d'aides financières *Klimabonus Mobilité*) l'évaluation avantageuse (0,5% ou 0,6% de la valeur du véhicule) des voitures électriques qui devait expirer au 1^{er} janvier 2027, mais également d'alléger le forfait actuellement de 2% destiné aux hybrides rechargeables affichant des émissions inférieures à 50 grammes de CO₂ par kilomètre en le baissant à 1%.

Ces taux passeront ensuite respectivement à 1% pour les voitures purement électriques efficaces sur un plan énergétique ainsi que pour les voitures à hydrogène, 1,2% pour les électriques moins efficaces² et à 1,5% pour les hybrides rechargeables dont les émissions sont égales ou inférieures à 50 g/km. Les autres véhicules seront soumis à un taux de 2%, comme c'est le cas pour les immatriculations de véhicules thermiques à partir du 1^{er} janvier 2025 (si le contrat n'a pas été signé jusqu'au 31 décembre 2024). De même, à partir de 2027, ce taux de 2% s'appliquera à tous les véhicules non purement électriques, sauf à l'hybride rechargeable (≥ 50 g/km) dont la première immatriculation aura eu lieu à partir du 1^{er} janvier 2027 (et qui n'auront pas fait l'objet d'un contrat signé jusqu'au 31 décembre 2026).

¹ Voir la réponse à la question parlementaire n° 4593 du 6 août 2026 relative à la modification du régime fiscal applicable aux voitures hybrides.

² Pour rappel, l'efficacité est définie en fonction d'une consommation électrique qui ne dépasse pas 180 wattheures/kilomètre ou bien 200 wattheures/km si la puissance maximale du système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatts (ndr : soit 204 chevaux). Concernant le wattage heure par kilomètre, une consommation électrique de 180 à 200 Wh/km équivaut énergétiquement à environ 2 litres de carburant aux 100 km, mais fournit, grâce à l'efficacité de la motorisation électrique, un service de travail mécanique aux roues comparable à celui de 5 à 8 litres pour 100 km consommés par une voiture thermique, selon qu'il s'agit d'un diesel ou d'une essence.

Taux d'évaluation forfaitaire de l'avantage en nature pour les voitures de société

Type de véhicule	Taux applicable jusqu'au 31 décembre 2030	Taux applicable à partir du 1 ^{er} janvier 2031
Voiture purement électrique efficiente sur le plan énergétique ou voiture à hydrogène	0,5%	1,0%
Voiture purement électrique moins efficiente	0,6%	1,2%
Hybride rechargeable avec émissions égales ou inférieures à 50 g CO ₂ /km	1,0%	1,5%
Autres véhicules, notamment véhicules thermiques et non purement électriques	2,0%	2,0%

b) Commentaires de la CSL

Notre Chambre souhaite émettre quelques observations au sujet de ce changement concernant les voitures de société en tant qu'avantage en nature salarial : remarque générale pour commencer, puis liée aux enjeux environnementaux et sociaux pour poursuivre.

Force est de constater un revirement quelque peu contradictoire, à plus d'un titre, que le ministère des Finances opère sur le segment des voitures de société par le présent projet.

1) Quelle est l'efficacité réelle du système de subventionnement ?

Tout d'abord, ce changement de direction s'attire nombre de critiques publiques. Toutefois, ce n'est sans doute pas tant le projet en soi qui devrait être mis en cause, mais plutôt le PNEC lui-même, spécifiquement en matière d'électromobilité, qui offre la possibilité aux auteurs du projet de prendre cette orientation.

En effet, il convient de noter que le projet s'inscrit en cohérence avec le PNEC établi par le Gouvernement dont les objectifs à moyen (2030) et long terme (2050) sont de réduire les émissions de gaz à effet de serre et atteindre une « neutralité » carbone, mais aussi d'augmenter la part des énergies renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie ou encore d'améliorer l'efficacité énergétique du pays.

Or, pour atteindre ses objectifs d'ici 2030, le Luxembourg a fixé une part d'électromobilité de 49% du parc automobile national, où à la fois les véhicules purement électriques mais aussi les hybrides rechargeables jouent un rôle.

Encadré 1 : électromobilité incluant les hybrides plug-in ?

Le ministre de l'Environnement tire de la scène européenne la légitimité de son objectif en matière d'électromobilité d'ici 2030, mixant à la fois les voitures purement électriques et les hybrides rechargeables (PHEV)³. En effet, par exemple, le règlement européen sur les besoins de déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR) fournit un vocabulaire générique dans lequel les PHEV peuvent être considérés comme des « véhicules électriques » (car rechargeables de l'extérieur)⁴.

Cette définition fonctionnelle vaut cependant dans le contexte des infrastructures de recharge et ne signifie pas qu'un PHEV équivaut à un BEV pour les objectifs climatiques. Par conséquent, si tout BEV est un véhicule électrique, tout véhicule électrique au sens AFIR n'est pas un BEV. Le vocabulaire européen n'est d'ailleurs pas uniforme, car chaque acte officiel définit les termes en fonction de son objet : recharge, émissions de CO₂, marchés publics, taxonomie, etc., sans en réalité reconnaître d'équivalence, en dehors de l'AFIR, que le ministre met en avant.

