



Réforme du régime de l'avantage en nature (ATN) pour voitures de fonction

Mardi, le 11 janvier 2022



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Département des transports



Carbon dioxide emissions by road transport

European Union 2019

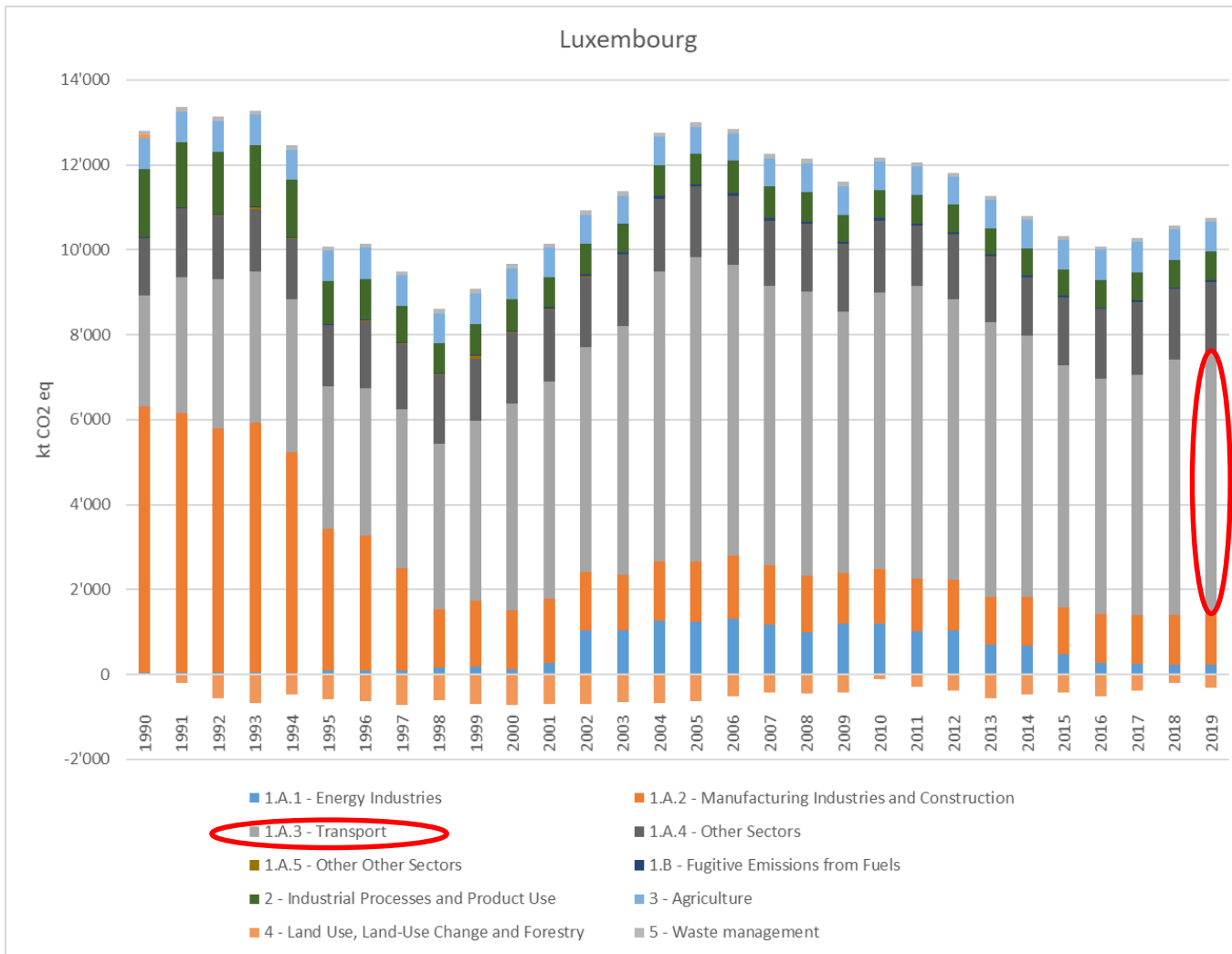


©  Statistisches Bundesamt (Destatis), 2021

Émissions CO₂ au Luxembourg



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG



Émissions (totales):
10,743 Mio t CO₂eq

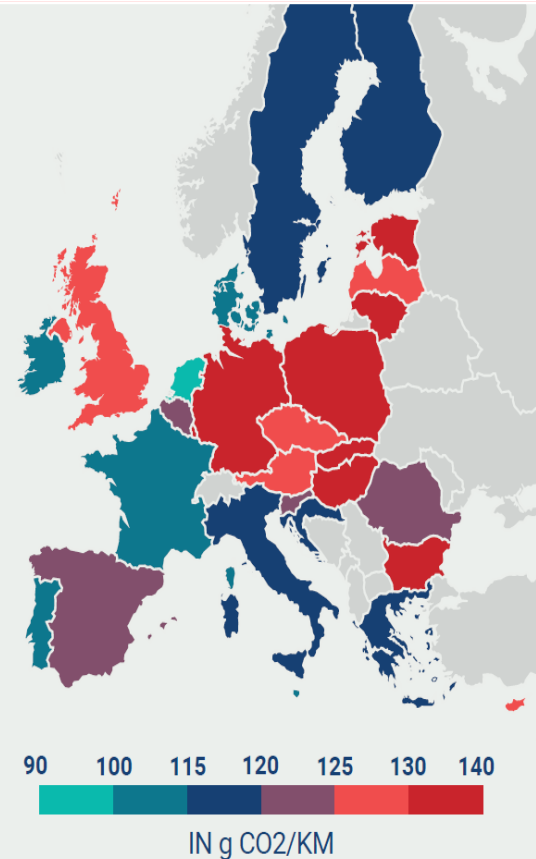
Émissions de Transport:
6,166 Mio t CO₂eq (57%)
dont
Transport routier:
6,158 Mio t CO₂eq (57%)



AVERAGE CO₂ EMISSIONS OF NEW CARS, BY COUNTRY

IN g CO₂/KM (2019)

