



CHAMBRE DES SALARIÉS
LUXEMBOURG



AVIS

Avis III/03/2022

17 janvier 2022

Avantage en nature : évaluation fiscale d'une voiture

relatif au

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

Par lettre du 23 décembre 2021, le ministre de la Mobilité et des Travaux publics, Monsieur François Bausch, nous a saisi pour avis sur le projet de règlement grand-ducal (RGD) sous rubrique.

1. Objet du projet

Le présent projet de règlement modifie 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 revenu¹. Ce projet de RGD a trait à la méthode d'évaluation fiscale de la mise à disposition du salarié de voitures de société (de catégorie M1), appartenant à l'employeur ou prises en location ou en leasing par celui-ci et dont le salarié profite, au moins partiellement, à des fins non professionnelles ; cette mise à disposition d'un véhicule dit de fonction constitue en effet un avantage en nature qu'il convient d'imposer.

Depuis la réforme fiscale de 2017, le calcul de cet avantage en nature évalué forfaitairement ne dépend plus uniquement de la valeur de ce véhicule, mais également de son taux d'émission de CO₂ et de sa motorisation².

Toutefois, cette nouvelle approche, qui avait des visées écologiques et devait favoriser la transition énergétique dans le secteur de la mobilité, a montré, selon les auteurs du projet, une efficacité insuffisante. Si les voitures à motorisation électrique pure ont pesé 8,1% de toutes les nouvelles immatriculations au cours des sept premiers mois de l'année 2021, elles n'ont seulement représenté que 8,5% des nouvelles immatriculations du côté des personnes morales, où la majorité de ces véhicules sont des voitures de fonction. En outre, si le taux de voitures émettant plus de 110 g/km diminue dans les nouvelles immatriculations de véhicules de fonction, il reste très majoritaire (70% en 2021 contre 93,6% en 2019).

Pour les auteurs du projet, le fait que cette décarbonation ne soit pas substantiellement plus avancée que celle du parc de véhicules privés montre que le régime actuel d'évaluation reste attractif pour des véhicules à niveaux d'émissions élevés. Or, le plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) a pour objectif d'atteindre à l'horizon 2030 un taux de 49% de voitures électriques dans le parc automobile. De plus, un seuil de 95 g/km NEDC (soit ± 110 g/km selon le nouveau cycle d'essai WLTP), qui est imposé en 2020 comme objectif minimal d'émissions aux constructeurs d'automobiles pour toutes les nouvelles voitures immatriculées dans l'Union européenne³, servira de jalon à court terme.

Par conséquent, le présent projet de RGD propose de mettre à jour le calcul de l'avantage en nature des voitures de fonction afin de privilégier davantage les voitures à zéro ou à faibles émissions de roulement. Dans un premier temps, seules les voitures de fonction à zéro ou faibles émissions mises à disposition des salariés sont éligibles et fiscalement avantagées par rapport à une acquisition d'une voiture en nom propre. Dans un second temps, il est prévu de limiter un tel avantage uniquement aux véhicules à zéro émission de CO₂.

2. Les détails du projet

L'évaluation réelle de l'avantage reste possible sur la base de la tenue d'un carnet de bord consignait les kilomètres parcourus à titre privé par le salarié à l'aide du véhicule professionnel (multipliés par le prix de revient kilométrique du véhicule pour l'employeur).

Concernant le calcul forfaitaire dont question ici, avant 2017, l'avantage en nature était évalué à 1,5% de la valeur de la voiture neuve (TVA comprise moins remise éventuelle). Depuis 2017, le schéma d'évaluation de la rémunération en nature mensuelle du salarié se présente comme suit (cycle d'essai WLTP à partir de l'année d'imposition 2021), la mise à disposition du salarié d'un cycle à pédalage assisté ou d'un cycle étant pour sa part évaluée à 0 euro.

¹ « Des règlements grand-ducaux pourront réglementer l'évaluation forfaitaire de certaines recettes en espèces et en nature, ces règlements pouvant tenir compte de critères écologiques. »

² Une pénalité ayant été introduite pour le diesel et les voitures à faibles émissions en CO₂ étant favorisées par rapport aux moteurs thermiques classiques, où les voitures à zéro émission de roulement jouissent du taux le plus avantageux.

³ 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.

| 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 y figurant servent de preuves probantes pour déterminer le taux de l'avantage en nature.