Néanmoins, le droit européen reconnaît comme solution transitoire et conditionnelle que les PHEV performants (≥ 50g/km) peuvent contribuer au parcours vers les objectifs climatiques durant cette décennie, tout en orientant clairement la politique de long terme vers les véhicules zéro émission⁵.

³ Interview du 10.09.2026 à la radio 100,7.

⁴ « Véhicule électrique » désigne un véhicule motorisé équipé d'un groupe motopropulseur contenant au moins une machine électrique non périphérique servant de convertisseur d'énergie avec un système de stockage d'énergie électrique rechargeable, pouvant être rechargé à l'extérieur.

⁵ Voir, par exemple, le considérant 22 du règlement (UE) 2023/851 modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat : « Avant cette date [1^{er} janvier 2030] et, par conséquent, tout au long de la présente décennie, le mécanisme d'incitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions continuera de soutenir le déploiement des véhicules dont les émissions oscillent entre zéro et 50 g de CO₂/km, y compris des véhicules électriques à batterie, des véhicules électriques à pile combustible fonctionnant à l'hydrogène et des véhicules hybrides rechargeables performants. Toutefois, il convient de revoir les références des véhicules à émission nulle et à faibles émissions afin de tenir compte de l'adoption plus rapide des véhicules à émission nulle sur le marché de l'Union. Après le

Nonobstant, pour les objectifs climatiques nationaux, ce ne sont pas les étiquettes (par ex. AFIR) qui comptent, mais les émissions effectives de gaz à effet de serre relevant notamment du transport routier. Les émissions provoquées par le carburant consommé par les PHEV participent donc au bilan national.

Un raisonnement de facilité assimilant véhicules électriques et plug-in hybrides est pour le moins contestable, dans la mesure où il confond une capacité technique de recharge avec une performance environnementale effective.

Pour combler son retard et apaiser les fédérations de la distribution automobile (concession, leasing et location, production et importation, réparation), le Gouvernement entend donc redynamiser le levier fiscal portant sur les voitures hybrides de société. Selon eux, le leasing propose une forme rapide de renouvellement du parc automobile, contrairement à la détention de voiture à titre privé, l'âge moyen de ces derniers étant plus du double des voitures de société et plus de quatre fois celui des voitures en leasing.

Ce projet répond sans conteste à l'appel des fédérations automobiles⁶, et il ressemble à une tentative un peu désespérée de rattraper le retard cumulé par le pays sur ses propres objectifs en dépit des incitants mis en place depuis 20 ans ; l'État luxembourgeois peine en effet à concrétiser ses ambitions pour 2030, alors que seuls 12% à 13% du stock sont « électromobiles » au sens du PNEC au deuxième trimestre 2026.

Encadré 2 : l'état des lieux en matière de voitures de société

Dans cet ensemble de voitures résidentiels dont 49% du stock devraient être purement ou partiellement électriques en 2030, on trouve également la flotte des leasings au profit des entreprises qui peuvent mettre à disposition leurs véhicules à leurs salariés, à côté des voitures qu'elles pourraient louer ou dont elles ont la propriété juridique.

Selon les données de la Société nationale de circulation automobile (SNCA), les voitures immatriculées au nom de personnes morales résidentes représentent quelque 30% du stock automobile luxembourgeois (2023) ; par comparaison, ce taux est de 20% en Belgique.

Sur ces 30% de voitures de société, la House of automobile (HOA) estime que à peu près la moitié était utilisée en leasing opérationnel en 2024 (et 76% pour les seules voitures électriques de société). Concernant les immatriculations sur un an, le leasing opérationnel représente 58% des nouveaux enregistrements de voiture de société (82% du côté des voitures électriques). Le parc de leasing compte ainsi 36% de voitures électriques et 12% d'hybrides rechargeables (soit 48% au sens du PNEC), tandis que les full-hybrides affichaient 14% de parts de marché en 2025, contre 37% pour les moteurs thermiques.

Selon l'HOA, les travailleurs frontaliers constitueraient entre 40% et 50% des ventes annuelles de voitures aux personnes morales. Par extrapolation de ces données, nous pouvons estimer la part du parc automobile luxembourgeois total mise à disposition de frontaliers à environ 10%.

Toujours selon l'HOA, les ventes de voitures de société boosteraient ainsi le marché à hauteur de quelque 40% des immatriculations de véhicules personnels, qui pèseraient, à eux seuls, 800 millions de chiffre d'affaires pour les concessions, 130 de millions de TVA à destination de l'État et 1.900 emplois.

Il est utile de se remettre en mémoire l'instauration de la prime CAR-e lancée en 2007 jusqu'en 2014. L'abattement pour mobilité durable prit ensuite le relais de 2017 à 2020, avant l'introduction d'une prime dédiée aux voitures électriques à travers le programme *Clever fueren* à partir de 2019, lui-même intégré ensuite dans le dispositif dit *Klimabonus Mobilité* depuis 2022.

