

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

Nous Henri, 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 ;

Vu la fiche financière ;

Vu les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre des salariés ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. L'article 3*bis* du règlement 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 est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1^{er}, l'alinéa 4 est modifié comme suit :

a) La lettre b) est remplacée par le libellé suivant :

« 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 de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatt ;

c) 0,6 pour cent pour les voitures électriques pures qui ne répondent pas aux conditions visées aux points a) et b) ; »

b) La lettre c) est renommée d).

2° Au paragraphe 2, l'alinéa 1^{er} est modifié comme suit :

a) La lettre b) est remplacée par le libellé suivant :

« 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 de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatt ;

c) 1,2 pour cent pour les voitures électriques pures qui ne répondent pas aux conditions visées aux points a) et b) ; »

b) Les lettres c) à d) sont renommées d) à e).

Art. 2. Le présent règlement produit des effets au 1^{er} janvier 2022.

Art. 3. Notre ministre ayant les Finances dans ses attributions et Notre ministre ayant les Transports dans ses attributions, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La Ministre des Finances,

Yuriko Backes

Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,

François Bausch

Exposé des motifs

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.

1. Dispositions générales

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 met en place un nouveau régime de calcul de l'avantage en nature (ATN) des véhicules de société de catégorie M1 appartenant à l'employeur ou pris en location ou en leasing par l'employeur et mis à disposition, au moins partiellement, à des fins non professionnelles par l'employeur au salarié. À travers cela, l'objectif est d'encourager la décarbonation du parc automobile luxembourgeois pour la part de marché portant sur les véhicules de société.

Le règlement grand-ducal du 12 mai 2022 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 a apporté certaines modifications aux seuils applicables pour déterminer l'ATN des voitures de société de catégorie M1 appartenant à l'employeur ou pris en location ou en leasing par l'employeur et mis à disposition, au moins partiellement, à des fins non professionnelles par l'employeur au salarié.

Le règlement grand-ducal du 12 mai 2022 précité aligne entre autres le calcul de l'ATN avec la modulation des primes pour les voitures électriques pures introduite par le règlement grand-ducal du 8 juillet 2021 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. Ainsi, les voitures électriques pures sont en fonction de leur consommation en énergie électrique catégorisées en véhicules économes et moins économes en électricité. Le seuil maximal pour une voiture électrique pure économe en énergie se situe à 180 wattheure/kilomètre (Wh/km). L'aide financière de 8 000 EUR pour les voitures électriques pures est ainsi réservée aux véhicules avec une consommation d'énergie électrique qui ne dépasse pas 18 kilowattheures (kWh) sur 100 kilomètres, valeur respectée par quelques 80% des voitures électriques pures nouvellement immatriculées en 2021.

Dans la séance du 9 mars 2022 le Conseil de Gouvernement a marqué son accord pour le projet de règlement grand-ducal modifiant le grand-ducal modifié du 7 mars 2019 précité qui prévoit la prolongation des aides financières pour les véhicules à zéro émission de roulement pour dans. Il est proposé de maintenir en général le seuil des 180 Wh/km, mais il est toutefois proposé d'aussi étendre ce seuil à 200 Wh/km, sous condition que la puissance nette maximale du système de propulsion de la voiture 100% électrique est inférieure ou égale à 150 kilowatt. Cette disposition permettra d'allouer une prime de 8 000 EUR pour les voitures de taille moyenne se prêtant, pour la plupart, au transport de 5 personnes. De plus, comme la consommation d'énergie électrique d'un certain nombre de voitures 100% électriques

avoisine 180 Wh/km, le choix de certaines options peut faire en sorte que ce seuil est dépassé. Ainsi, la modification proposée simplifiera pour les voitures d'une puissance nette maximale inférieure ou égale à 150 kilowatt la configuration des options de la voiture.

Dans un souci d'aligner les catégorisations des voitures 100% électriques, il est proposé par le présent projet de règlement de reprendre la nouvelle définition proposée pour le régime d'aides financières et de l'appliquer aussi pour le calcul de l'avantage en nature.

2. Commentaire des articles

Ad art. 1^{er}

L'article 1^{er} modifie l'article 3*bis* 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.

Aux énumérations des catégories de voitures à zéro émission de roulement, la voiture électrique pure dont la consommation en énergie électrique est inférieure ou égale à 200 Wh/km et la puissance nette maximale de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kW est ajoutée. Par la suivante, la définition de la voiture 100% électrique non économe en énergie électrique est modifiée et l'énumération des autres types de motorisations adaptée. L'ajoute de la voiture électrique pure dont la consommation en énergie électrique est inférieure ou égale à 200 Wh/km et la puissance nette maximale de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kW est faite pour le régime de calcul de l'ATN applicable jusqu'à 2025 et aussi par le régime applicable après 2025.

La valeur de la puissance nette maximale du système de propulsion est celle reprise soit au certificat de conformité communautaire, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule, ou son mandataire et enregistré dans la banque de données nationale sur les véhicules routiers. Sur le certificat de conformité communautaire cette valeur est affichée à la case 27.3 et est dénommée « puissance nette maximale » en Français, « maximum net power » en Anglais, ou « Höchste Nutzleistung » en Allemand. Au cas où la puissance nette maximale est affichée séparément pour les différents essieux du véhicule, la somme de ces puissances nettes maximales est à considérer.