L'an 2022 sera une année de transition au cours de laquelle le tableau précédent reste d'actualité si l'immatriculation du véhicule a eu lieu entre le 1^{er} janvier 2017 et le 31 décembre 2021 ou que celui-ci fait l'objet d'un contrat signé jusqu'au 31 décembre 2021 et est immatriculé jusqu'au 31 décembre 2022. À noter que si le barème reste identique, la terminologie change pour désigner les différentes catégories en lien avec l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques : la première colonne s'intitulera « motorisation thermique non diesel (seule ou hybride) », la deuxième « motorisation diesel (seule ou hybride) » et la troisième « motorisation électrique pure ou à pile à combustible à hydrogène ».

Pour les contrats qui courent à partir de 2022 pour une voiture de fonction immatriculée en 2022, l'évaluation se fait, en 2022, selon le schéma précédent et, à partir de 2023, selon le nouveau schéma ci-dessous.

En effet, à partir du 1^{er} janvier 2023, la mise à jour du régime offre un schéma d'évaluation qui évolue comme suit pour les véhicules 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.

| 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% |

En revanche, dans les mêmes conditions d'immatriculation et de signature de contrat qu'à l'alinéa précédent, les taux applicables pour les voitures électriques pures ou à pile à combustible à hydrogène (zéro émission de roulement) se présentent de la manière suivante.

| Catégorie | Taux |
|--|------|
| Hydrogène | 0,5% |
| Électrique pure consommant ≤180 wattheures/km d'énergie électrique | 0,5% |
| Électrique pure consommant >180 wattheures/km d'énergie électrique | 0,6% |

Ensuite, 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), le schéma d'évaluation de la rémunération mensuelle sera établi comme suit, selon les différentes catégories et/ou motorisations.

| Catégorie | Taux |
|--|------|
| Hydrogène | 1% |
| Électrique pure consommant ≤180 wattheures/km d'énergie électrique | 1% |
| Électrique pure consommant >180 wattheures/km d'énergie électrique | 1,2% |
| Toute autre motorisation | 2% |

On notera que ces ajustements du calcul de la rémunération en nature ont donc pour effet, à partir de 2023, d'augmenter le taux de valorisation de toutes les voitures dont le grammage de CO₂ est supérieur à 80 g/km. De même, les voitures à motorisation électrique qui sont gourmandes en énergie électrique (> à 180 wattheures/km) voient leur taux actuellement « *très avantageux* » passer de 0,5% à 0,6%. Cette dernière adaptation est similaire à la modulation des primes pour voitures électriques purs introduite par le RGD du 8 juillet 2021⁴.

Dans un second temps, à partir de 2025, le projet propose de simplifier le régime en accordant les taux les plus favorables aux seules voitures à zéro émission de roulement, mais aussi de le renchérir globalement avec, notamment, des taux pour ce dernier type de véhicules qui sont multipliés par deux.

Selon les auteurs, il s'agirait ainsi de tenir compte du et de répondre au succès croissant des voitures 100% électriques qui bénéficient aussi d'une prime complémentaire à l'achat jusqu'à 8.000 euros (20% des nouvelles immatriculations de voitures de fonction attendus en 2025), sans quoi les taux favorables actuels conduiraient à des manques de recettes importants pour les caisses publiques à moyen terme. De plus, l'adaptation à la hausse des taux concernant toutes les autres motorisations rendrait aussi le leasing d'une voiture de fonction financièrement désavantageux pour le salarié par rapport à une acquisition de la voiture en son nom propre⁵ ; les auteurs cherchent de la sorte à encourager les salariés, qui bénéficient d'un tel bonus salarial, à opter pour une voiture de fonction émettant zéro émission de CO₂ dans une perspective *tank to wheel*.

En 2021, le taux moyen appliqué pour l'ensemble des quelque 40.000 véhicules de fonctions immatriculés, était de 1,309%. Les nouveaux seuils fixés résulteraient, toutes choses égales par ailleurs, en un taux moyen de 1,496% à partir de 2023, qui baisserait jusqu'à 1,212% en fin 2024.

Déoulant des hypothèses des auteurs, le montant moyen de l'avantage se situerait ainsi possiblement entre 353 et 458 euros⁶.

D'après les analyses faites, le renouvellement des voitures de fonction se produit généralement tous les 4 à 6, l'âge moyen de ces voitures étant de 2,5 ans. Chaque année un quart des voitures de fonction est remplacé. Après quatre ans, donc à compter de la fin d'année 2024, le parc des voitures de fonction devrait ainsi avoir connu un renouvellement intégral ; 25 à 30% du parc des voitures de fonction seraient alors 100% électrique.