		ITALY	119.4
AUSTRIA	125.5	LATVIA	127.9
BELGIUM	121.5	LITHUANIA	132.0
BULGARIA	137.6	LUXEMBOURG	133.0
CROATIA	119.4	MALTA	105.3
CYPRUS	126.8	NETHERLANDS	98.4
CZECH REPUBLIC	128.7	POLAND	132.0
DENMARK	111.9	PORTUGAL	109.4
ESTONIA	130.1	ROMANIA	124.3
FINLAND	115.3	SLOVAKIA	133.4
FRANCE	113.7	SLOVENIA	123.7
GERMANY	131.2	SPAIN	121.3
GREECE	115.6	SWEDEN	119.7
HUNGARY	131.8	UNITED KINGDOM	127.7
IRELAND	114.0	EUROPEAN UNION	123.0



Source: EEA

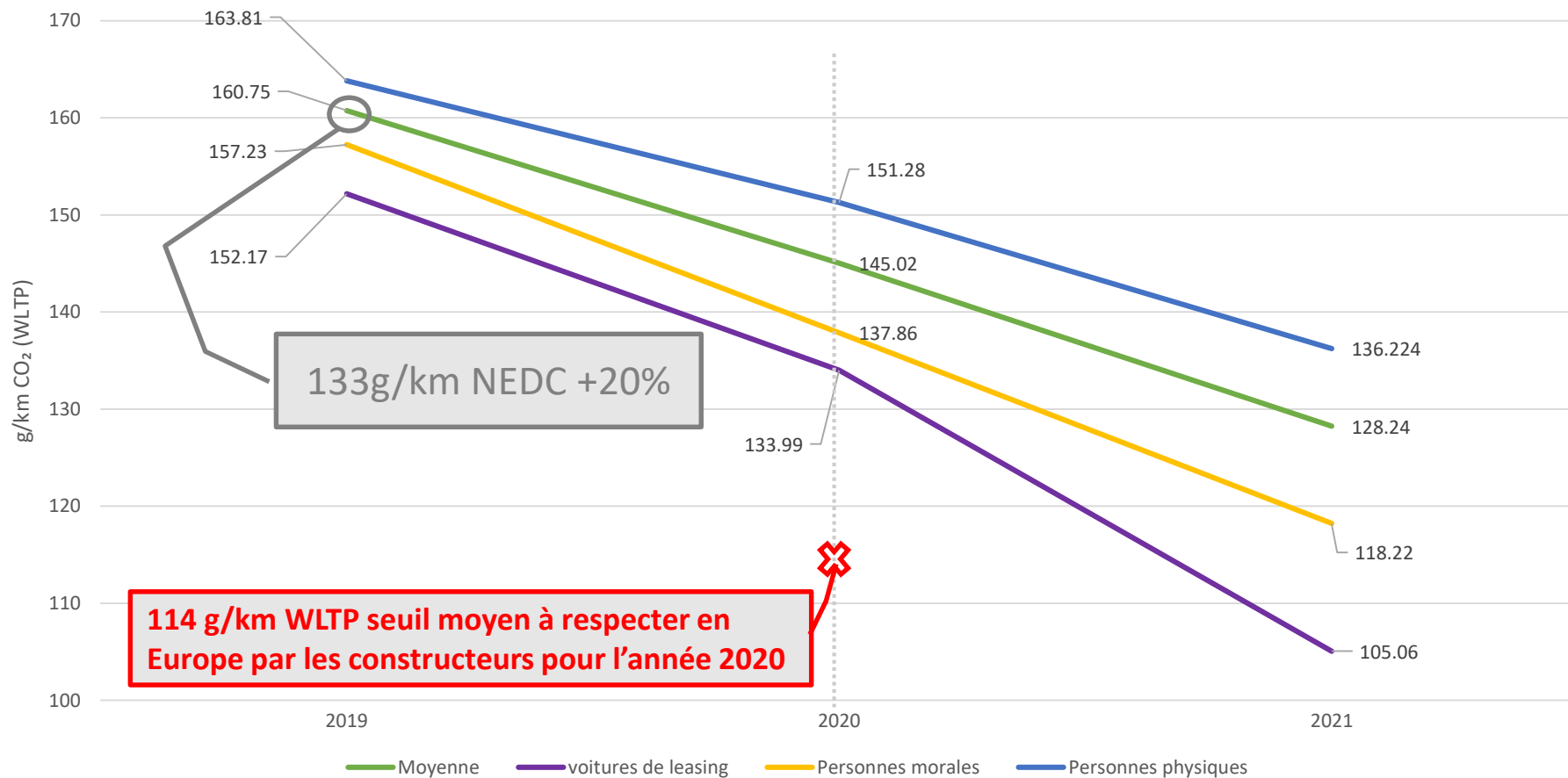
Émissions moyennes de CO₂ (NEDC) sur l'ensemble des nouvelles immatriculations de voitures en Europe, par pays

Évolution des émissions en CO₂ (WLTP)