Ad art. 2

L'article 2 définit l'entrée en vigueur du présent règlement. La date du 1^{er} janvier 2022 est fixée afin d'assurer que la nouvelle catégorie pour les voitures électriques pures, qui étend le nombre de modèles électriques profitant du taux d'ATN le plus avantageux, soit aussi directement applicable, avec les modifications introduites par le règlement grand-ducal du 12 mai 2022 précité.

Ad art. 3

Formule exécutoire.

Fiche financière

En application de l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État

Intitulé du projet :

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.

Le présent projet se situe dans la continuité du règlement grand-ducal du 12 mai 2022 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.

La présente modification ne devrait donc pas remettre en cause les anticipations budgétaires émises dans le cadre du règlement grand-ducal du 12 mai 2022 précité, à savoir une augmentation des recettes de l'État lors de l'année 2023 suivie d'une baisse des recettes jusqu'à l'année 2025.

Pendant l'année 2021, environ 80% de toutes les nouvelles immatriculations de voitures électriques pures respectaient le seuil des 180 Wh/km et environ 5% de ces voitures correspondaient à la nouvelle catégorie proposée ; c'est-à-dire une consommation d'énergie électrique entre 180 et 200 Wh/km et une puissance nette maximale du système de propulsion inférieure ou égale à 150 kW. Cependant, il est important de souligner qu'il s'agissait de toutes les nouvelles voitures électriques pures immatriculées au nom d'une personne morale ou physique.

De ce qui précède, les projections réalisées lors de l'élaboration du règlement du 12 mai 2022 précité peuvent éventuellement être soumises à une légère baisse, puisque les véhicules visés par le présent projet de règlement grand-ducal verraient leur assiette d'imposition légèrement réduite. Concrètement, cela implique que le taux moyen de 1.212% pour le calcul de l'ATN estimé pour fin 2024 baisserait légèrement davantage. Il n'est cependant pas possible d'anticiper exactement cette baisse qui dépendrait du nombre de voitures électriques utilisées comme véhicules de société et répondant aux conditions techniques de la nouvelle catégorie proposée.

Version coordonnée

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

Nous Henri, 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 les avis de la chambre de commerce, de la chambre des métiers, de la chambre des salariés et de la chambre des fonctionnaires et employés publics;

L'avis de la chambre d'agriculture ayant été entendu;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

Arrêtons:

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 précédent 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 à l'alinéa précédent. 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 2024, 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 2024 et qui sont immatriculées jusqu'au 31 décembre 2025, 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) 0,6 pour cent pour les voitures électriques pures dont la consommation d'énergie électrique dépasse 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 de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatt ;
- c) 0,6 pour cent pour les voitures électriques pures qui ne répondent pas aux conditions visées aux points a) et b) ;
- ⇨ d) 0,5 pour cent pour les voitures à pile à combustible à hydrogène.

(2) 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, les taux suivants sont applicables, 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) 1,2 pour cent pour les voitures électriques pures dont la consommation d'énergie électrique dépasse 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 de son système de propulsion est inférieure ou égale à 150 kilowatt ;
- c) 1,2 pour cent pour les voitures électriques pures qui ne répondent pas aux conditions visées aux points a) et b) ;
- ⇨ d) 1 pour cent pour les voitures à pile à combustible à hydrogène ;
- ⇨ e) 2 pour cent pour toute autre motorisation.

(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~~ à l'article 3bis 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 3bis, 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
0	75,00	
1	74,17	
2	73,33	
3	72,50	
4	71,67	

5	70,83	
6	70,00	
7	69,17	
8	68,33	
9	67,50	
10	66,67	
11	65,83	
12	65,00	1
13	64,17	
14	63,33	
15	62,50	
16	61,67	
17	60,83	
18	60,00	
19	59,17	
20	58,33	
21	57,50	
22	56,67	
23	55,83	
24	55,00	2
25	54,17	
26	53,33	
27	52,50	
28	51,67	

29	50,83	
30	50,00	
31	49,17	
32	48,33	
33	47,50	
34	46,67	
35	45,83	
36	45,00	3
37	44,17	
38	43,33	
39	42,50	
40	41,67	
41	40,83	
42	40,00	
43	39,17	
44	38,33	
45	37,50	
46	36,67	
47	35,83	
48	35,00	4
49	34,17	
50	33,33	
51	32,50	
52	31,67	

53	30,83	
54	30,00	
55	29,17	
56	28,33	
57	27,50	
58	26,67	
59	25,83	
60	25,00	5
61	24,17	
62	23,33	
63	22,50	
64	21,67	
65	20,83	
66	20,00	
67	19,17	
68	18,33	
69	17,50	
70	16,67	
71	15,83	
72	15,00	6
73	14,17	
74	13,33	
75	12,50	
76	11,67	

77	10,83	
78	10,00	
79	9,17	
80	8,33	
81	7,50	
82	6,67	
83	5,83	
84	5,00	7
85	4,17	
86	3,33	
87	2,50	
88	1,67	
89	0,83	
90	0	

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 euro.

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.