

Traduit avec deepl. Version gratuite

Réforme prévue de l'imposition des voitures de service : Non équilibré du point de vue de la protection du climat et socialement injuste !

Des améliorations substantielles sont nécessaires !

Avis du Mouvement Ecologique sur le „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 »

En janvier 2020, l'assiette de la taxe sur les voitures particulières a été réaménagée.

Ceci en raison du passage de la norme NEFZ à la norme WLTP (la norme WLTP est la nouvelle norme pour déterminer les émissions de gaz d'échappement et la consommation de carburant / d'électricité des véhicules à moteur, plus proche de la réalité que la norme NEFZ).

Cette réforme de l'impôt sur les voitures avait pour but d'alléger de manière plus conséquente et plus conséquente les finances des voitures électriques et de mieux prendre en compte les émissions de CO2 dans l'imposition des voitures privées neuves.

La réforme de l'époque allait dans le bon sens, analyse le Mouvement Ecologique. Des critiques ont toutefois été émises quant à l'exclusion de la taxation spécifique des voitures de fonction de cette réforme.

Le gouvernement vient de présenter un projet de texte réformateur du règlement grand-ducal sur les voitures de fonction, qui vise à redéfinir leurs avantages monétaires - "avantages en nature".

Cette réforme est en effet urgente : Car actuellement, les voitures de fonction sont encore subventionnées par des fonds gouvernementaux pour promouvoir les moteurs à combustion qui émettent beaucoup trop de CO2. Par conséquent, en raison de cette structure d'incitation insatisfaisante, on admet encore trop de voitures à émissions excessives dans le secteur des voitures de service et, de loin, pas assez de véhicules électriques.

La situation actuelle, insatisfaisante, est également mentionnée dans l'"exposé des motifs" du présent texte législatif. Ainsi, selon "exposé des motifs", en 2021, seuls 8,5% des voitures de service électriques ont été achetées (8,1% chez les particuliers), les émissions étant supérieures à 110g/km pour 70% des voitures de service achetées par ailleurs. Même si les niveaux d'émission ont augmenté au fil des ans, ils restent encore beaucoup trop élevés. Avec des mesures aussi hésitantes, le Luxembourg ne parviendra pas à atteindre ses objectifs en matière de changement climatique dans le secteur des transports.

Une telle distorsion est très problématique, comme le montre également un avis de Transport & Environnement (T&E), une organisation européenne leader dans le secteur : "Supprimer les subventions aux voitures de service hybrides à combustion et plug-in est l'un des moyens les plus justes de décarboniser le trafic, car cela permet de mettre sur le marché des millions de voitures électriques abordables. C'est l'une des méthodes les plus rapides, les plus simples et les plus

efficaces pour réduire significativement les émissions de l'Allemagne". Il en va de même, en principe, pour le Luxembourg.

Avec une bonne réglementation, cette situation pourrait changer !

Il est donc absolument nécessaire de réformer le système actuel d'imposition des voitures de service ! Toutefois, aux yeux du Mouvement Ecologique, le projet actuel est extrêmement insatisfaisant et doit être révisé !

Le secteur de la mobilité est responsable des émissions élevées de CO2 au Luxembourg, qui doivent être réduites conformément aux engagements internationaux. La flotte de voitures de service représente environ la moitié des nouvelles inscriptions de toutes les voitures particulières.

Compte tenu de l'urgence climatique, des réformes fondamentales du système sont nécessaires. Toutefois, le projet à l'examen manquerait une nouvelle occasion de garantir l'orientation nécessaire à la durabilité de l'aide financière publique à la flotte de voitures de service.

Le Mouvement Ecologique estime donc indispensable que des améliorations substantielles soient apportées au projet !

(Remarque préliminaire: Déclaration d'imposition des voitures de service

La mise à disposition d'une voiture de fonction utilisée à des fins professionnelles et privées est une pratique courante au Luxembourg. Les résidents ou les travailleurs non résidents peuvent en bénéficier.

L'avantage est donné à l'employeur comme au salarié. Les entreprises peuvent déduire cette fourniture des impôts, mais les employés doivent les inscrire sur la déclaration fiscale et payer des impôts. Cependant, les impôts payants ne sont pas proportionnés aux bénéficiaires financiers. Les avantages matériels sont donc évoqués - avantages en nature. Ils sont calculés à partir de la valeur du véhicule neuf et multipliés par un pourcentage basé sur un système de coefficients.

