



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère des Finances

Réponse commune du ministre des Finances, Gilles Roth, du ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité, Serge Wilmes, et du ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme, Lex Delles, à la question parlementaire n° 4593 du 6 août 2026 des honorables députées Mesdames Sam Tanson et Joëlle Welfring relative à la modification du régime fiscal applicable aux voitures de société hybrides rechargeables

- **Quels éléments nouveaux ont conduit le gouvernement à modifier son appréciation des véhicules hybrides rechargeables et à réintroduire un avantage fiscal en leur faveur ?**

Depuis le 1^{er} janvier 2025, les voitures hybrides rechargeables (PHEV, *plug-in hybrid electric vehicle*) pour lesquelles aucun contrat d'achat n'a été conclu avant le 31 décembre 2024 sont imposées avec un avantage en nature à hauteur de 2 % de la valeur du véhicule neuf. Le même taux s'applique également à toute autre voiture à motorisation thermique.

L'analyse des nouvelles immatriculations montre que les émissions moyennes de CO₂ des véhicules de leasing à moteur thermique immatriculés au nom de personnes morales depuis 2025 ont légèrement augmenté après plusieurs années de baisse continue. Ainsi, les émissions moyennes de CO₂ selon le cycle d'essai WLTP des nouveaux véhicules de leasing à moteur thermique sont passées de 121,4 g CO₂/km en 2024 à 124,9 g CO₂/km en 2025. Au cours des sept premiers mois de 2026, cette valeur s'élevait à 135,9 g CO₂/km.

Cette évolution s'explique probablement par le fait que certains salariés se tournent à nouveau vers des véhicules plus émetteurs, comme le régime actuel de l'avantage en nature ne fait aucune distinction entre un véhicule émettant 1 g CO₂/km et un véhicule présentant des émissions nettement plus élevées. Dans les deux cas, le même taux de 2 % est appliqué.

L'introduction d'un taux d'avantage en nature de 1 % pour les PHEV émettant au maximum 50 g CO₂/km vise dès lors à créer une incitation en faveur de ces voitures par rapport aux véhicules thermiques classiques ou hybrides présentant des émissions plus élevées. Parallèlement, l'écart avec les taux actuellement applicables aux véhicules à zéro émission, à savoir 0,5 % et 0,6 %, est maintenu, de sorte qu'il demeure fiscalement plus avantageux d'opter pour un véhicule 100 % électrique ou à pile à combustible à l'hydrogène.

- **Le gouvernement a-t-il procédé à une évaluation de l'impact climatique attendu de cette réforme, notamment en ce qui concerne les émissions réelles de CO₂ des voitures de société ? Dans l'affirmative, les ministres peuvent-ils en présenter les principales conclusions ?**

Concernant l'évaluation de l'impact climatique attendu de la réforme, notamment en ce qui concerne les émissions réelles de CO₂ des voitures de société, il convient de relever que, dans le cadre de la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) 2021/392, des données issues du système dit *On-Board Fuel Consumption Monitoring* (OBFCM) sont collectées lors du contrôle technique depuis fin 2023. Ce système permet de mesurer la consommation réelle des véhicules. Ces données sont prélevées afin d'analyser au



niveau européen, dans quelle mesure les consommations et émissions réelles correspondent aux valeurs déterminées lors de l'homologation selon le cycle WLTP.

Toutefois, ces données ne sont disponibles que pour les nouvelles immatriculations depuis le début de l'année 2021 et équipées d'un système OBFCM. Étant donné que les voitures sont en général soumises à leur premier contrôle technique après quatre ans, le volume de données actuellement disponible, en particulier pour les PHEV, reste encore relativement limité. En 2025, les émissions réelles de 633 voitures et camionnettes PHEV ont ainsi pu être analysées. Ces données concernent les PHEV de manière générale et non spécifiquement les véhicules immatriculés comme voitures de société. Les émissions moyennes observées s'élevaient à 131,3 g CO₂/km, soit 92,5 g CO₂/km de plus que les valeurs WLTP correspondantes.