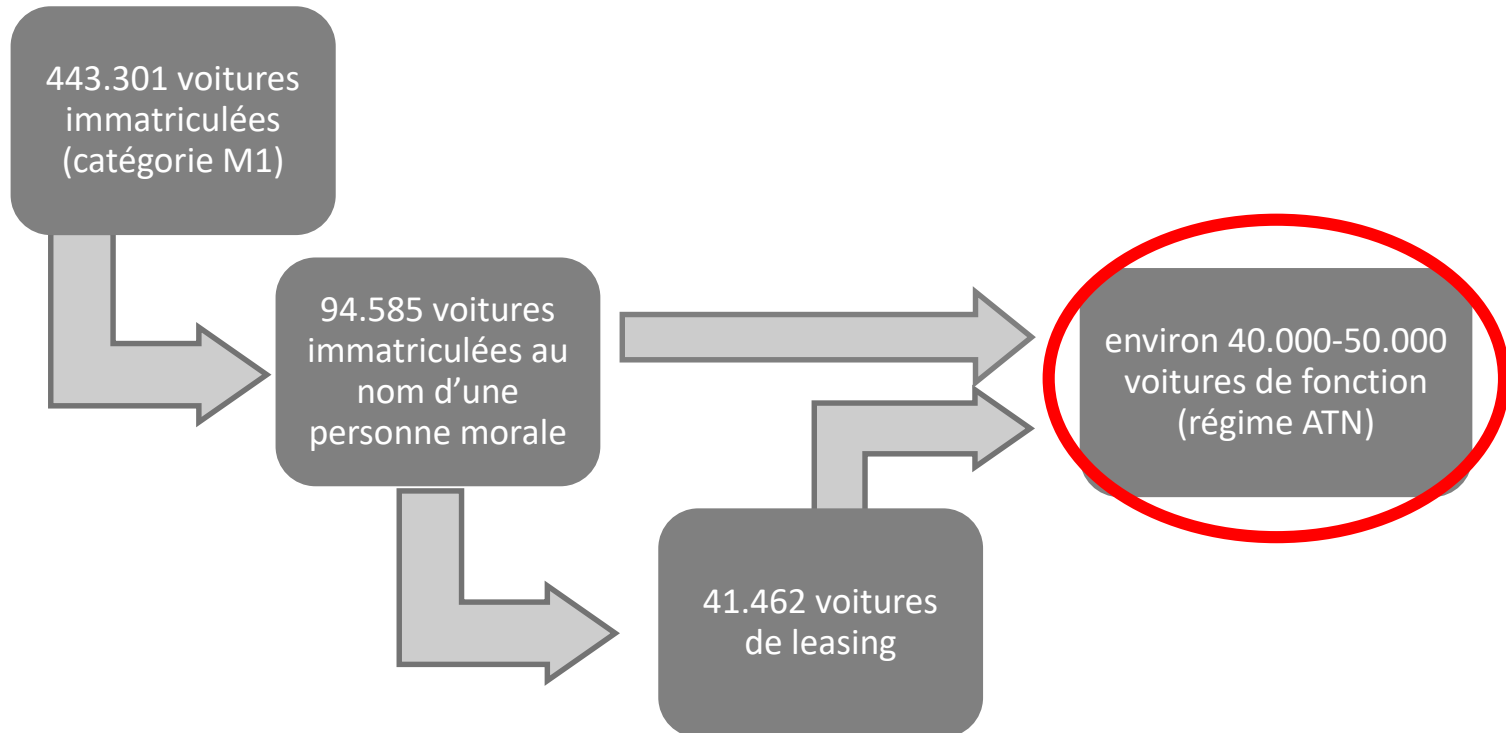
LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Évolution des émissions moyennes en CO₂ (WLTP) des nouvelles immatriculations au Luxembourg





Parc automobile au Luxembourg, 1^{er} janvier 2022 (SNCA)



- 11.956 nouvelles immatriculations en 2021
- 26,9% du total des nouvelles immatriculations de 2021



- Les voitures automobiles à personnes (catégorie M1) appartenant à l'employeur ou prises en location ou en leasing par l'employeur et mises au moins partiellement à disposition par l'employeur au salarié à des fins non professionnelles.
- L'évaluation de l'avantage en nature pour le salarié peut se faire selon deux principes:

1. Évaluation d'après le prix de revient kilométrique

Sur base du kilométrage effectué à titre privé par le salarié avec la voiture mise à disposition et du prix de revient kilométrique de la même voiture, le décompte de l'avantage en nature du salarié est fait mensuellement.

2. Évaluation forfaitaire

La valeur mensuelle de l'avantage en nature du salarié est calculée à l'aide d'un système forfaitaire basé sur le prix d'acquisition de la voiture à l'état neuf et le **taux de l'avantage en nature**.

Taux de l'avantage en nature (régime forfaitaire)



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

- Avant la réforme fiscale de 2017, un taux unique de 1,5% était appliqué.
- Depuis 2017 le taux d'ATN est calculé en fonction du type de motorisation et des émissions de CO₂.