Selon les niveaux d'émission de CO2 et la motorisation, ce coefficient est inférieur ou supérieur, l'employé devra donc payer moins ou plus d'impôts pour cet avantage en argent

Étant donné que cet avantage est inclus dans la déclaration fiscale, il est évident que le montant du salaire est également déterminant pour le montant de l'avantage monétaire (plus le coefficient est élevé, plus les impôts à payer sont élevés).

1. Données insatisfaisantes et calculs non transparents comme base de décision

Afin de comprendre quels sont les objectifs qui peuvent être atteints avec les amendements proposés aux "avantages en nature", il serait indispensable de disposer de données chiffrées et de calculs beaucoup plus concrets et transparents qu'actuellement. Par exemple :

- Quelle est la précision de la composition de l'ensemble de la flotte de véhicules en voitures de fonction ?
- Quels sont les travailleurs qui bénéficient principalement de ce système ? Quel est l'impact selon la classe de salaire ?

- Quels sont les avantages financiers qui résultent concrètement, selon le modèle et la classe d'imposition ?
- Quels seraient les effets écologiques des nouveautés proposées ? C'est-à-dire les nouveautés suffiraient-elles à obtenir un effet incitatif, c'est-à-dire une flotte de véhicules plus écologique ?

Toutes ces informations ne sont pas disponibles pour le moment.

Seule la fiche financière, qui est succincte, contient quelques calculs minimaux. Il est difficile de comprendre comment elles ont été réalisées. Et surtout, on ne voit pas vraiment si cette réforme apporte la contribution nécessaire pour que les émissions de CO2 dans le secteur des voitures de service - c'est-à-dire subventionnées par l'État - soient réduites sous la forme requise !

En cette période de ressources budgétaires limitées, ces calculs et ces chiffres devraient être accessibles, notamment pour les réformes qui ont l'intention d'avoir un effet incitatif dans le domaine climatique ou social : Les éléments nécessaires à la prise de décision doivent être fournis!

Il s'agit aussi d'assurer une certaine traçabilité.

Dans l'étude "Un système fiscal durable pour le Luxembourg", réalisée par le Forum Eco-Social Economie de marché 2016 pour le Mouvement Ecologique (!), on pouvait lire pour le Luxembourg:

"Le traitement fiscal des voitures de fonction constitue une subvention néfaste pour l'environnement. Elle incite à choisir le véhicule et à l'utiliser de manière incorrecte, ce qui influence la qualité et la quantité du parc automobile, les performances, les émissions de CO2 et de polluants atmosphériques, ainsi que le volume du trafic.

Selon Harding (2014), chaque voiture de fonction est subventionnée en moyenne à hauteur de 1 992,- € par an. Les pertes fiscales directes au Luxembourg dues à l'avantage fiscal calculées par Copenhagen Economics (2009) sont de 0,2 milliard d'euros, soit 0,6% du produit intérieur brut."

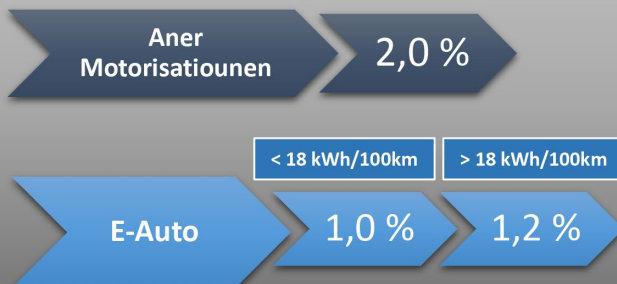
Les chiffres de 2021 devraient être bien plus élevés, compte tenu de la nouvelle augmentation du parc de véhicules. Il est carrément répréhensible qu'il n'y ait pas actuellement de données actualisées de la part du ministère des Finances et qu'une réforme aussi importante ne repose pas sur une analyse transparente des données !

2. Ne pas soutenir les moteurs à combustion au-delà de 2025 !

La réglementation prévue ci-après est incompréhensible :

A partir de 2025 - période à partir de laquelle de nombreux scientifiques considèrent que les véhicules à combustion devraient **être interdits plutôt que soutenus** - le gouvernement propose de placer tous les véhicules à combustion dans une seule catégorie et de continuer à bénéficier d'avantages en nature.

Ab 2025



Ceci est contestable et inacceptable à plusieurs égards :

- Ainsi, il sera encore possible qu'une voiture de sport à combustion bénéficie du privilège de voiture de fonction et entre dans la même catégorie qu'une petite voiture à combustion. Une aberration.

- Mais surtout : Non seulement on ne se rapproche en aucune manière d'une interdiction des voitures à combustion ! Au Luxembourg, ils doivent en outre continuer à être soutenus financièrement par l'État - c'est-à-dire par la collectivité!