Selon les auteurs, il n'est pas possible d'établir des estimations sur les recettes globales qu'entraîneraient ces changements. Au vu des hypothèses retenues et par rapport à l'année de référence 2021, « *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.* »

⁴ 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.

⁵ Selon les estimations des ministères consultés pour rédiger le projet, les auteurs retiennent que 1,8% correspondrait en moyenne au seuil moyen à partir duquel le leasing d'une voiture de fonction n'est plus financièrement avantageux pour un salarié par rapport à une acquisition en nom propre.

⁶ Si le véhicule vaut 27.000 euros, valorisé au taux moyen de 1,309% : les auteurs parlent en effet d'un coût moyen de 35.000 euros par véhicule. Avec un différentiel de 30% en leasing opérationnel par rapport au prix d'achat, ce dernier serait alors de 27.000 euros, en toute hypothèse. Si le coût de 35.000 euros mentionné par les auteurs représente le prix d'achat du véhicule, la rémunération en nature moyenne correspond alors à 458 euros.

Effets des changements de valorisation des voitures de fonction

Soit deux salariés qui disposent dans leur package salarial d'une voiture de société, indépendamment de leur salaire brut, sans aucune participation de leur part au leasing opérationnel (*all-in*) contracté par leur employeur qui leur met le véhicule à disposition pour une période de 5 années. Ils choisissent soit un véhicule tout électrique consommant >180 wattheures/km pour un salaire annuel respectif de 50.000 et 100.000 euros, soit un véhicule émettant plus de 150 g/km de gaz carbonique pour le même salaire annuel respectif de 50.000 et 100.000 euros (soit 4.167 et 8.333 euros par mois).

| | Salarié 1 – 50.000 euros | Salarié 2 – 100.000 euros |
|---|---------------------------|---------------------------|
| Valeur du véhicule | 27.000 euros | 54.000 euros |
| <i>Leasing all-in à charge de l'employeur</i> | <i>583 euros par mois</i> | <i>1.166 euros</i> |
| Valeur de l'avantage en nature 2021 | 27.000x0,5% =135 € | 54.000x0,5% =270 € |
| | 27.000x1,8% =486 € | 54.000x1,8% = 972 € |
| Valeur de l'avantage en nature 2023 | 27.000x0,6% =162 € | 54.000x0,6% =324 € |
| | 27.000x1,8% =486 € | 54.000x1,8% = 972 € |
| Valeur de l'avantage en nature 2025 | 27.000x1,2% =324 € | 54.000x1,2% =648 € |
| | 27.000x2,0% =540 € | 54.000x2,0% = 1.080 € |

Le salarié 1 dispose actuellement d'un revenu net d'impôt en classe 1 de 3.119 euros par mois⁷.

En y ajoutant un avantage en nature à hauteur de 135 euros pour son véhicule de fonction 100% électrique, son revenu net d'impôt passe à 3.059 euros. Si le véhicule émettait plus de 150 g de carbone par km, son net d'impôt s'élèverait à 2.889 euros.

Toutes chose égales par ailleurs son net d'impôt s'élèvera en 2023 et en 2025 respectivement à 3.043 euros et 2.968 euros (-3% par rapport à 2021) pour une voiture électrique (> 180 Wh/km) ainsi qu'à 2.889 euros et 2.862 euros (-1%) en cas d'utilisation d'une voiture émettant du CO₂. Il gagnera en 2025 cent euros s'il choisit le véhicule électrique le plus économe⁸.

| € | Hors ATN | ATN 0,5% | ATN 0,6% | ATN 1,2% | ATN 1,8% | ATN 2% |
|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|--------|
| salaire brut | 4.167 | 4.302 | 4.329 | 4.491 | 4.653 | 4.707 |
| cotisation | 460 | 475 | 478 | 496 | 514 | 520 |
| imposable | 3.706 | 3.826 | 3.850 | 3.994 | 4.139 | 4.187 |
| impôt | 587 | 635 | 645 | 703 | 763 | 784 |
| net d'impôt | 3.119 | 3.057 | 3.043 | 2.968 | 2.889 | 2.862 |