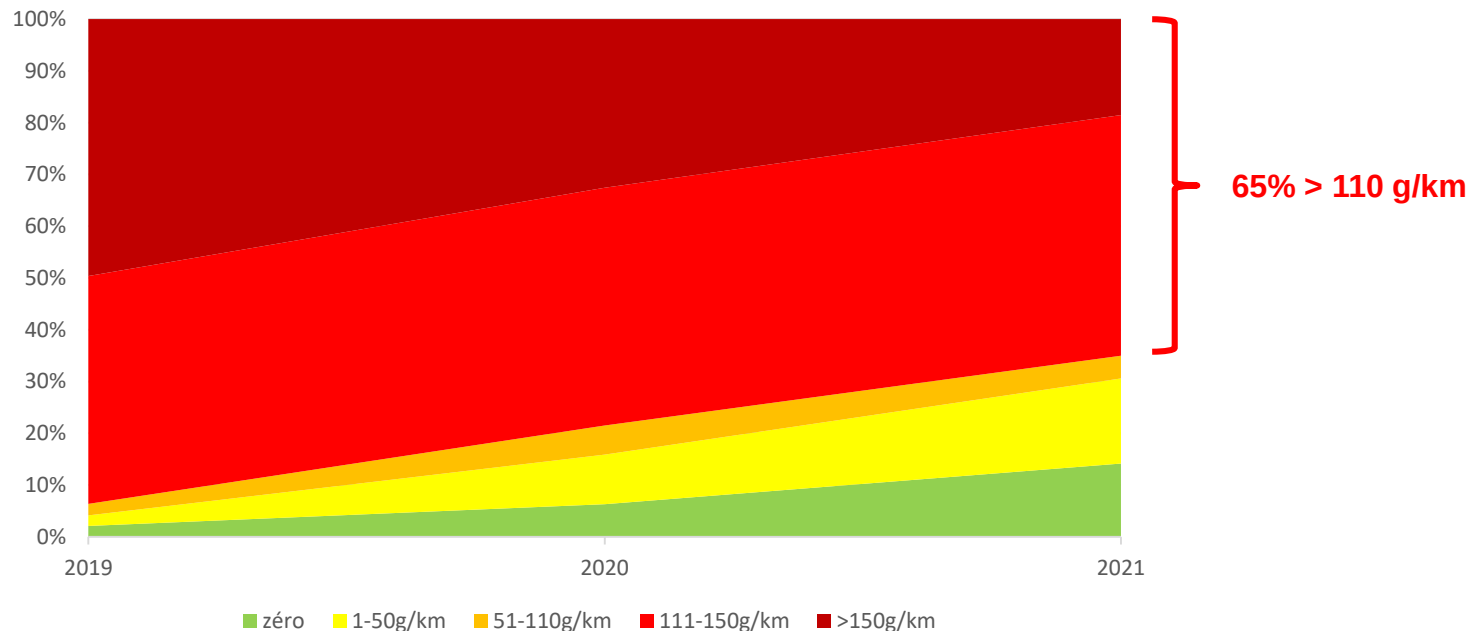
VOITURE DE FONCTION

CATÉGORIES D'ÉMISSIONS DE CO ₂	SITUATION AVANT 2017	RÉFORME		
	Toutes catégories d'émissions de CO ₂ et motorisations confondues	Pourcentage de la valeur du véhicule (neuf TVA comprise) / véhicules de la catégorie M1		
		Véhicule sans motorisation Diesel	Véhicule avec motorisation Diesel	Véhicule 100% électrique
0 g / km	1,5			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	

- L'avantage en nature d'un vélo ou d'un pedelec25 de fonction est évalué à zéro euros.
- À partir de 2020, les émissions de CO₂ sont déterminées selon le nouveau cycle d'essai WLTP, ce qui correspond pour les voitures à moteur à combustion en moyenne à des valeurs d'émissions de CO₂ plus réalistes qui sont approximativement 20% plus élevées.



Voitures de fonction: évolution de la part de marché par catégories d'émissions en CO₂ (WLTP) des nouvelles immatriculations



Nouvelles immatri.	2019*		2020*		2021**	
	Total	%	Total	%	Total	%
zéro	244	2,10%	676	6,29%	1 688	14,13%
1-50g/km	233	2,00%	1 031	9,60%	1 965	16,45%
51-110g/km	263	2,26%	601	5,60%	524	4,39%
111-150g/km	5 112	43,99%	4 938	45,97%	5 555	46,50%
>150g/km	5 769	49,64%	3 495	32,54%	2 214	18,53%
Total	11 621	100,00%	10 741	100,00%	11 946	100,00%

*Sur base d'une requête des voitures de leasing immatriculées auprès de la SNCA en mars 2021

**Sur base d'une requête des voitures de leasing immatriculées auprès de la SNCA en janvier 2022



Nouveau régime forfaitaire ATN



Mise en application du nouveau régime de calcul ATN

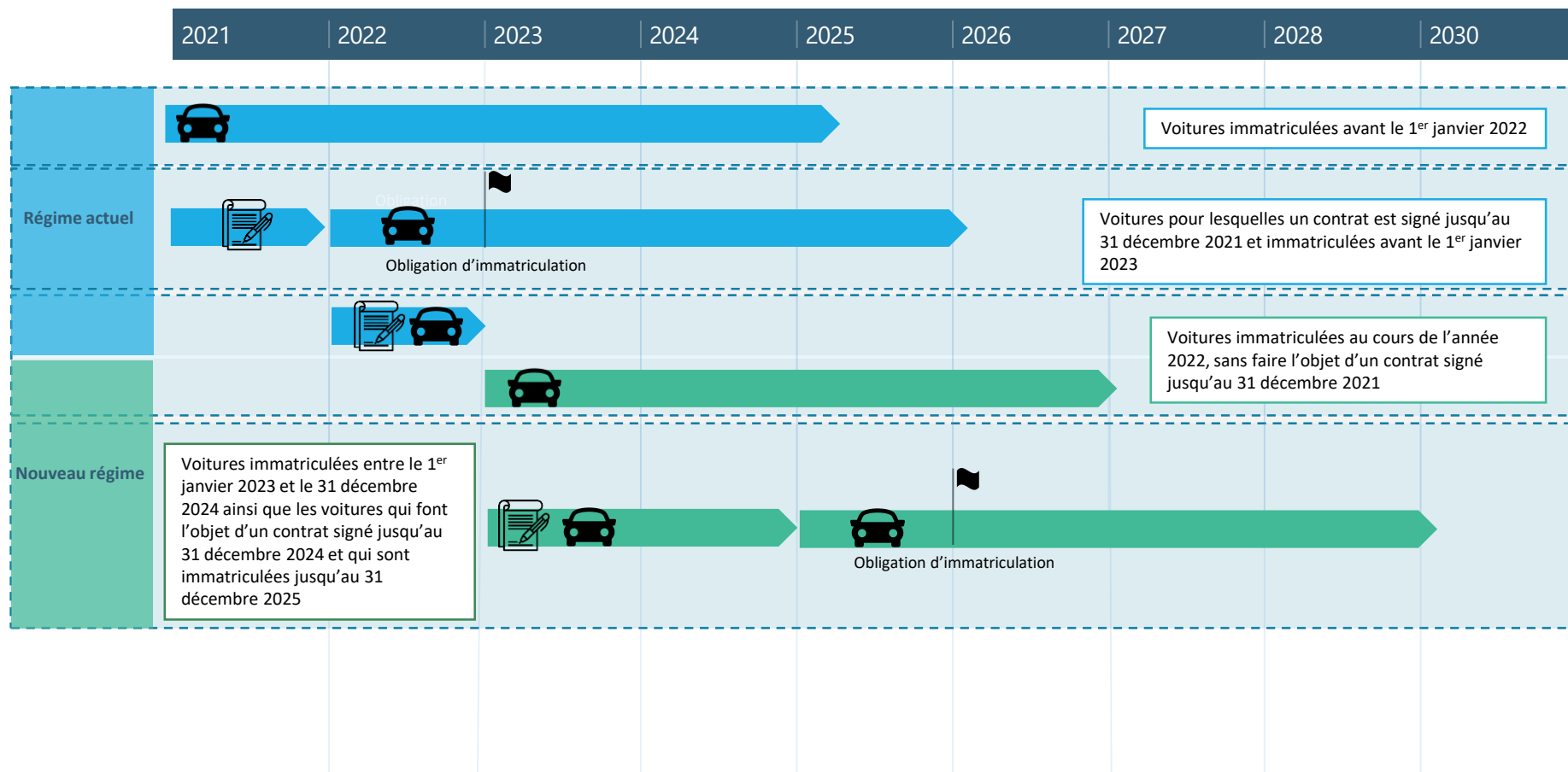
- En raison des délais de livraison actuellement longs et incertains, le régime actuel de calcul du taux ATN reste applicable pour les nouveaux contrats de leasing conclus jusqu'au 31 décembre 2021.
- De même, le régime actuel reste applicable pour l'année 2022 pour les contrats de leasing conclus pendant cette même année. Cependant, pour les mêmes voitures le nouveau régime de calcul du taux ATN sera appliqué à partir de l'année 2023.
- Pour toutes les voitures de fonction immatriculées à partir de l'année 2023 le nouveau régime de calcul du taux ATN sera directement appliqué.
- Ce nouveau régime restera applicable pour les contrats de leasing conclus jusqu'à la fin de l'année 2024 à condition que la voiture soit immatriculée avant la fin de l'année 2025.

