



CHAMBRE DES SALARIÉS
LUXEMBOURG



TEXTE DU PROJET

N° de projet : 45/2026-1

28 juillet 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

Informations techniques :

N° du projet : 45/2026

Remise de l'avis : meilleurs délais

Ministère compétent : Ministère des Finances

Commission : « Affaires économiques, fiscalité et politique budgétaire »



Exposé des motifs

Le règlement grand-ducal modifié du 23 décembre 2016 portant exécution de l'article 104, alinéa 3 de loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu (ci-après « règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 ») décrit le traitement fiscal de l'avantage en nature que constitue la mise à disposition par l'employeur d'une voiture de service que le salarié peut utiliser pour ses déplacements privés. L'article 104, alinéa 3, de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu prévoit de manière explicite que des règlements grand-ducaux peuvent réglementer l'évaluation forfaitaire de certaines recettes en espèces et en nature. Selon cet article, les avantages en nature sont à évaluer au prix moyen usuel du lieu de consommation ou d'usage et de l'époque de la mise à la disposition.

Pour pallier les difficultés d'évaluation qui pourraient survenir et garantir l'équité fiscale 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 cet avantage, ledit règlement grand-ducal a été introduit en 2016, reprenant une grande partie de la circulaire qui régissait jusque-là officiellement l'évaluation forfaitaire. Ledit règlement, tel que modifié, régit l'évaluation forfaitaire des véhicules de service en tenant compte de critères écologiques pour encourager la décarbonisation du parc automobile luxembourgeois en vue d'atteindre les objectifs fixés dans le Plan national intégré en matière d'énergie et de climat ou « PNEC ».

L'avantage en nature pour les voitures de service est ainsi échelonné, de sorte que les voitures à faibles émissions en CO₂ sont favorisées par rapport aux voitures à émissions en CO₂ élevées. Pour des voitures à zéro émission de roulement en CO₂, dont notamment les voitures 100% électriques (BEV), un taux très avantageux de 0,5% (respectivement de 0,6%) a été mis en place.

Néanmoins, les taux avantageux ont été instaurés seulement pour une période transitoire allant initialement jusqu'au 1^{er} janvier 2025. Ces taux ont été prolongés pour une période supplémentaire de deux ans. Sans les modifications proposées par le présent projet de règlement, il est prévu qu'à partir de l'année 2027, les taux applicables aux BEV ou véhicules à pile combustible à hydrogène doublent pour passer d'un taux de 0,5% à un taux de 1% (respectivement de 0,6% à 1,2%).

À cet égard, il y a lieu de préciser que les tendances observées dans les pays voisins montrent que sans incitations financières significatives, la part de marché des véhicules entièrement électriques régresse rapidement. Au Luxembourg, l'avantageuse détermination de la valeur mensuelle de l'avantage en nature pour les immatriculations de voitures à zéro émission de roulement en CO₂ a de manière conséquente contribué à encourager la transition vers l'électromobilité.

Cependant, un essoufflement des ventes de voitures électriques (EV) est observable pour les années 2025 et 2026. En effet, 34,48% des nouvelles immatriculations de voitures au Luxembourg ayant eu lieu en 2025 étaient effectuées pour des EV, dont 26,64% de BEV et 7,83% de plug-in hybrides (PHEV). Fin janvier 2026, 58 298 EV ont été immatriculées au Luxembourg, dont 39 990 BEV et 18.308 des PHEV. En d'autres termes, 12,51% des voitures immatriculées au Luxembourg sont des EV, dont 8,58% des BEV et 3,93% des PHEV. De même, l'évolution du marché de leasing a connu une tendance à la baisse en 2025. Les nouvelles immatriculations pour des voitures de leasing ont connu une baisse de 35% de manière générale, dont une baisse de 31% voire 49% pour les BEV et PHEV. Cette tendance s'est poursuivie au premier trimestre 2026.



À noter que le Luxembourg s'est fixé, dans le cadre du PNEC, l'objectif d'atteindre un taux d'électrification du parc automobile de 49% d'ici la fin l'année 2030, c'est-à-dire que près d'une voiture immatriculée sur deux soit électrique (BEV ou PHEV).