- **Comment les ministres apprécient-ils les études concluant que les émissions réelles des véhicules hybrides rechargeables utilisés comme voitures de société sont significativement supérieures aux valeurs d'homologation ? Ces études ont-elles été prises en considération par le gouvernement ?**

Tel qu'expliqué ci-dessus, les données disponibles au Luxembourg confirment la tendance observée à travers l'Union européenne ainsi que dans les études en question, à savoir que les émissions réelles de CO₂ des PHEV sont, en moyenne, plus élevées que celles mesurées lors du cycle d'essai WLTP. Cette situation s'explique principalement par le fait que ces véhicules sont, dans la pratique, moins souvent utilisés en mode électrique que ne le suppose la méthodologie d'homologation. Alors que le facteur d'utilité retenu jusqu'à présent considérait qu'environ 80 % des kilomètres parcourus par un PHEV étaient effectués en mode électrique, les données réelles montrent une proportion nettement inférieure. Pour les 633 PHEV analysés, la part de kilomètres parcourus en mode électrique était d'environ un tiers.

Afin de tenir compte de cet écart entre les valeurs théoriques et l'usage réel, le règlement (UE) 2023/443 prévoit déjà une adaptation progressive du facteur d'utilité, afin que les émissions de CO₂ des nouveaux PHEV reflètent davantage les conditions réelles d'utilisation. De manière simplifiée, un facteur d'utilité d'environ 50 % en moyenne est appliqué lors des nouvelles homologations depuis 2025. À partir de 2027, ce facteur sera ramené à environ 30 %. Alors que certains États membres ont plaidé pour atténuer cette adaptation, le Luxembourg s'est récemment associé à six autres pays pour soutenir le maintien de cette évolution progressive, telle que définie par le règlement.

Au début de l'année 2027, à l'occasion de l'Autofestival et de l'entrée en vigueur du nouveau taux proposé pour les PHEV émettant moins de 50 g CO₂/km, il est prévu de lancer, en concertation avec le secteur automobile, une campagne de sensibilisation destinée aux nouveaux acquéreurs de véhicules. Celle-ci aura pour objectif de mieux les informer sur les bonnes pratiques de recharge de leur véhicule, afin qu'ils disposent de toutes les informations nécessaires dès la remise des clés de leur nouvelle voiture. Une attention particulière sera accordée aux conducteurs de PHEV afin de les inciter à recharger leur véhicule aussi régulièrement que possible et ainsi augmenter la part des trajets effectués en mode électrique.



- **Le gouvernement considère-t-il que la réintroduction d'un avantage fiscal en faveur des véhicules hybrides rechargeables est pleinement compatible avec les objectifs du Plan national intégré en matière d'énergie et de climat, notamment ceux visant à accélérer l'électrification du parc automobile ? Dans l'affirmative, sur quels éléments ou quelles analyses fonde-t-il cette appréciation, alors que plusieurs études font état d'émissions réelles significativement supérieures aux valeurs d'homologation pour ce type de véhicules ?**

Il résulte de ce qui précède qu'à moyen et à long terme, l'adaptation progressive du facteur d'utilité, combinée à la limitation du taux d'avantage en nature de 1 % aux PHEV dont les émissions WLTP n'excèdent pas 50 g CO₂/km, devrait permettre de mieux cibler l'avantage fiscal sur les PHEV présentant des niveaux d'émissions de CO₂ les plus faibles.

Il convient également de rappeler que les PHEV sont considérés par l'Union européenne, comme des véhicules électriques au même titre que les véhicules 100 % électriques, dans la mesure où ils peuvent être rechargés par une source externe au moyen d'une prise, contrairement aux véhicules hybrides conventionnels. Ils contribuent ainsi à l'atteinte des objectifs du Plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC), qui prévoit une part de 49 % de véhicules électriques dans le parc automobile national à l'horizon 2030. En juin 2026, 9,24 % des voitures immatriculées au Luxembourg étaient 100 % électriques et 3,99 % étaient des PHEV, portant ainsi le taux d'électrification du parc à 13,23 %.

Luxembourg, le 7 septembre 2026

Le Ministre des Finances

(s.) Gilles Roth