Encadré 3 : 20 ans de subventionnement des véhicules électriques

La prime CAR-e visait déjà en 2007 à subventionner la transition énergétique à hauteur de 750 euros pour les véhicules à faibles émissions⁷, montant relevé en 2010 à 1.500 euros couvrant les voitures électriques⁸ (accru de 1.000 euros à 1.750 euros de prime temporaire à la casse), puis à 3.000 euros pour les voitures 100% électriques et voitures hybrides si elles étaient sous le seuil de 60 g de CO₂/km ; ce montant fut porté à 5.000 euros pour ces mêmes véhicules en 2012 et réservé aux seules véhicules électriques et hybrides plug-in en 2013 et 2014⁹. La prime CAR-e fut abrogée à partir de 2015, provoquant un trou d'air en 2015 et 2016, le marché des véhicules électriques particuliers s'étant retrouvé sans aucune aide financière étatique directe.

^{1er} janvier 2030 [ndr : et jusqu'au 31 décembre 2034 dans l'état actuel du droit], les véhicules hybrides rechargeables continueront d'être imputés sur les objectifs à l'échelle du parc de l'Union que les constructeurs doivent atteindre. »

⁶ Voir par exemple les communiqués de la House of automobile du 2 juillet 2025 (*Marché automobile luxembourgeois : Repli du marché des entreprises au premier semestre 2025*) et du 10 décembre 2025 (*Voitures de société et Leasing Privé : Les leviers de la transition électrique*).

⁷ Inférieures ou égales à 160 g de CO₂/km à condition que la voiture soit propulsée exclusivement ou non par un moteur électrique ou par un moteur alimenté par du gaz naturel ou par une pile à combustible.

⁸ Émissions de CO₂ ne dépassant pas 100 g/km et conditionné à un contrat de fourniture d'électricité verte issue à 100 % de sources renouvelables en cas de voiture électrique.

⁹ Soit des primes en euros constants de 2026 de respectivement 1.134 euros, 2 135 euros, 4 175 euros, 6 729 euros, 6 552 euros et 6 443 euros.

Un nouvelle mesure fiscale qualifiée d'abattement pour mobilité durable (AMD) fut ensuite introduite en 2017 et abrogé à partir de 2021. Sur demande, cet abattement de revenu imposable était octroyé en raison de l'acquisition de la propriété juridique d'un véhicule neuf exclusivement utilisé à des fins privées ; son montant maximum s'élevait à 5.000 euros pour les voitures automobiles neuves à personnes à zéro émission, électriques ou à hydrogène et, à partir de 2018, à 2.500 euros pour les voitures automobiles neuves à personnes hybrides rechargeables, dont les émissions ne dépassaient pas 50 g CO₂/km.

Non cumulable avec l'AMD, le programme *Clever fueren* fut lancé en 2019 sous la forme d'une prime à l'achat d'un véhicule neuf, dont le montant variait en fonction de la catégorie de véhicules concernés : 5.000 euros¹⁰ notamment pour les voitures 100% électriques et à pile à combustible à hydrogène ainsi que 2.500 euros pour les voitures du type plug-in hybride dont les émissions de CO₂ étaient inférieures ou égales à 50 g/km.

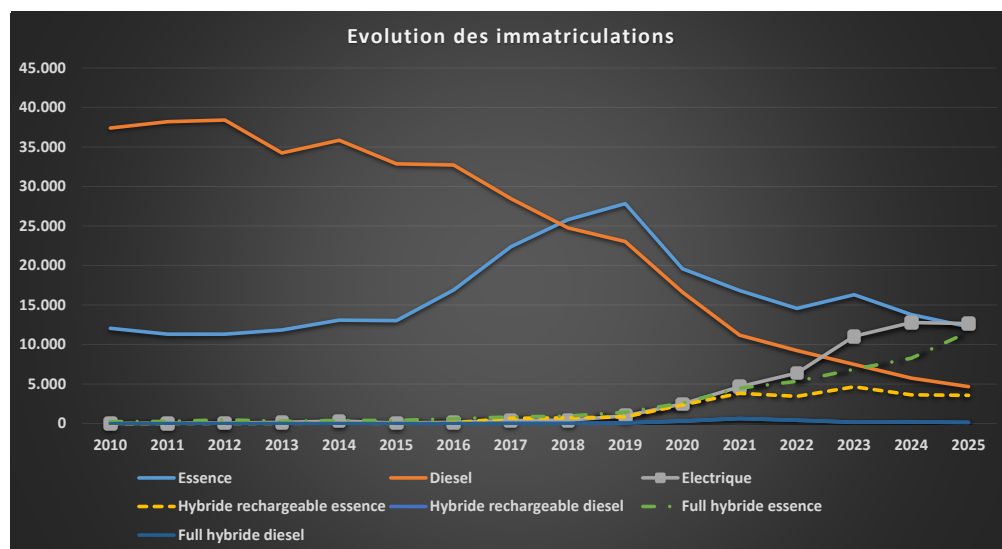
En 2021, comme mesure post-covid (*Neistart Lëtzebuerg*), il fut procédé à une majoration temporaire de 60 % de la subvention accordée pour les seules voitures électriques et à hydrogène (8.000 euros¹¹ au lieu de 5.000 euros), tandis que la prime dédiée aux hybrides rechargeables fut baissée à 1.500 euros. Pour les voitures dont la consommation d'énergie électrique dépassait le seuil de 180 Wh/km (ou 18 kWh/100 km), le montant de la prime fut porté à 3 000 euros. La prime de 8.000 euros fut aussi allouée pour les voitures comportant 7 places assises ou plus, sous condition que le requérant de l'aide fasse partie d'un ménage d'au moins 5 personnes, afin de tenir compte des besoins des familles nombreuses.