En raison de ces tendances négatives et l'objectif fixé dans le cadre du PNEC, il est estimé qu'il serait nécessaire de continuer à favoriser davantage l'utilisation des voitures électriques en prolongeant les taux actuels au-delà de 2026. De la même manière, il est également envisagé d'introduire un taux spécifique pour les voitures électriques hybrides rechargeables dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 50 g/km, ceci dans l'objectif d'avantager les PHEV qui sont d'une importance non négligeable afin de parvenir à la transition vers l'électromobilité en général et dans l'atteinte de l'objectif du PNEC précité. Une hausse brusque de la valeur mensuelle de l'avantage en nature pour BEV en début d'année 2027 risquerait d'aggraver ce ralentissement.

Pour ces raisons, le présent projet de règlement grand-ducal propose de modifier le règlement grand-ducal modifié du 23 décembre 2016 afin de prolonger la mesure transitoire aux BEV ou à pile combustible à hydrogène au-delà de l'année 2026. Cette prolongation permettra aux voitures à zéro émission de CO₂, qui sont mises à disposition par un employeur à un salarié, d'être imposées comme un avantage en nature à une valeur mensuelle déterminée sur base d'un taux favorable pour une période additionnelle de quatre années, soit jusqu'en 2030. De cette manière, les consommateurs seront davantage incités à faire la transition vers la mobilité électrique.

S'agissant des PHEV rechargeables dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 50 g/km, elles bénéficieront, à compter du 1^{er} janvier 2027 et pour quatre ans, également d'un taux favorable de 1%. L'application de ces taux favorables est prévue jusqu'en 2030, l'année qui correspond également à l'échéance envisagée des aides financières « Klimabonus Mobilité » pour l'acquisition de voitures à zéro émission, telles que prévues par le projet de loi n° 8725 relative au régime d'aides pour l'acquisition de véhicules routiers à zéro émission de CO₂.

De ce qui précède, il est proposé de reporter de 2027 à 2031 le délai à partir duquel les taux favorables pour les voitures à zéro et à faibles émissions seront adaptés. Le taux applicable passera à 1% pour les BEV efficaces sur le plan énergétique ainsi que pour les véhicules à pile à combustible à l'hydrogène, et à 1,2% pour les BEV moins efficaces. Pour les PHEV dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 50 g/km, le taux passera à 1,5 %.



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 loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu

Texte du projet de règlement grand-ducal

Nous Guillaume, 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 l'avis de ... ;

Les avis de ... ayant été demandés ;

Le Conseil d'État entendu ;

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

Arrêtons :

Art. 1^{er}.

L'article 3*bis* du règlement grand-ducal modifié du 23 décembre 2016 portant exécution de l'article 104, alinéa 3 de loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1^{er}, alinéa 4, phrase liminaire, les mots « 31 décembre 2026 » sont remplacés par les mots « 31 décembre 2030 » et les mots « 31 décembre 2027 » sont remplacés par les mots « 31 décembre 2031 » ;

2° À la suite du paragraphe 1^{er}, alinéa 4, il est inséré un alinéa nouveau qui prend la teneur suivante :

« Pour les voitures électriques hybrides rechargeables dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 50 g/km, le taux est de 1 pour cent pour les véhicules dont la première immatriculation a lieu entre le 1^{er} janvier 2027 et le 31 décembre 2030 et qui ne font pas l'objet d'un contrat signé jusqu'au 31 décembre 2026. » ;

3° Le paragraphe 2, alinéa 1^{er}, est modifié comme suit :

- a) À la suite de la première occurrence des mots « voitures électriques pures », sont insérés les mots « , électriques hybrides rechargeables dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 50 g/km » ;
- b) Les mots « 1^{er} janvier 2027 » sont remplacés par les mots « 1^{er} janvier 2031 » ;
- c) Les mots « 31 décembre 2026 » sont remplacés par les mots « 31 décembre 2030 » ;
- d) À la lettre c), le point final est remplacé par un point-virgule ;



e) À la suite de la lettre c), il est inséré une lettre d) nouvelle, libellée comme suit :

« d) 1,5 pour cent pour les voitures électriques hybrides rechargeables dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 50 g/km. ».