À partir de 2023



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Mise en application du nouveau régime de calcul ATN



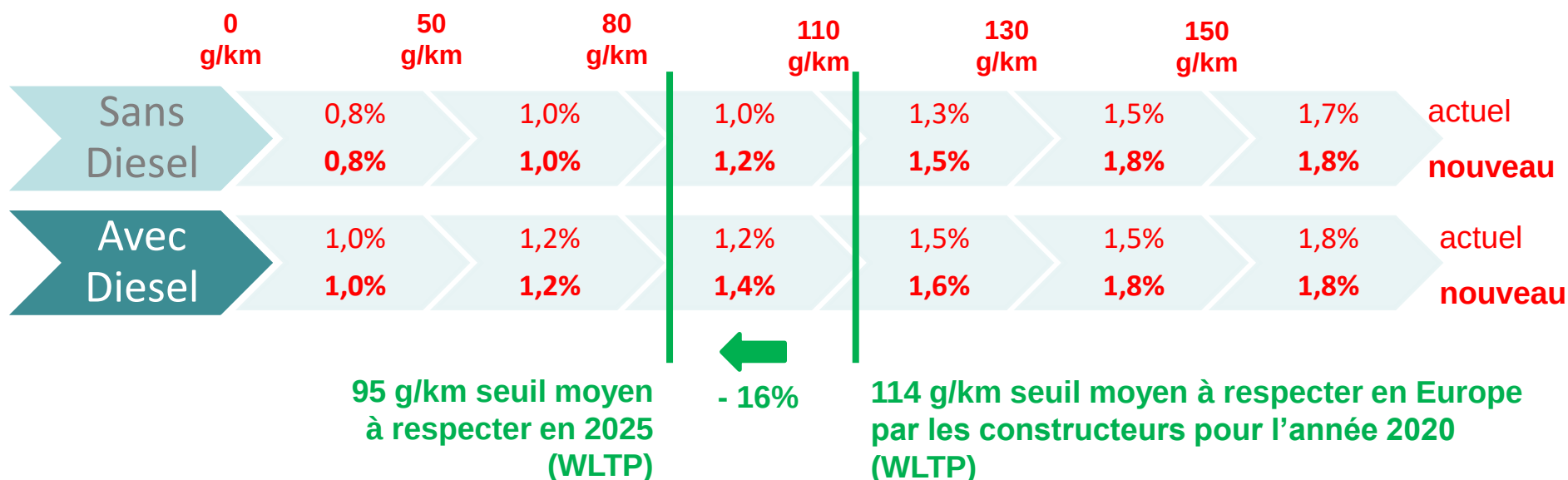


Modification du taux de l'avantage en nature (régime forfaitaire) pour les voitures de fonction applicable à partir de 2023



Pour les voitures à motorisation thermique

- Un nouveau régime pour le calcul du taux ATN en fonction du type de motorisation et émissions de CO₂ est mis en place.

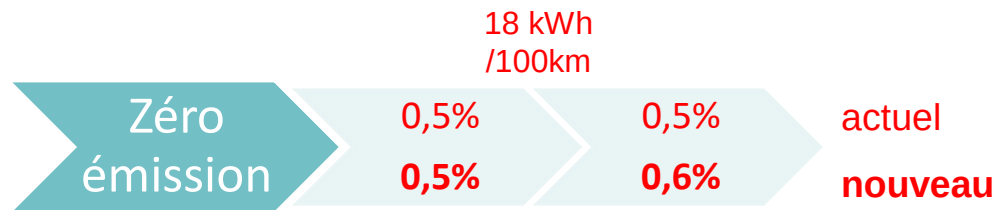


- Pour la majorité des catégories d'émissions supérieures à 80 g/km de CO₂ le taux augmente de +0,2%.
- Le taux maximal applicable reste à 1,8%, mais s'appliquera à partir d'émissions de CO₂ supérieures à 130 g/km de CO₂.



Pour les voitures à zéro émission de roulement en CO₂

- Pour les voitures 100% électriques et à pile à combustible à hydrogène le taux minimal applicable de 0,5% est maintenu.



- Similaire à la modulation des primes d'achat pour les voitures 100% électriques introduite en avril 2021, le taux minimal de 0,5% sera seulement appliqué aux voitures à faible consommation en énergie électrique.
- Pour les voitures 100% électriques dont la consommation est supérieure à 18 kilowattheures par 100 kilomètres (WLTP), un taux de 0,6% sera appliqué pour le calcul de l'ATN.