En 2022, *Clever fueren* fut ensuite intégré et rebaptisé sous la marque *Klimabonus (Mobilité)*. Résolument orienté vers la mobilité à zéro émission de CO₂, l'aide financière de 8.000 euros¹² introduite sous le programme *Neistart* fut maintenue pour les voitures 100% électriques, sous réserve que la consommation d'énergie électrique du véhicule ne dépasse pas 180 Wh/km, ce seuil étant toutefois étendu à 200 Wh/km (20 kWh/100 km), sous condition que la puissance nette maximale du système de propulsion de la voiture 100% électrique soit inférieure ou égale à 150 kilowatts, incluant ainsi les voitures de taille moyenne se prêtant, pour la plupart, au transport de 5 personnes. Les hybrides rechargeables n'ont plus été subventionnées depuis la création du régime dit *Klimabonus*.

À partir de 2024, les aides financières pour véhicules à zéro émission s'appliquent aux véhicules immatriculés au Luxembourg selon un tarif de 6.000 € euros pour une consommation électrique ≤ 16 kWh/100 km et à hydrogène et 3.000 euros jusqu'à 18 kWh/100 km (ou 20 kWh sous conditions). Une prime de 1.500 euros est prévue pour les véhicules de plus de trois ans.

Si l'on exprimait cette aide en euros d'aujourd'hui, les 6.000 euros applicables en 2024 et 2025 correspondraient en moyenne à environ 6.311 euros. Le législateur est en train de reconduire le régime *Klimabonus Mobilité* au même tarif jusqu'au 30 juin 2030 en y insérant, à partir de 2027, le préfinancement de la prime chez le concessionnaire et un leasing social distinct pour les ménages vulnérables.

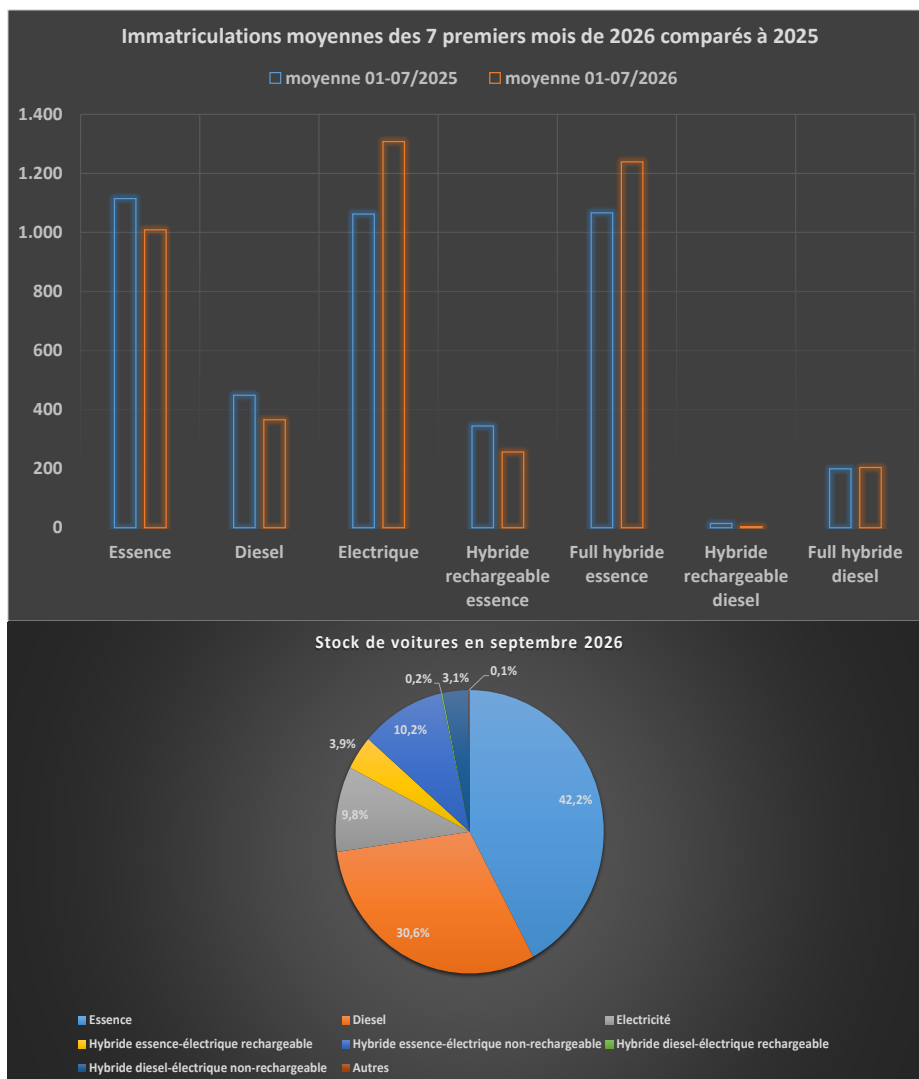
Si indéniablement, les immatriculations des voitures électriques ont connu un certain dynamisme au cours des dernières années, comme illustré dans le graphique suivant par le biais de immatriculations, les ambitions gouvernementales en matière de mix électromobile d'ici à 2030 semblent bien en passe d'être bien contrariées.