Si c'est vraiment la stratégie déclarée du gouvernement de promouvoir la e-mobilité, si l'"urgence climatique" doit être réellement reconnue, les objectifs de réduction sectoriels fixés par la loi sur le changement climatique, ainsi que le plan national énergie et climat doivent être pris au sérieux, alors l'Etat ne doit pas encore encourager le rachat de moteurs à combustion dans 4 ans (!) et même au-delà, stimuler financièrement !

Le Mouvement Ecologique plaide pour qu'à partir de 2025, les moteurs à combustion ne puissent plus bénéficier d'un "avantage en nature". Si cela n'était pas réalisable du point de vue juridique, le coefficient pour les véhicules à combustion devrait être fixé à un niveau beaucoup plus élevé afin que cela ait un caractère réellement dissuasif.

Il devrait en être de même pour les voitures hybrides, dont il a été prouvé qu'elles sont bien moins "respectueuses du climat" que certains ne le pensent. L'État a d'ailleurs annoncé qu'elles ne bénéficieraient plus d'une prime d'État à partir de 2023, précisément parce qu'elles ne méritent pas d'être encouragées dans cette mesure. Elles devraient donc être exclues des "avantages en nature".

La taxation des voitures de service telle qu'elle est prévue - contestée du point de vue social

Lors de la présentation du texte de la réforme, le ministre des Transports F. Bausch a indiqué que le calcul du coefficient des "avantages en nature" était tel pour les moteurs à combustion interne à fortes émissions de CO2 qu'il ne serait plus financièrement intéressant, au plus tard à partir de 2025, de mettre une telle voiture de fonction à la disposition de l'employeur. Avec un coefficient de 2,0%

pour les moteurs à combustion, l'avantage en nature est certainement réduit, voire totalement éliminé. L'analyse ne peut toutefois pas s'arrêter là.

En effet, comme indiqué précédemment, l'imposition de l'avantage en nature dépend d'une part du salaire total de l'employé, mais également de sa classe d'imposition. Pour les personnes ayant des revenus élevés, il pourrait être plus avantageux de choisir une voiture de fonction avec un moteur à combustion plutôt qu'un achat privé, par exemple si elles ont 3 ou 4 personnes à charge dans leur ménage. De plus, une telle voiture de service est déjà intéressante du fait que l'employeur prend en charge toutes les formalités relatives à la voiture.

Du point de vue de la protection du climat, une interdiction des véhicules à combustion à partir de 2025 s'impose. Si des arguments juridiques ne le permettent pas, le coefficient de 2% actuellement prévu devrait être augmenté de manière substantielle. Ceci afin de dissuader réellement l'achat de telles voitures. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas opté pour une telle réglementation sans équivoque ?

De plus, indépendamment du type de véhicule, il serait intéressant de disposer d'analyses sur les catégories professionnelles et salariales qui bénéficient principalement d'une voiture de service mise à disposition par l'employeur. La thèse est évidente : au Luxembourg, comme à l'étranger, ce sont surtout les personnes aux revenus élevés qui en bénéficient. C'est d'ailleurs ce qu'indique l'avis de la Chambre des salariés. Cela signifierait en clair : Étant donné que les privilèges accordés aux voitures de fonction sont financés par le budget de l'État, les personnes à faible revenu financent la flotte de voitures des personnes à revenu plus élevé !

Cette pratique de subventionnement devrait être remise en question de manière critique. Et si elle est maintenue, le minimum absolu serait de fixer des objectifs stricts et cohérents en matière de protection du climat. Ces fonds pourraient être investis de manière bien plus efficace dans le secteur social en matière de protection climatique.

La citation suivante, tirée de l'expertise de la Chambre des salariés (annexe 2), est également stimulante.2) *„On peut également s'étonner que la phase de transition reste si longue avant de supprimer l'avantage fiscal qui revient aux véhicules les plus polluants, alors que l'obligation de résultats climatiques s'impose à nous dans des délais très serrés. Notons qu'une voiture de fonction émettant, par exemple, 260 g/km pour un prix de 100.000 euros, mise à disposition d'un cadre dans une fonction managériale sans aucune participation, correspondrait actuellement à un avantage en nature évalué au plus à 1.800 euros et qu'à partir de 2025, la rémunération en nature correspondant au même véhicule s'élèverait à 2.000 euros. Cette différence de 200 euros imposés à 45,78% accroit ainsi l'imposition de 91,56 euros. Sera-ce suffisamment dissuasif ? La perte de l'avantage fiscal telle qu'elle est évaluée par les auteurs par rapport à l'achat du véhicule en nom propre sera-t-elle suffisamment importante pour entamer le gain de tranquillité dont bénéficierait ce salarié en se reposant sur un leasing opérationnel offert par son employeur ? »*

3. Les privilèges fiscaux accordés aux voitures de fonction émettant beaucoup de CO2 doivent être considérablement réduits à court terme et supprimés en dernier ressort !