Le salarié 2, pour sa part, passe entre 2021 et 2025 d'un revenu net d'impôt de 5.153 euros à 4.971 euros (-3,5%) pour un véhicule électrique (> 180 Wh/km) et de 4.814 euros à 4.763 euros pour un véhicule émetteur (-1%). Il bénéficiera de 200 euros nets d'impôt supplémentaires s'il opte pour un véhicule électrique économe plutôt qu'une autre motorisation émettrice.

| € | Hors ATN | ATN 0,5% | ATN 0,6% | ATN 1,2% | ATN 1,8% | ATN 2% |
|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|--------|
| salaire brut | 8.333 | 8.603 | 8.657 | 8.981 | 9.305 | 9.413 |
| cotisation | 921 | 951 | 957 | 992 | 1.028 | 1.040 |
| imposable | 7.413 | 7.653 | 7.701 | 7.989 | 8.277 | 8.373 |
| impôt | 2.130 | 2.230 | 2.251 | 2.370 | 2.491 | 2.531 |
| net d'impôt | 5.283 | 5.153 | 5.126 | 4.971 | 4.814 | 4.763 |

3. Observations de la CSL

Notre chambre regrette que les données sous-jacentes au projet ne soient pas livrées en annexe de celui-ci, alors que le manque général d'informations à ce sujet est criant.

Certes, le présent projet livre certaines données, mais qui restent encore trop lacunaires pour aider à bien cerner les impacts environnementaux, sociaux et fiscaux de la question. Par exemple,

- quels sont les populations et les secteurs concernés ?
- Si le taux moyen de valorisation mensuelle de ces voitures est actuellement de 1,309% (qui les placent au-delà des 110 g/km, à 70% selon les auteurs), à quoi correspondra le taux attendu de 1,212% en fin 2024 en termes d'émissions moyennes du parc de voitures de fonction⁹ ? Autrement dit, quels sont les projections résultant de ces nouvelles adaptations du régime fiscal

⁷ Abstraction faite du crédit d'impôt salarié. Il ne s'agit donc pas ici d'un revenu disponible, mais bien du revenu restant après déduction des cotisations sociales et de la retenue sur le salaire, augmentée de l'impôt de solidarité.

⁸ 130 euros avec le moins économe.

⁹ 60% du parc des véhicules de fonction seraient alors non électriques.

des voitures de fonction en termes de réduction du volume d'émissions et de bilan carbone du pays ?

- Quel impact social de ce régime, en termes par exemple d'inégalités sociales, de bien-être et de qualité de vie (embouteillages, accidents, bruits, ...) ?
- Si les auteurs soulignent les difficultés d'établir des projections budgétaires découlant de ces changements, quels sont au moins les ordres de grandeurs actuels des voitures de société qui servent de base aux estimations des plus- et moins-values de recettes esquissées par eux ?
- Quelles considérations écologiques nouvelles dans la déductibilité des coûts d'achat et des frais d'exploitation des voitures de société de la base imposable, mais aussi concernant le reste de la flotte de société (hors voitures de fonction à usage privé) ?

Dès lors, globalement, il importerait de pouvoir étudier les externalités, notamment environnementales, et l'impact sur l'équilibre fiscal général de ce régime des voitures de société, subvention indirecte qui soutient la demande dans un secteur économique ainsi privilégié.

On peut également s'étonner que la phase de transition reste si longue avant de supprimer l'avantage fiscal qui revient aux véhicules les plus polluants, alors que l'obligation de résultats climatiques s'impose à nous dans des délais très serrés. Notons qu'une voiture de fonction émettant, par exemple, 260 g/km pour un prix de 100.000 euros, mise à disposition d'un cadre dans une fonction managériale sans aucune participation, correspondrait actuellement à un avantage en nature évalué au plus à 1.800 euros et qu'à partir de 2025, la rémunération en nature correspondant au même véhicule s'élèverait à 2.000 euros. Cette différence de 200 euros imposés à 45,78% accroît ainsi l'imposition de 91,56 euros. Sera-ce suffisamment dissuasif ? La perte de l'avantage fiscal telle qu'elle est évaluée par les auteurs par rapport à l'achat du véhicule en nom propre sera-t-elle suffisamment importante pour entamer le gain de tranquillité dont bénéficierait ce salarié en se reposant sur un leasing opérationnel offert par son employeur ?