Exemple de calcul

- Salarié (classe d'impôt 1, salaire brut annuel de 70.000€, prix de la voiture TTC 40.000€, coût leasing par mois 700€)
- Avantage en nature annuel estimé par rapport à une acquisition de la même voiture en son nom

➤ Taux de 0,5%	+ 4.000 €
➤ Taux de 1%	+ 2.400 €
➤ Taux de 1,2%	+ 1.758 €
➤ Taux de 1,5%	+ 800 €
➤ Taux de 1,8%	- 175 €

Pourquoi un taux maximal de 1,8%?

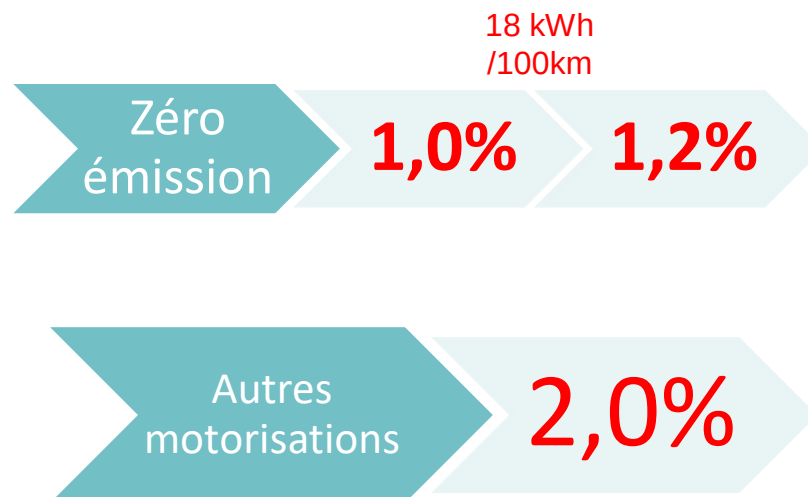
- Un taux maximal applicable de 1,8% correspond environ au seuil moyen à partir duquel le leasing d'une voiture de fonction n'est plus financièrement avantageux pour le salarié par rapport à une acquisition de la voiture en son nom propre.



Modification du taux de l'avantage en nature (ATN) pour voitures de fonction applicable à partir de 2025



- Pour tous les nouveaux contrats conclus à partir de 2025, le régime de l'ATN sera simplifié et seulement des taux avantageux seront appliqués aux voitures à zéro émission de roulement en CO₂.
- Ces taux pour voitures à zéro émissions de roulement en CO₂ seront cependant aussi doublés afin de tenir compte du succès croissant de ces voitures, dont notamment les voitures 100% électriques.
- Pour tous les autres types de motorisations à moteur thermique, y inclus les plug-in hybrides, le taux pour le calcul de la valeur mensuelle de l'avantage en nature est augmenté à 2%.





Rappel de l'exemple de calcul

- salarié (classe d'impôt 1, salaire brut annuel de 70.000€, prix de la voiture TTC 40.000€)
- Avantage en nature annuel estimé par rapport à une acquisition de la même voiture en son nom
 - Taux de 1% **+ 2400 €**
 - Taux de 1,2% **+ 1758 €**
 - Taux de 2,0% **- 800 €**

Pourquoi un taux de 2%?

- Le but est de faire en sorte qu'un leasing d'une voiture de fonction à une telle motorisation soit financièrement désavantageux pour le salarié par rapport à une acquisition de la voiture en son nom propre.
- L'objectif est d'inciter le salarié à opter en fonction de ces taux pour une voiture de fonction à zéro émission de roulement en CO₂.

Récapitulatif du nouveau régime proposé



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

À partir de 2023

Pourcentage de la valeur de la voiture (neuf TVA comprise) à appliquer mensuellement					
Catégories d'émissions de CO ₂	Voiture sans moteur Diesel	Voiture avec moteur Diesel	Voiture à pile à combustible à hydrogène	Voiture 100% électrique	
				≤18kWh/ 100km	>18kWh/ 100km
0 g/km			0,5%	0,5%	0,6%
1 -50 g/km	0,8%	1,0%			
51 -80 g/km	1,0%	1,2%			
81 -110 g/km	1,2%	1,4%			
111 -130 g/km	1,5%	1,6%			
> 130 g/km	1,8%	1,8%			