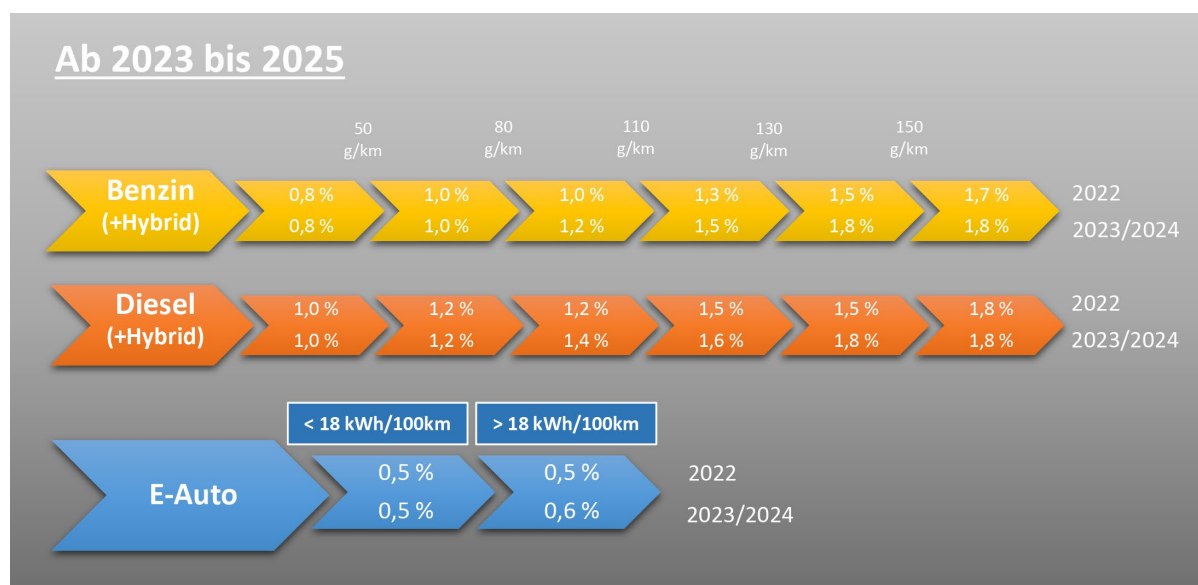
Le Mouvement Ecologique est conscient que le parc de véhicules de service ne pourra pas être entièrement réformé du jour au lendemain. Toutefois, les étapes de la transformation doivent être suffisamment cohérentes, cohérentes et ciblées. Ce n'est pas le cas de ce projet.

Les nouveautés prévues sont loin d'être suffisantes.

Ainsi, rien ne devrait changer pour 2022 par rapport à la situation actuelle.

Mais des ajustements de l'avantage monétaire - l'"avantage en nature" (ATN) - devraient intervenir entre le 1er janvier 2023 et le 31 décembre 2024.

La répartition en fonction des émissions de CO2 est calculée de manière un peu plus différenciée (il y aura alors 4 classes d'émissions différentes au lieu de 3 pour les wagons dont les émissions sont comprises entre 50g/km et 130g/km. La catégorie la plus élevée à ce jour pour la détermination du coefficient est abaissée de 150g/km à 130g/km). Ainsi, dès que les émissions dépassent 130g/km, tous les véhicules, quelles que soient leurs émissions, seront traités de la même manière.



C'est très problématique à plusieurs égards du point de vue du climat :

Il faut plafonner les émissions de CO2 !

Il est prévu qu'à partir de 2023, chaque véhicule soit doté d'un coefficient unitaire à partir de 130g/km !

Ainsi, même les conducteurs de "mangeurs d'énergie" à 200g/km pourraient toujours bénéficier d'un "avantage en nature". Et ce au détriment de la collectivité. Mais pourquoi ces véritables "éjecteurs de CO2" devraient-ils encore bénéficier du soutien de l'Etat ? **L'État ne tolérerait pas seulement la vente de ces voitures, mais l'encouragerait encore !**

Les véhicules les plus gourmands en CO2 ne doivent plus être privilégiés fiscalement - c'est-à-dire soutenus par tous les contribuables.