En réponse à la question parlementaire n° 1633 du 19 décembre 2019, les ministres des Finances, de la Mobilité et de la Sécurité sociale avaient déjà souligné à la fois que la base de données nationale portant sur les véhicules automoteurs ne permet pas une ventilation détaillée des secteurs qui recourent le plus aux voitures de société, que les statistiques sont indisponibles afin d'analyser les effets fiscaux (ou sociaux) de ce régime à partir de l'ensemble de la chaîne de valeur et que, les avantages en nature étant déclarés de manière agrégée en tant que compléments et accessoires avec tous les compléments de salaire, une estimation exacte limitée aux seules voitures de fonction n'est pas réalisable.

Selon ces trois mêmes ministres, une raison principale du succès des voitures de fonction parmi les nouvelles immatriculations pourrait être le fait que l'employeur ainsi que le salarié jouissent tous deux d'avantages financiers : le premier peut, en recourant à la pratique du leasing ou de la location, économiser sur le renouvellement, la gestion et l'entretien de sa flotte de véhicules ; le second peut de son côté profiter d'un avantage en nature considéré comme non négligeable.

Si les autorités publiques rechignent à rendre plus transparent cet écosystème, il est possible de tenter une approximation par procuration.

Quelque 40.000 véhicules de fonction étaient immatriculés en 2021¹⁰. Nous pouvons dès lors supposer, avec pour hypothèse qu'un véhicule de fonction est utilisé par un seul salarié, que le taux de bénéficiaires de cette forme de rémunération salariale en nature se situe autour de 8,7% des salariés en 2021. Cette proportion correspond ainsi aux 8% en moyenne avancé par le Regards 6/2019 du Statec pour l'année 2018.

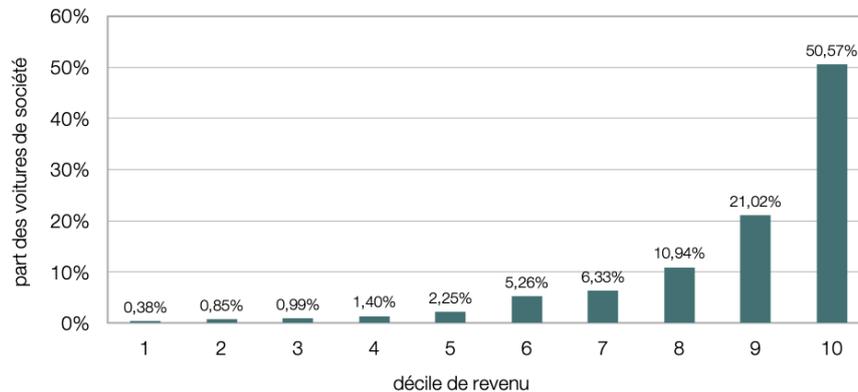
Parmi les interrogations sur ce régime se greffent les enjeux sociaux cachés des voitures de fonction. Si l'OCDE émet l'hypothèse que cet avantage bénéficie aux plus hauts revenus, les données fiscales belges confirment celle-ci, et le paysage luxembourgeois sera, à ne pas en douter, très ressemblant ; c'est en tout cas ce paysage vers lequel pointent les dernières données du Statec en la matière. Les auteurs du présent projet retiennent d'ailleurs un revenu moyen en classe 1 particulièrement élevé de 85.000 euros, illustrant aussi indirectement la tendance distributive à l'œuvre.

La distribution des voitures de société déclarées en Belgique 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

¹⁰ Ce qui correspondrait à un cinquième de toutes les voitures particulières en 2021

les plus faibles.

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

Selon le Conseil supérieur belge des finances, cette situation contrevient à la fois au principe d'équité horizontale (injustifié d'imposer les revenus salariaux ou de prélever des cotisations sociales sur ceux-ci différemment selon qu'ils sont attribués en nature ou en espèce) et de l'équité verticale en raison de la rupture de la progressivité de l'impôt et de la proportionnalité des cotisations (découlant de la concentration des bénéficiaires de voitures de société surtout dans le dixième décile qui jouissent d'un traitement fiscal préférentiel).

En 2018, au Luxembourg, les voitures de société que les salariés peuvent utiliser dans leur vie privée profitent le plus souvent aux cadres dirigeants (35%), devant les professions intellectuelles supérieures (14%), les professions intermédiaires (7%), les employés administratifs (6%) et les travailleurs manuels (3%). 17% des managers profitent de cet avantage en nature contre 4% seulement des non-managers. Les professions et les revenus étant fortement corrélés, la situation luxembourgeoise prend certainement la même configuration que dans le graphique belge ci-avant. C'est dans le secteur des services que les avantages en nature sont plus présents, bien qu'en ce qui concerne la voiture, l'écart soit moins marqué avec l'industrie et la construction. Au sein des services, la finance, l'immobilier, les activités scientifiques ainsi qu'administratives et de soutien, 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 (Regards 6/2019).