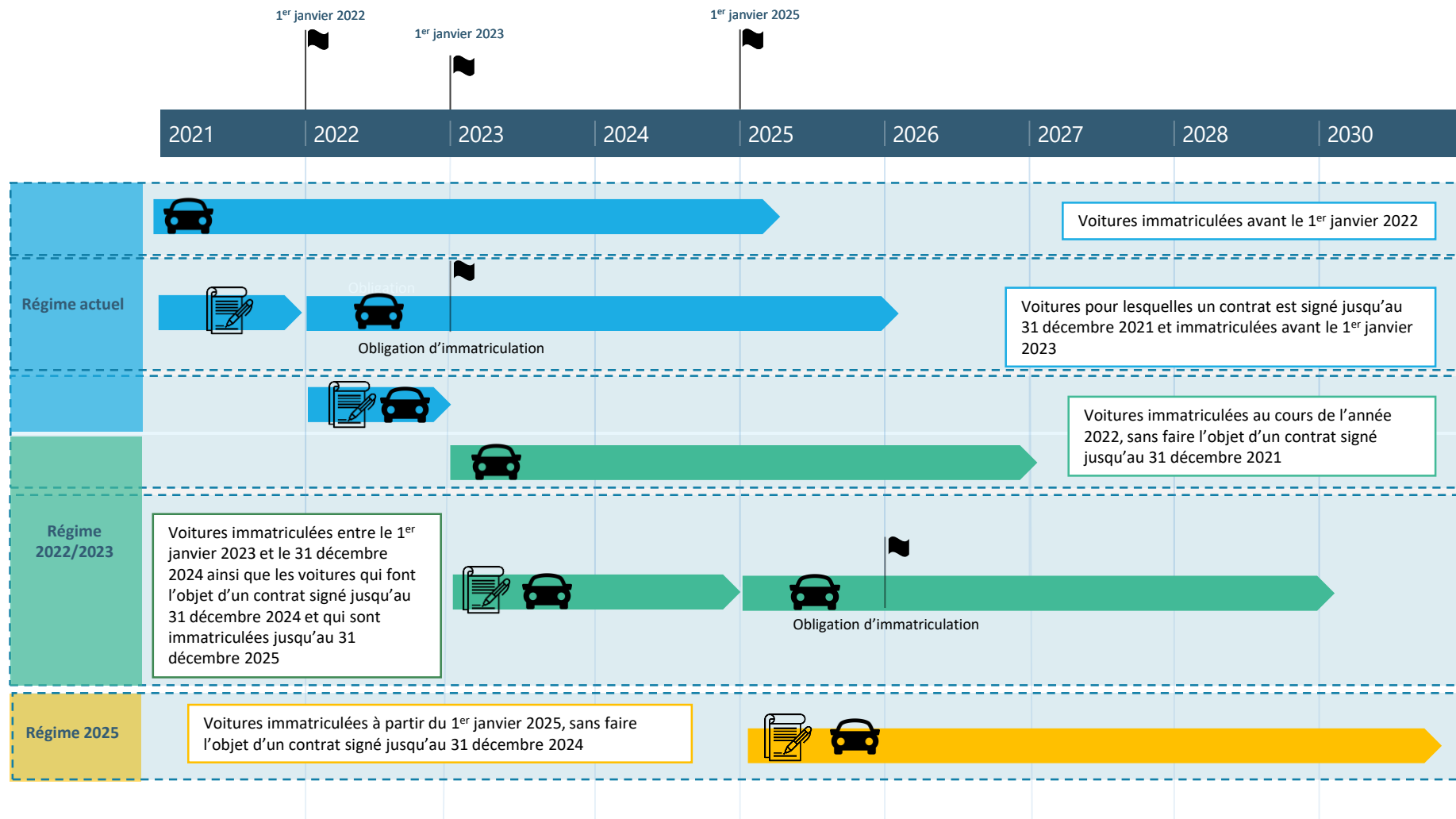
À partir de 2025

- Un taux de 1% à 1,2% est appliqué par le calcul de l'avantage en nature mensuel des nouvelles voitures de fonction à zéro émissions de roulement en CO₂.
- Pour tous les autres types de motorisations à moteur thermique un taux de 2% est appliqué.

Récapitulatif de la mise en oeuvre



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG





Analyse

- en 2021, les voitures équipées d'un moteur électrique (100% et plug-in hybride), avaient fait l'objet de plus de 30% des nouvelles immatriculations de voitures de fonction.
- d'ailleurs, 65% des voitures de fonction nouvellement immatriculées en 2021 émettaient plus de 110g de CO₂ par kilomètre (WLTP).

À partir de 2023

- un régime fiscalement favorable est réservé aux nouvelles voitures de fonction avec des émissions de CO₂ inférieures ou égales à 130 g/km (cycle d'essai WLTP).
- pour les nouvelles voitures de fonction dont les émissions dépassent 130 g/km de CO₂, un régime fiscalement neutre (ATN 1,8%) sera appliqué.
- pour les nouvelles voitures de fonction 100% électriques le taux ATN minimal de 0,5% sera appliqué seulement si la consommation en énergie est inférieure ou égale à 18 kWh/100km.

À partir de 2025

- un régime forfaitaire fiscalement favorable est réservé aux nouvelles voitures à zéro émission de roulement en CO₂.
- pour tous les autres types de motorisations un régime forfaitaire fiscalement défavorable (ATN 2%) sera appliqué.



Réforme du régime de l'avantage en nature (ATN) pour voitures de fonction

Mardi, le 11 janvier 2022

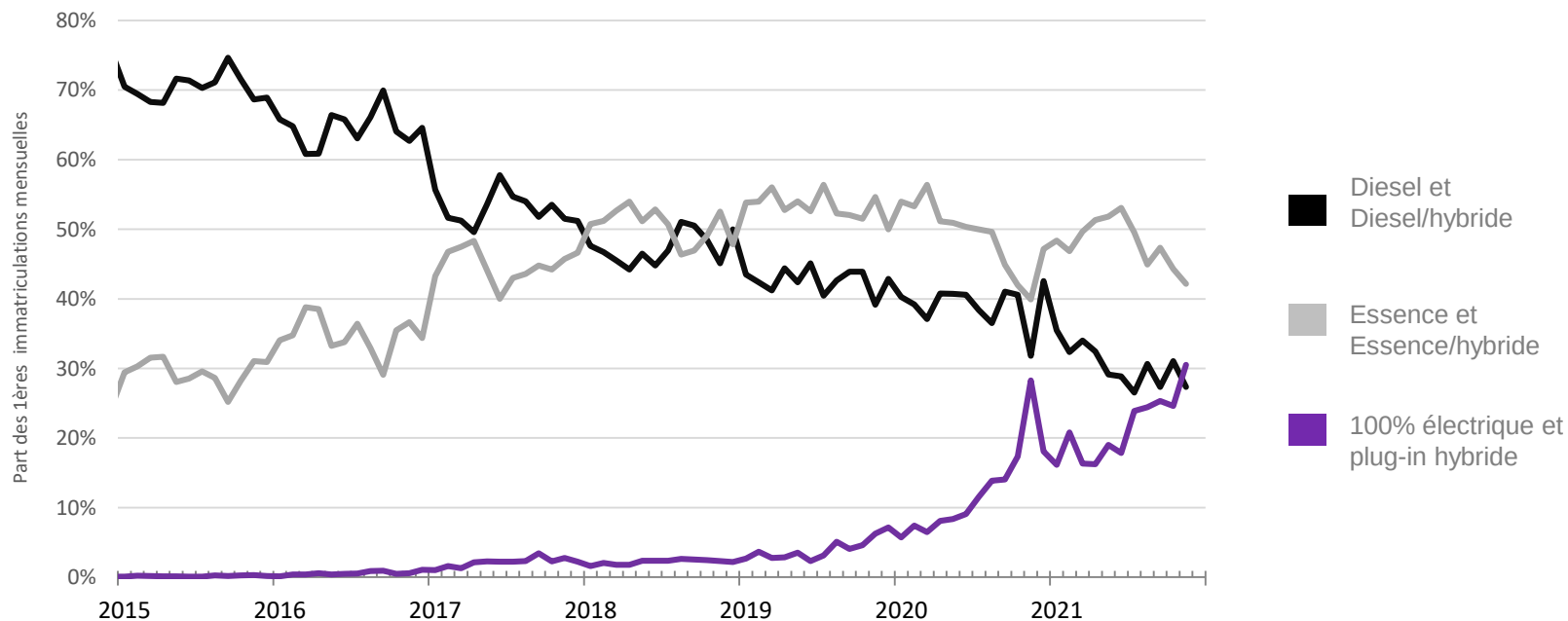


LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Département des transports



- **9.092** nouvelles immatriculations de voitures électriques (100% électrique ou plug-in hybride) en 2021 (**20,5%** part de marché)
- **17.425** voitures électriques en circulation au Luxembourg (**3,9%** part de marché)