¹⁰ Correspondant à 6.155 euros d'aujourd'hui.

¹¹ Équivalent à 9.807 euros de 2026.

¹² Soit 9.373 euros et 8.817 euros constants de 2026



Source : STATEC

Il est donc permis de s'interroger sur l'efficacité de la stratégie développée au cours des 20 dernières années qui repose sur des primes à l'achat et sur l'approche d'une solution à taille unique pour tous les ménages, alors qu'aucun critère social pour cibler concrètement les personnes les moins favorisées n'a par ailleurs jamais été établi.

Si, bien sûr, le caractère incitatif des primes est tout à fait probable, dans quelle mesure les aides n'ont-elles pas constitué jusqu'à présent un effet d'aubaine pour des ménages les mieux nantis. Ceux-ci reportent éventuellement leur choix sur un modèle électrique, alors qu'ils avaient de toute façon prévu d'investir dans des véhicules plus onéreux et moins polluants, voire d'y recourir comme véhicule complémentaire plutôt que principal, tandis que les ménages à faible revenu ont probablement trouvé la subvention insuffisante pour passer à l'électromobilité.

En outre, ces primes n'auraient-elles pas dû être couplées à des désincitatifs puissants sur les véhicules thermiques afin de provoquer un changement de comportement plus rapide dans l'acte d'achat ?

Cette interrogation peut être étendue aux voitures de société, dont nombre constituent ce que l'on pourrait dénommer des « voitures-salaires ». Certes, si l'on en croit les données de l'HOA, la dynamique est plus favorable parmi les voitures de société grâce au leasing, où le parc électromobile au sens du PNEC représentent pratiquement le quota défini, avec 48% en 2024, concomitamment à des immatriculations sous leasing purement électriques qui sont majoritaires. Il n'empêche que, là aussi, un désincitant complémentaire permettrait d'accélérer encore le mouvement.

Pourquoi avantager in fine les voitures polluantes que sont les PHEV, plutôt que d'augmenter la valeur forfaitaire des véhicules émettant fortement du CO₂ au-delà d'un certain seuil ?

Au total, l'expérience des deux dernières décennies invite à apprécier avec prudence l'efficacité propre des seuls instruments incitatifs en matière d'électromobilité. Si les primes à l'achat, les abattements fiscaux et l'évaluation avantageuse de certains avantages en nature ont vraisemblablement contribué à soutenir la diffusion des véhicules électrifiés, leur capacité à modifier durablement la structure du parc automobile demeure difficile à isoler.

Les évolutions observées résultent en effet d'un faisceau de facteurs, parmi lesquels figurent non seulement les aides publiques, mais aussi le renchérissement de l'usage des véhicules thermiques depuis 2022. Dans ces conditions, le décalage persistant entre la trajectoire constatée et les objectifs retenus pour 2030 suggère la très probable insuffisance des incitations lorsqu'elles ne s'inscrivent pas dans un ensemble plus cohérent de signaux économiques. Sous cet angle, la comparaison entre le prix des carburants depuis 2020, les primes à l'achat et la fiscalité des voitures de société conduit à s'interroger sur l'équilibre général de la stratégie poursuivie.

Dès lors, une politique principalement centrée sur l'attrait financier à l'achat des véhicules purement électriques pourrait ne produire qu'un effet partiel si elle n'est pas complétée par des signaux suffisamment stables et lisibles décourageant le maintien des véhicules les plus émetteurs ou les moins efficaces. L'enjeu n'est pas d'opposer incitations et désincitations, mais de mieux articuler ces deux dimensions afin que la fiscalité, les primes et les prix relatifs convergent vers les mêmes objectifs de transition du parc automobile.