4° Le paragraphe 2, alinéa 2 est supprimé ;

5° À la suite du paragraphe 2, il est inséré un paragraphe 2*bis* nouveau, libellé comme suit :

« (2*bis*) Pour les voitures qui ne sont ni visées par le paragraphe 1^{er}, alinéa 4 et 5, ni par le paragraphe 2, et 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 taux est de 2 pour cent. ».

Art. 2.

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2027.

Art. 3.

Le ministre ayant les Finances dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.



Commentaire des articles

Ad article 1^{er}

L'article 1^{er} vise à modifier l'article 3*bis* du règlement grand-ducal modifié du 23 décembre 2016 afin de prolonger la mesure transitoire se trouvant au paragraphe 1^{er}, alinéa 4, et visant les voitures électriques pures ou véhicules à pile à combustible à hydrogène aux immatriculations ayant lieu jusqu'au 31 décembre 2030 (ou jusqu'au 31 décembre 2031, si la voiture a fait l'objet d'un contrat signé jusqu'au 31 décembre 2030) afin qu'ils puissent continuer à bénéficier des taux favorables de 0,5% ou 0,6% jusqu'au 31 décembre 2030.

Un alinéa 5 nouveau est inséré, toujours au sein de ce premier paragraphe, pour permettre aux voitures électriques hybrides rechargeables dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 50 g/km de ne pas tomber sous le taux renforcé de 2% appliqué aux voitures les plus polluantes. Elles pourront donc également bénéficier d'un régime transitoire au taux intermédiaire de 1% jusqu'au 31 décembre 2030.

Le paragraphe 2 du même article 3*bis* est modifié en conséquence afin de reporter l'application des nouveaux taux moins favorables à considérer pour le calcul de l'avantage en nature à partir du 1^{er} janvier 2031. Parmi la liste des véhicules bénéficiant des taux favorables de la période transitoire, le projet propose d'ajouter les voitures électriques hybrides rechargeables dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 50 g/km.

Le nouveau paragraphe 2*bis* précise que pour les autres voitures, la valeur mensuelle de l'avantage en nature imposable déterminée sur la base d'un taux de 2% reste applicable aux immatriculations ayant lieu à partir du 1^{er} janvier 2025, lorsque ces voitures n'ont pas fait l'objet d'un contrat signé jusqu'au 31 décembre 2024. Ce nouveau paragraphe ne modifie pas le traitement applicable à partir du 1^{er} janvier 2025 aux voitures à moteur thermique. En revanche, comme vu *supra*, ne tomberont plus sous ce taux, à compter du 1^{er} janvier 2027, les voitures électriques hybrides rechargeables dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 50 g/km, dont la première immatriculation a lieu à partir du 1^{er} janvier 2027 et qui ne font pas l'objet d'un contrat signé jusqu'au 31 décembre 2026.

Ad article 2

Cet article n'appelle aucun commentaire particulier.



Version coordonnée

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

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 105*bis* 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 1^{er} de la lettre b) est multipliée par les taux prévus à l'article 3*bis* pour déterminer la valeur mensuelle de l'avantage.

Art. 3*bis*.

(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 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 dans le tableau de l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe. 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 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 2026~~**31 décembre 2030**, 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 2026~~**31 décembre 2030** et qui sont immatriculées jusqu'au ~~31 décembre 2027~~**31 décembre 2031**, 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) 0,5 pour cent pour les voitures électriques pures dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 200 wattheure/kilomètre et la puissance nette maximale du système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatt ;
- b)bis 0,6 pour cent pour les voitures électriques pures qui ne répondent pas aux conditions visées aux points a) et b) ;
- c) 0,5 pour cent pour les voitures à pile à combustible à hydrogène.

Pour les voitures électriques hybrides rechargeables dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 50 g/km, le taux est de 1 pour cent pour les véhicules dont la première immatriculation a lieu entre le 1^{er} janvier 2027 et le 31 décembre 2030 et qui ne font pas l'objet d'un contrat signé jusqu'au 31 décembre 2026.