En ce qui concerne, la dépense fiscale associée à l'imposition des véhicules de société au Luxembourg, une étude de l'OCDE avançait un ordre de grandeur de 2.000 euros en 2012 (au titre de l'impôt des personnes physiques et des cotisations sociales)¹¹. Considérant ces quelque 40.000 voitures de fonction en circulation au Luxembourg en 2021, le déchet budgétaire évalué à cet aune pourrait se monter au minimum à 80 millions d'euros.

La CSL souligne à cet égard que les avantages fiscaux offerts aux rémunérations en nature sont généralement couplés à une moindre contribution sociale, selon le principe de l'équivalence entre la base imposable et la base cotisable. Ceci n'est pas sans répercussions sur le financement des caisses publiques de prévoyance sociale et sans affaiblir la solidarité nationale qu'elles matérialisent.

Alors que quelque 16.000 véhicules de société sont vendus par an¹², en considérant le coût de 35.000 euros par véhicule avancé par les auteurs, on peut chiffrer en ordre de grandeur un déchet supplémentaire de 100 millions (au taux de 18,19% couvrant l'IRC et l'impôt de solidarité) du fait de la déductibilité des frais d'acquisition et d'exploitation de la flotte de sociétés par les entreprises.

Le ministère des Finances a souligné dans la réponse citée plus haut qu'il ne partage pas l'hypothèse que le succès des voitures de société suscite des moins-values de recettes fiscales, ne disposant pas de statistiques qui permettraient de regarder sur l'ensemble de la chaîne de valeur l'équilibre entre l'impact fiscale de la mise à disposition d'une voiture de société et les recettes générées du côté des

¹¹ Michelle Harding, *Personal Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses: Estimating the Fiscal and Environmental Costs*, OECD Taxation Working Papers No. 20, 2014

¹² Soit 50% de la moyenne annuelle des nouvelles immatriculations entre 2016 et 2020.

distributeurs et concessionnaires ainsi que des entreprises de leasing et leurs personnels.

Toutefois, en admettant de manière maximaliste que ce chiffre d'affaires de (16.000x35.000=) 560 millions d'euros soit la base d'imposition, un maximum de 140 millions d'impôts sur les collectivités serait généré, auquel s'ajouteraient quelque 3 millions provenant des 1.300 salariés du secteur¹³. Pour être complet, il conviendrait également de pouvoir déduire le coût des externalités négatives des voitures de fonction sur l'environnement.

Notre chambre prend acte de ces changements dans le régime fiscal des voitures de fonction.

Néanmoins, face à l'ensemble des considérations précédentes, la CSL s'interroge sur les résultats escomptés par les changements des clés d'évaluation de la rémunération en nature ici proposés : si la dissuasion consiste à prévenir un acte en persuadant l'acteur concerné que les coûts d'une telle action excèdent ses bénéfices, le gouvernement a-t-il réellement sorti ici un arsenal nucléaire suffisamment dissuasif pour éviter à l'avenir l'immatriculation de voitures de fonction polluant outre mesure ?

Notre chambre invite le gouvernement à entamer une réflexion plus générale portant sur une mise à plat de la fiscalité touchant tout le parc de véhicules automoteurs, qu'ils soient particuliers, de type privé ou de société certes, mais en incluant aussi toute la flotte d'entreprise servant à l'exploitation des activités. L'idée serait d'établir, avec les objectifs climatiques en tête et la réduction des émissions, une fiscalité globale cohérente et progressive à travers tout le champ de la mobilité que couvre le parc de véhicules luxembourgeois.

Luxembourg, le 17 janvier 2022

Pour la Chambre des salariés,



Sylvain HOFFMANN
Directeur



Nora BACK
Présidente

L'avis a été adopté à l'unanimité.

¹³ Selon les données livrées en 2016 par les fédérations FEGARLUX, ADAL et FLLV. Hypothèse de salaires minimaux qualifiés pour chacun d'entre eux. Ces fédérations annonçaient un chiffre d'affaires de 400 millions en 2016.