2) La question environnementale

Pour s'orienter résolument vers la mobilité à zéro émission de CO₂, le gouvernement a cessé de subventionner directement les hybrides rechargeables depuis 2022. Bien que les primes à l'achat d'hybrides personnelles n'existent plus, le Gouvernement décide de soutenir la transition en modifiant l'avantage en nature pour les voitures de société hybrides, faisant passer le taux d'évaluation pour une hybride rechargeable émettant moins de 50g CO₂/km de 2% à 1%. C'est pourquoi le retour à un avantage fiscal pour les voitures de fonction à partir de 2027 a suscité nombre de commentaires.

Nonobstant la cohérence soulignée plus haut de la mesure avec le PNEC, il paraît en effet peu cohérent de revenir, même indirectement, sur l'orientation retenue depuis 2022 dans un alignement plus poussé avec l'objectif de réduire les émissions de gaz carbonique.

Réintroduire, par la voie de l'avantage en nature applicable aux voitures de société, un traitement fiscal plus favorable pour les hybrides rechargeables revient donc à soutenir à nouveau une technologie qui avait été écartée des primes directes. L'incohérence tient moins à l'objectif poursuivi — accélérer le renouvellement du parc — qu'au signal envoyé aux contribuables, aux salariés et aux entreprises : alors que le régime des primes directes à l'achat privilégie les véhicules sans émission de roulement, le régime fiscal des voitures de société réouvre une voie préférentielle pour des véhicules qui restent, dans leur usage effectif, partiellement dépendants du moteur thermique.

Par ailleurs, le manque de cohérence se retrouve pareillement dans les seuils de consommation d'énergie retenus de part et d'autre de l'éventail des aides à la transition vers l'électromobilité. En effet, l'efficacité énergétique semble diverger selon que l'on achète une voiture à titre privée (prime directe) ou que l'on reçoive un avantage en nature par le biais d'une voiture-salaire (subvention indirecte par dépense fiscale).

Ainsi, le seuil le plus favorable est nettement plus strict pour la prime, où un véritable plafond d'éligibilité est fixé, alors que l'évaluation de la voiture-salaire ne prévoit pas d'exclusion fiscale des voitures électriques les moins efficaces, mais applique simplement un taux légèrement supérieur : au-delà de 200 Wh/km le véhicule ne reçoit aucune prime *Klimabonus* mais reste néanmoins traité comme voiture électrique pour l'ATN, au taux de 0,6%. Jusqu'à 160 Wh/km, les deux instruments classent le véhicule dans leur catégorie la plus favorable (*Klimabonus* : 6 000 euros et ATN : 0,5%) ; il s'agit de la seule tranche bénéficiant simultanément de la prime maximale et du taux ATN minimal.

Barèmes prévus pour les véhicules commandés ou nouvellement immatriculés à partir de 2027

Consommation WLTP et puissance	Klimabonus Mobilité	ATN mensuel prévu 2027–2030
≤ 160 Wh/km	6 000 €	0,5%
161–180 Wh/km	3 000 €	0,5%
181–200 Wh/km et puissance ≤ 150 kW	3 000 €	0,5%
181–200 Wh/km et puissance > 150 kW	Aucune prime	0,6%
> 200 Wh/km	Aucune prime	0,6%
Hybride rechargeable ≤ 50 g CO ₂ /km	Aucune prime	1%
Hybride rechargeable > 50 g CO ₂ /km	Aucune prime	2%

On ne perdra pas de vue que c'est en raison de l'effet de levier fiscal et opérationnel de la voiture-salaire en supplément du salaire ordinaire qui reste important que cet ATN est utilisé par les entreprises en faveur de leur salarié ; il agit comme un bouclier fiscal, rendant plus avantageux pour le salarié de choisir une voiture de société à usage personnel plutôt que d'acheter le véhicule en privé avec son propre salaire net ou via un versement en espèces équivalent¹³.

Ce mouvement de recul est d'autant plus embarrassant que ces véhicules hybrides rechargeables sont connus pour émettre des émissions, y compris sous la norme WLTP, plus importantes qu'annoncé par les constructeurs.

La plateforme collaborative *Spritmonitor* permet de calculer, de suivre et de comparer la consommation réelle de carburant ou d'énergie de véhicules en conditions d'utilisation quotidienne ; elle résume la situation de la manière suivante : la consommation moyenne des hybrides diesel et essence rechargeables (tous constructeurs et modèles confondus) affiche des valeurs respectivement de 22% et de 11% supérieures aux valeurs des constructeurs.

Les auteurs du projet reconnaissent eux-mêmes ce problème dans la réponse à la question parlementaire n° 4593 du 6 août 2026 relative à la modification du régime fiscale applicable aux voitures hybrides : les hybrides rechargeables jusqu'à présent monitorés au Luxembourg émettent 3,5 fois plus d'émissions que les valeurs WLTP annoncées lors de l'homologation des véhicules, ordre de grandeur que la Commission européenne avait, elle aussi, trouvé de son côté après analyse de données provenant de la surveillance embarquée de la consommation de carburant (OBFCM).

