

Réforme de la taxation de l'avantage en nature de l'utilisation privée d'un véhicule de société

Cher membre,

Depuis le 1^{er} janvier 2017, l'avantage en nature de l'utilisation privée du véhicule de société n'était plus taxé au taux forfaitaire de 1,5% mais suivant un tableau prenant en considération la motorisation et les émissions CO₂.

Catégories d'émissions de CO ₂	Pourcentage de la valeur du véhicule (neuf TVA comprise)			
	Situation actuelle	Régime actuel (A) Réforme		
	Toutes catégories confondues	Véhicule avec motorisation Essence	Véhicule avec motorisation Diesel (seul ou hybride)	Cycle au sens du Code de la route (vélo ou Pédélec)
0 g/km	1,5	0,5	0,5	0,5
>0-50 g/km	1,5	0,8	1,0	
>50-110 g/km	1,5	1,0	1,2	
>110-150 g/km	1,5	1,3	1,5	
> 150 g/km	1,5	1,7	1,8	

Facteur de +0,2 % pour véhicules avec motorisation Diesel avec un taux maximal de 1,8 %.

Cette réforme visait à inciter les salariés à choisir un véhicule de société à faible émission afin qu'ils puissent en profiter financièrement en raison de cette taxation réduite.

Au vu de l'évolution des motorisations alternatives - surtout des électriques – une réforme du système actuel s'imposait pour maintenir l'effet incitatif à une permanente amélioration des émissions sans pour autant pénaliser de façon trop brusque et sévère ceux qui n'ont pas encore la possibilité d'envisager l'utilisation d'un véhicule sans émissions.

La House of Automobile a suivi ce projet de tout près en dialoguant ouvertement lors de plusieurs réunions avec le Ministère des Finances, le Ministère de l'Environnement et le Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics en charge de cette réforme.

En date de hier, le Conseil de Gouvernement a approuvé le projet de RGD visant à mettre à jour le régime de l'avantage en nature des voitures de fonction afin de privilégier davantage les voitures à zéro ou faibles émissions de roulement.

La date déterminante pour l'application du régime respectif reste toujours la date de l'engagement d'achat du véhicule concerné, donc la signature du contrat ou en jargon automobile la commande du véhicule.

La réforme n'a pas d'effet pour les contrats en cours.

Les véhicules commandés jusqu'au 31.12.2021 resteront sous le régime de taxation actuel jusqu'à l'échéance du contrat, même s'ils sont seulement immatriculés en 2022. Cette solution prend en considération la pénurie des pièces et puces électroniques dont souffre actuellement le secteur ce qui se manifeste par la prolongation des délais de livraisons.

Ce n'est que pour les véhicules dont le contrat/commande est signé après le 1^{er} janvier 2022 que le nouveau régime (B) sera appliqué, mais seulement à partir du 1^{er} janvier 2023. Si l'immatriculation se fera encore en 2022, ces véhicules se verront dès lors taxés suivant l'ancien régime pendant l'année 2022, mais changeront ensuite de régime.

Cette solution a été introduite afin de ne pas créer une discrimination dans une même année fiscale entre des véhicules immatriculés pendant la même année 2022, mais commandés avant ou après le 1^{er} janvier 2022.

Le nouveau régime (B) sera définitivement applicable pour toute la durée du contrat pour les véhicules suivants :

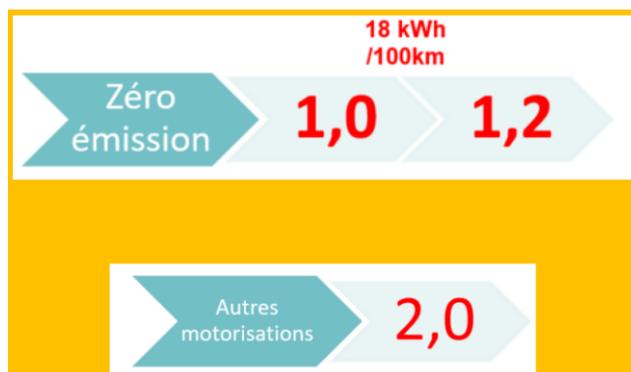
- commandés en 2022 mais immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2023,
- immatriculés entre le 1^{er} janvier 2023 et le 31 décembre 2024
- commandés entre le 1^{er} janvier 2023 et le 31 décembre 2024 et immatriculés jusqu'au 31 décembre 2025.

CATÉGORIES D'ÉMISSIONS DE CO2	Pourcentage de la valeur du véhicule (neuf TCA comprise) / véhicule de la catégorie M1				
	Nouveau régime (B)				
	Véhicule sans moteur Diesel	Véhicule Avec moteur Diesel	Véhicule à pile à combustible à hydrogène	Véhicule 100% électrique	
				≤18kWh/100km	>18kWh/100km
0 g/km	/	/	0,5	0,5	0,6
> 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	/	/	/

Le projet de RGD ne s'arrête cependant pas là, mais continue avec l'instauration d'un troisième régime (C) à partir du 1^{er} janvier 2025.

Tous les véhicules thermiques commandés à partir du 1.1.2025 seront taxés à 2%.

Les véhicules sans émissions (100% électriques ou hydrogènes) seront alors taxés à 1,0% respectivement 1,2%, dépendant du fait si leur efficacité énergétique se trouve en dessous ou au-dessus de 18 kWh/100 km.



Conclusion :

En tant que House of Automobile, nous sommes bien conscients que les délais sont très ambitieux, les taux d'émission très bas et les taux d'impositions assez élevés. Nous pouvons cependant vous assurer que par nos différentes interventions nous avons su sécuriser des taux et seuils moins préjudiciables pour notre activité.

Par l'instauration des différentes périodes de transition entre les régimes, la non-rétroactivité des mesures pour les contrats en cours, le critère de la date de commande et la prévisibilité des mesures sur les prochaines années, les Ministères ont aussi pris en considération nos autres revendications.

Veillez trouver ci-joint deux tableaux reprenant de façon schématique les trois régimes ainsi que la ligne de temps pour visualiser la chronologie et les moment clés des différentes périodes transitoires.

La House of Automobile est le regroupement des trois fédérations et associations représentatives du secteur automobile au Luxembourg :

- *FEDAMO représente les 170 garages, concessions et réparateurs d'automobiles et de motos du Grand-Duché, occupant plus que 5200 salariés,*
- *Mobiz, regroupe les sociétés de leasing et de location automobile actives tant au niveau des sociétés que des particuliers. Ensemble, les membres de mobiz gèrent un parc total de plus de 45.000 voitures et véhicule utilitaires légers, ils représentent près de 50% des nouvelles immatriculations chaque année.*
- *Febiac, représentant officiel des constructeurs et importateurs automobiles au Luxembourg, voitures particulières, camionnettes, poids lourds et motos et représentant du Luxembourg au sein de l'ACEA (Association européenne des constructeurs automobiles).*

Notre mission consiste à promouvoir le secteur automobile, défendre les intérêts de nos membres et mettre notre expertise à disposition des acteurs économiques et politiques dans le but de pouvoir accompagner de façon proactive les évolutions importantes de notre marché.