- Programme de subvention « Clever lueden, Sue spueren » pour bornes privées (aussi éligible pour les voitures de leasing).
 - jusqu'à 750 € pour une wallbox normale
 - jusqu'à 1.200 € pour une wallbox intelligente
 - jusqu'à 1.650 € pour des wallbox intégrées dans un système de gestion de charge intelligentes
- Obligation de prééquipement pour point de charge des emplacements intérieurs et extérieurs pour les nouvelles habitations et autres immeubles.
- Nouveau régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques
 - Un régime d'aide réservé aux petites et moyennes entreprises qui prévoit une subvention jusqu'à 50% des coûts liés aux bornes et jusqu'à 60% des coûts liés au raccordement électrique.
 - Ce régime est aussi applicable aux voitures de leasing





- environ 1.300 points de charge Chargy opérationnels
- 101 des 102 communes disposent au moins d'une borne Chargy sur leur territoire
- Installation de 88 bornes ultra-rapides SuperChargy (160-320 kW) sur 19 stations jusqu'en 2023.
- Nouveau régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques
 - Un régime d'aide prévoit des appels d'offres à des projets d'infrastructures de charge accessibles au public ou privées, dont la capacité de charge est au moins égale à 175 kilowatts.
 - Les projets qui seront retenus pourront bénéficier d'une subvention allant jusqu'à 50% des investissements liés au déploiement des bornes de charge.



Analyse du cycle de vie des voitures



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

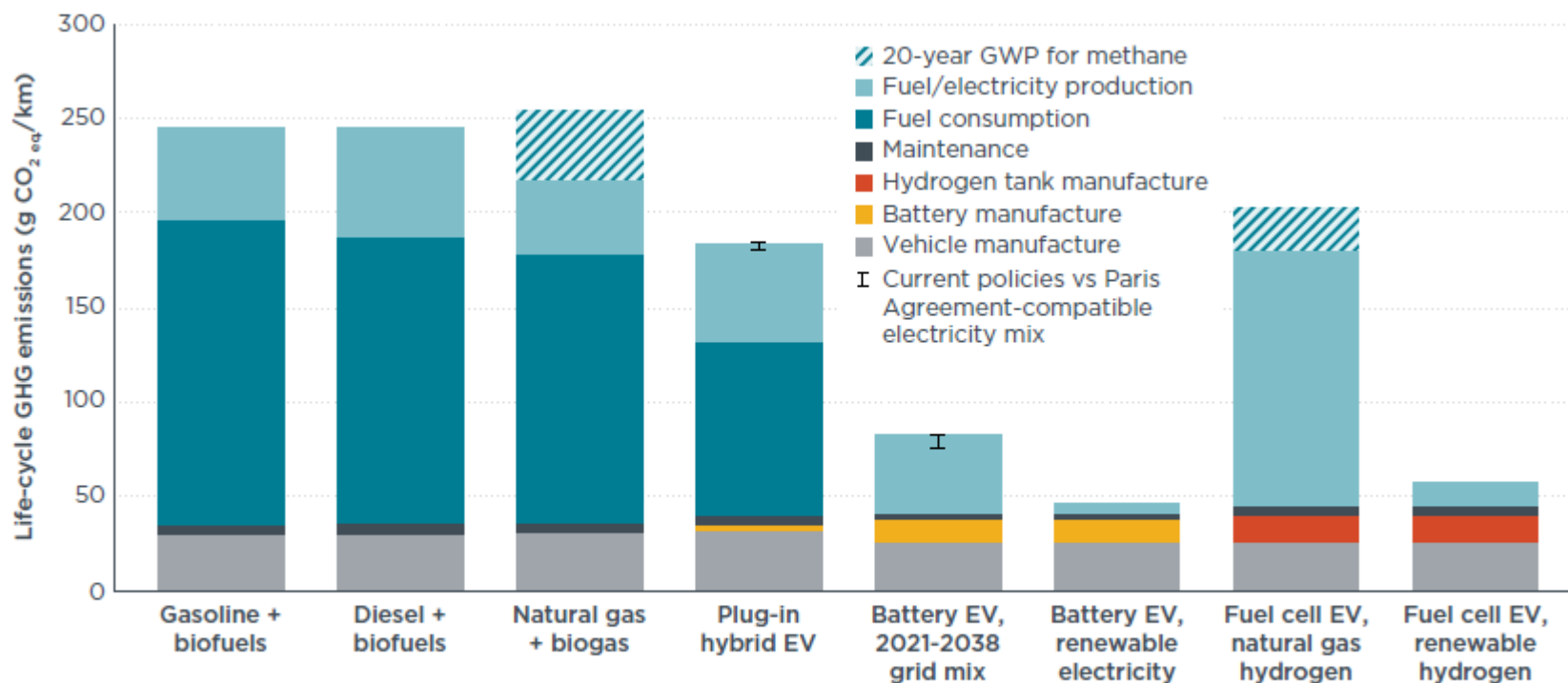


Figure 3.2. Life-cycle GHG emissions of lower medium segment gasoline, diesel, and CNG ICEVs, PHEVs, BEVs, and FCEVs registered in Europe in 2021.



Téléchargement du dossier sur www.mmtip.gouvernement.lu