D'autres études vont dans le même sens de voitures hybrides rechargeables rejetant, dans des conditions réelles d'utilisation, beaucoup plus d'émissions qu'avancé par les constructeurs : parmi d'autres, le Conseil international sur le transport propre (à l'origine du *dieselgate*) parle de valeur entre 3,5 et 4,6 fois supérieures, et Transport & Environnement avance une fourchette équivalente montant même jusqu'à 6 fois plus élevées que les tests officiels.

L'intérêt environnemental des hybrides rechargeables dépend donc surtout de leur usage réel : faute de recharge régulière et d'un recours effectif au mode électrique, ils se rapprochent de véhicules thermiques alourdis, au bénéfice écologique limité.

Face à ces déviations de mesures, le calcul du facteur d'utilité, qui correspond à la proportion de kilomètres parcourus par le plug-in avec le moteur électrique par rapport aux kilomètres parcourus avec le moteur thermique, a été revu par les autorités européennes pour rapprocher les émissions évaluées des conditions réelles d'utilisation. Le passage de 80% des trajets en mode 100% électrique à 54 % en 2025 et seulement ± 34 % à l'horizon 2027 aura un effet sur les émissions anticipées des voitures hybrides offrant environ 60 km d'autonomie électrique.

Le taux de 1% doit ainsi attirer les salariés vers les PHEV les moins émetteurs plutôt que vers des voitures thermiques classiques, tandis que la nouvelle méthode européenne est censée éliminer

¹³ L'analyse doit se faire au cas par cas et en comparaison de pratiques de sacrifice salarial ou de budget dédié à une voiture, mais la version de complément de salaire en surplus du salaire de base reste potentiellement plus avantageuse.

progressivement du régime préférentiel les PHEV dont les performances reposaient sur une hypothèse irréaliste de conduite électrique.

Dès lors, notre Chambre se pose la question suivante : ne conviendrait-il pas de mettre à l'étude une évaluation de l'avantage en nature fondée, après une période d'utilisation à définir, sur les émissions réelles mesurées par les systèmes OBFCM plutôt que sur les seules valeurs WLTP, afin d'ajuster le taux applicable selon l'usage électrique effectif du véhicule — individuellement ou par modèle — et d'éviter qu'un hybride rechargeable peu ou jamais rechargé bénéficie durablement du même traitement fiscal qu'un véhicule principalement utilisé en mode électrique ?

Cette approche par la consommation réelle permettrait dans tous les cas de ne pas doubler un avantage déjà considérable pour les bénéficiaires d'un complément de « voiture-salaire » évalué à un taux favorable, qui plus est, sur la base de quantités d'émissions théoriques irréalistes.

3) L'avantage social caché

Par ailleurs, force est de constater que 92 à 93% des salariés ne disposent pas de cet avantage sous la forme de voiture-salaire.

En 2009, le STATEC estimait en effet que 7,3% des salariés profitaient de l'avantage en nature procuré par une voiture de société pour usage privé, contre 8% en 2018 ; sa part semble donc stable dans le temps.

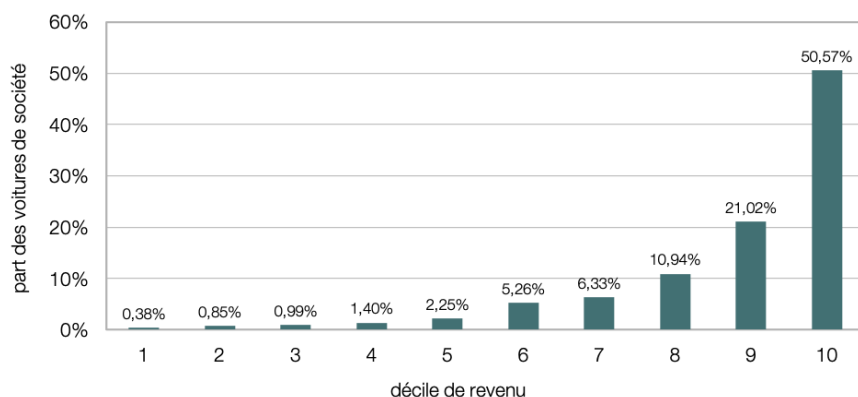
Ce sont les cadres dirigeants qui jouissent davantage que les autres catégories de travailleur d'un véhicule de fonction sur cette période (de 39% à 35% des cadres) suivis des professions intellectuelles supérieures (de 10% à 15%). Si les techniciens et professions intermédiaires faisaient jeu égal avec les professions intellectuelles en 2009, la part des premiers a reculé. Les autres professions (administratives et manuelles) restent sous les 5%.

Au sein des services, c'est dans la finance, l'immobilier, les activités scientifiques ainsi qu'administratives et de soutien que 18% des salariés ont bénéficié d'une voiture de société contre 9% dans le commerce de gros, les réparations, le transport, l'Horesca ainsi que les TIC et 2% et 1% dans l'administration publique/éducation, la santé et les autres services en 2018.