(2) Pour les voitures électriques pures, **électriques hybrides rechargeables dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 50 g/km** ou à pile à combustible à hydrogène dont la première immatriculation a lieu à partir du ~~1^{er} janvier 2027~~**1^{er} janvier 2031** et qui ne font pas l'objet d'un contrat signé jusqu'au ~~31 décembre 2026~~**31 décembre 2030**, les taux suivants sont applicables, multipliée avec les taux suivants, selon les différentes catégories ou motorisations :



- a) 1 pour cent pour les voitures électriques pures dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 180 wattheure/kilomètre ;
- b) 1 pour cent pour les voitures électriques pures dont la consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 200 wattheure/kilomètre et la puissance nette maximale du système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatt ;
- b)bis 1,2 pour cent pour les voitures électriques pures qui ne répondent pas aux conditions visées aux points a) et b) ;
- c) 1 pour cent pour les voitures à pile à combustible à hydrogène –;
- d) 1,5 pour cent pour les voitures électriques hybrides rechargeables dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 50 g/km.**

~~Pour les voitures à moteur thermique 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 taux est de 2 pour cent.~~

(2bis) Pour les voitures qui ne sont ni visées par le paragraphe 1^{er}, alinéa 4 et 5, ni par le paragraphe 2, et 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 taux est de 2 pour cent.

(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 l'alinéa 2 du présent paragraphe, 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*bis* 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 3*bis*, 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	MOIS	TAUX	ANS	MOIS	TAUX	ANS	MOIS	TAUX	ANS
0	75,00										
1	74,17		25	54,17		49	34,17		73	14,17	
2	73,33		26	53,33		50	33,33		74	13,33	
3	72,50		27	52,50		51	32,50		75	12,50	
4	71,67		28	51,67		52	31,67		76	11,67	
5	70,83		29	50,83		53	30,83		77	10,83	
6	70,00		30	50,00		54	30,00		78	10,00	
7	69,17		31	49,17		55	29,17		79	9,17	
8	68,33		32	48,33		56	28,33		80	8,33	
9	67,50		33	47,50		57	27,50		81	7,50	
10	66,67		34	46,67		58	26,67		82	6,67	
11	65,83		35	45,83		59	25,83		83	5,83	
12	65,00	1	36	45,00	3	60	25,00	5	84	5,00	7
13	64,17		37	44,17		61	24,17		85	4,17	
14	63,33		38	43,33		62	23,33		86	3,33	
15	62,50		39	42,50		63	22,50		87	2,50	
16	61,67		40	41,67		64	21,67		88	1,67	
17	60,83		41	40,83		65	20,83		89	0,83	
18	60,00		42	40,00		66	20,00		90	0	
19	59,17		43	39,17		67	19,17				
20	58,33		44	38,33		68	18,33				
21	57,50		45	37,50		69	17,50				
22	56,67		46	36,67		70	16,67				
23	55,83		47	35,83		71	15,83				
24	55,00	2	48	35,00	4	72	15,00	6			



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 ou d'un cycle à pédalage assisté défini à l'article 2, alinéa 1, point 2.15, lettre a) et 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 0 euros.

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 financière

(art. 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'État)

Les modifications prévues par le présent projet de règlement grand-ducal sous rubrique ne devraient pas engendrer de répercussions budgétaires excédant 5 millions d'euros par année budgétaire.



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



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

1. Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	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 loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu		
Ministre initiateur :	Le Ministre des Finances		
Auteur(s) :	Carlo Fassbinder		
Téléphone :	247-82604	Courriel :	carlo.fassbinder@fi.etat.lu
Objectif du projet :	Adapter le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 afin de prolonger l'application des taux avantageux applicables aux voitures électriques jusqu'en 2030.		
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s) :	Ministère de l'Économie Ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité		
Date :	09/07/2026		

2. Objectifs à valeur constitutionnelle

Le projet contribue-t-il à la réalisation des objectifs à valeur constitutionnelle ? ☒ Oui ☐ Non

Dans l'affirmative, veuillez sélectionner les objectifs concernés et veuillez fournir une brève explication dans la case «Remarques» indiquant en quoi cet ou ces objectifs sont réalisés :