11% des hommes bénéficiaient d'une voiture de société pour usage privé contre 5 % des femmes en 2018. 9% des travailleurs en CDI ont obtenu l'avantage d'une voiture-salaire pour moins d'1% des CDD. 17% des managers profitent de cet avantage en nature contre 4% seulement des non-managers. Les professions et les revenus étant fortement corrélées, la situation luxembourgeoise prend certainement la même configuration que dans le graphique belge ci-après.

Alors que l'OCDE émet l'hypothèse que cet avantage bénéficie aux plus hauts revenus, les données fiscales belges confirment celle-ci, le paysage luxembourgeois étant, à ne pas en douter, très ressemblant : la distribution des voitures de société déclarées se fait au profit des revenus les plus hauts, 51% rien que dans le dernier décile de revenu contre moins de 6 % dans la moitié des revenus les plus faibles en Belgique.

Répartition des voitures de société par décile de revenu (Belgique, 2013)



Source : « Les voitures de société : diagnostics et enjeux d'un régime fiscal », May, Ermans et Hooftman, 2019

L'OCDE avançait en 2012 un ordre de grandeur de 2.000 euros pour la dépense fiscale associée à l'imposition des véhicules de société à usage personnel au Luxembourg (impôts et cotisations sociales payables inclus), soit 2.692 euros de 2026.

Considérant quelque 103.000 voitures de société en circulation au Luxembourg, dont pratiquement 50% passent par le leasing en étant potentiellement intégralement mises à disposition du salarié par l'employeur à des fins non professionnelles, le déchet budgétaire évalué à cet aune pourrait se monter au bas mot à un total de 139 millions d'euros.

La baisse du taux de valorisation d'un point de pourcentage à 1% des hybrides rechargeables émettant 50 grammes ou moins de carbone par kilomètre engendrerait selon les auteurs un déchet fiscal évalué à 5 millions par an. En divisant l'enveloppe annuelle de 5 millions par le nombre de PHEV immatriculés chaque année, on obtient un gain fiscal moyen par véhicule et par an d'environ 1.300 euros.

Dans ces conditions, la CSL estime que l'opportunité sociofiscale du dispositif mérite d'être appréciée avec prudence.

Le déchet fiscal annuel de 5 millions d'euros annoncé pour l'allègement du taux applicable aux hybrides rechargeables constitue en effet une ressource publique qui pourrait être mobilisée autrement, notamment au profit du leasing social en faveur de véhicules électriques que le Gouvernement entend mettre en place par ailleurs.

La CSL renvoie à ce sujet à son avis ad hoc à paraître (projet n° 46/2026).

Un tel redéploiement permettrait de soutenir l'accès à une mobilité moins émettrice pour les ménages qui en sont aujourd'hui les plus éloignés, plutôt que de renforcer un avantage concentré sur une fraction limitée des salariés bénéficiant d'une voiture de société.

La même logique pourrait s'appliquer aux recettes supplémentaires susceptibles de résulter d'un relèvement ciblé des taux de valorisation applicables aux voitures de société les plus polluantes. Plutôt que de réintroduire un avantage fiscal en faveur de motorisations dont le bénéfice environnemental dépend fortement des usages effectifs, le législateur pourrait envisager une modulation plus exigeante de l'avantage en nature, en particulier pour les véhicules à émissions élevées ou à efficacité énergétique insuffisante.

Les recettes ainsi dégagées contribueraient tout autant à renforcer la cohérence du dispositif, en faisant financer une partie de l'accompagnement social de la transition par les véhicules dont l'usage demeure le moins compatible avec les objectifs climatiques.

En définitive, l'enjeu n'est pas seulement environnemental, mais également distributif. Une politique de transition crédible ne devrait pas se limiter à rendre plus attractifs certains véhicules de société, mais veiller à ce que les moyens fiscaux disponibles bénéficient aussi aux ménages pour lesquels le passage à l'électromobilité reste financièrement hors de portée.

À cet égard, l'affectation au financement du leasing social (voire au déploiement d'infrastructures de recharge performantes finement maillées) du déchet fiscal évité ainsi que des recettes issues d'une fiscalité plus différenciée sur les véhicules de société polluants offrirait une articulation plus lisible entre justice sociale, efficacité environnementale et cohérence fiscale.

Par conséquent, notre Chambre n'approuve pas la mesure relative aux PHEV proposée par le présent projet, eu égard aux remarques qu'elle formule.

Par ailleurs, notre Chambre rappelle la nécessité de continuer à investir massivement dans un réseau de transports publics qui, s'il est certes gratuit, doit continuer à développer son efficacité, sa fréquence et son maillage sur le territoire en vue d'augmenter sa performance, sa ponctualité et son attractivité générales.

Pour la Chambre des salariés,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hoffmann', with a long horizontal stroke extending to the right.

Sylvain HOFFMANN
Directeur

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Back', with a large circular loop at the beginning and a long horizontal stroke extending to the right.

Nora BACK
Présidente

L'avis a été adopté à l'unanimité.