- ☐ Garantir le droit au travail et veiller à assurer l'exercice de ce droit
- ☐ Promouvoir le dialogue social
- ☐ Veiller à ce que toute personne puisse vivre dignement et dispose d'un logement approprié
- ☐ Garantir la protection de l'environnement humain et naturel en œuvrant à l'établissement d'un équilibre durable entre la conservation de la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, ainsi que la sauvegarde de la biodiversité, et satisfaction des besoins des générations présentes et futures
- ☒ S'engager à lutter contre le dérèglement climatique et œuvrer en faveur de la neutralité climatique
- ☐ Protéger le bien-être des animaux
- ☐ Garantir l'accès à la culture et le droit à l'épanouissement culturel
- ☐ Promouvoir la protection du patrimoine culturel
- ☐ Promouvoir la liberté de la recherche scientifique dans le respect des valeurs d'une société démocratique fondée sur les droits fondamentaux et les libertés publiques



Remarques :

3. Mieux légiférer

1) Chambre(s) professionnelle(s) à saisir / saisi(e)s pour avis ¹:

- ☒ Chambre des fonctionnaires et employés publics
- ☒ Chambre des salariés
- ☒ Chambre des métiers
- ☒ Chambre de commerce
- ☒ Chambre d'agriculture

¹ Veuillez indiquer la/les Chambre(s) professionnelle(s) saisie(s) du projet sous rubrique suite à son approbation par le Conseil de gouvernement.

2) Autre(s) partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) à saisir / saisi(e)s pour avis : ☐ Oui ☒ Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

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

☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si non, pourquoi ?

4) Destinataires du projet :

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

☒ Oui ☐ Non

☒ Oui ☐ Non

☒ Oui ☐ Non

5) Le principe « Think small first » est-il respecté ?

(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Remarques / Observations :

6) Le projet contribue-t-il à la simplification administrative, notamment en supprimant ou en simplifiant des régimes d'autorisation et de déclaration existants, en réduisant les délais de réponse de l'administration, en réduisant la charge administrative pour les destinataires ou en améliorant la qualité des procédures ou de la réglementation ?

☐ Oui ☒ Non

Remarques / Observations :



- 7) **Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ?** ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

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

- 8) **Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?** ☐ Oui ☒ Non ☐ N.a. ²

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

² N.a. : non applicable.

4. Digitalisation et données

- 9) **Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'État (e-Government ou application back-office)** ☐ Oui ☒ Non

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

- 10) **Le projet tient-il compte du principe « digital by default » (priorisation de la voie numérique) ?** ☐ Oui ☒ Non

- 11) **Le projet crée-t-il une démarche administrative qui nécessite des informations ou des données à caractère personnel sur les administrés ?** ☐ Oui ☒ Non

Si oui, ces informations ou
données à caractère personnel
peuvent-elles être obtenues
auprès d'une ou plusieurs
administrations
conformément au principe
«Once only» ?

- 12) **Le projet envisage-t-il la création ou l'adaptation d'une banque de données ?** ☐ Oui ☒ Non

5. Égalité des chances (à remplir pour les projets de règlements grand-ducaux) ³

- 13) **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 légales et réglementaires en cause s'appliquent de façon uniforme sans distinction ni quant au sexe ni quant au genre.



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

Si oui, expliquez
de quelle manière :

14) Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? ☐ Oui ☒ Non ☐ N.a. ²

Si oui, expliquez
de quelle manière :

³ Pour les projets de loi, il convient de se référer au point 1 « Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous. » du Nohaltegkeetscheck.

6. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

15) Directive « services » : Le projet introduit-il une exigence en matière d'établissement ou de prestation de services transfrontalière ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si oui, veuillez contacter le Ministère de l'Economie en suivant les démarches suivantes :

<https://mecg.gouvernement.lu/fr/domaines-activites/politique-europeenne/notifications-directive-services.html>

16) Directive « règles techniques » : Le projet introduit-il une exigence ou réglementation technique par rapport à un produit ou à un service de la société de l'information (domaine de la technologie et de l'information) ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si oui, veuillez contacter l'ILNAS en suivant les démarches suivantes :

<https://portail-qualite.public.lu/content/dam/qualite/publications/normalisation/2017/ilnas-notification-infolyer-web.pdf>