À partir d'un certain seuil d'émission, les moteurs à combustion qui émettent plus de CO2 ne devraient plus bénéficier de la subvention monétaire ! Le Mouvement Ecologique se prononce pour une limite de 110g/km. Cette valeur est également fournie en vertu du "Règlement 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs" comme valeur de référence pour les constructeurs automobiles de la flotte de véhicules neufs dans l'UE à partir de 2020.

Pour rappel : en France, on va même plus loin ! En France, une sorte de "taxe" progressive doit être payée lors de la nouvelle immatriculation d'un véhicule qui émet trop de CO2. Il peut s'élever à quelques milliers d'euros pour une voiture à forte émission de CO2 et il est donc assez substantiel (cf annexe 2).

Le Mouvement Ecologique préconise l'introduction d'un système similaire au Luxembourg.

- **Lors de la détermination du coefficient d'avantage en nature, une plus grande attention est accordée au niveau des émissions de CO2**

Non seulement il est prévu de soutenir les moteurs à combustion au-delà de 2025. Même si l'on voulait s'engager sur cette voie, réduire l'avantage monétaire selon l'ampleur des émissions de CO2 serait bien trop faible. Par conséquent, l'incitation à acheter des voitures moins polluantes n'est pas réelle ou limitée.

Le différentiel actuellement prévu entre les plus faibles émissions et les moins polluants n'est pas assez élevé - d'autant plus si la proposition du Mouvement Ecologique n'était pas retenue après un plafond de 110g/km.

L'incitation à acheter des véhicules moins gourmands en CO2 serait alors loin d'être suffisante. Les aides d'État devraient être davantage axées sur les objectifs en matière de changement climatique. Entre-temps, l'offre de véhicules moins gourmands en CO2 est si vaste qu'il n'y a plus d'argument en faveur d'une promotion des voitures plus gourmandes en CO2.

Fahrzeuge mit Emissionen von jeweils ab 110g/km und über 130g/km, müssten – falls die Regierung dabei bleibt größere Emittenten weiterhin zu fördern - mit einem höheren Koeffizienten versehen sein, um deren Kauf weniger attraktiv gegenüber emissionsärmeren zu gestalten.

- **Augmenter l'écart dans la promotion de l'essence par rapport au diesel**

Selon la proposition de règlement, l'avantage en nature des voitures à essence (et des voitures hybrides à essence) devrait être légèrement meilleur que celui des voitures diesel (et des voitures hybrides à diesel). Le fait que cette différence soit faite est tout à fait bienvenu.

Toutefois, selon le Mouvement Ecologique, celui-ci est beaucoup trop faible. Il devrait être encore plus élevé jusqu'à ce que les moteurs à combustion interne soient retirés du système.

Les coefficients des voitures diesel devraient être augmentés en conséquence.

4. Conclusion

Le Luxembourg s'est notamment engagé dans son plan national pour le climat et l'énergie à réduire considérablement ses émissions de CO2. Le secteur de la mobilité, c'est bien connu, joue un rôle particulièrement important dans ce contexte.

Il ne suffit toutefois pas de se fixer des objectifs ambitieux sans les appuyer par des mesures efficaces. La réforme du système de leasing de voitures de fonction actuellement en cours ne répond en tout cas pas aux exigences !

Pourtant, les voitures de service représentent environ la moitié des nouvelles immatriculations annuelles.

Le projet de règlement actuel revient à ce que l'État continue à fixer le cadre financier afin que le renouvellement du parc automobile ne soit pas lié à la nécessité urgente de réduire les émissions de CO2 !

Au contraire, de fausses incitations continueraient à faire perdre à l'État des millions d'euros de recettes fiscales chaque année en raison d'une politique ratée.

Pourtant, l'offre de voitures à faibles émissions de CO2 et de voitures électriques est si importante qu'il n'est plus du tout justifié de continuer à encourager les voitures à fortes émissions de CO2.

Il serait d'ailleurs trop schizophrène que le gouvernement introduise d'un côté une taxe sur le CO2 et que, de l'autre, il encourage et soutienne encore les véhicules à forte émission de CO2 par le biais du privilège accordé aux voitures de fonction ! Il ne faut alors pas s'étonner que l'acceptation d'une taxe sur le CO2 soit limitée.

La question de la justice sociale va de pair. Alors que la taxe sur le CO2 concerne tout le monde, ce sont surtout les salaires plus élevés qui bénéficieront des "avantages en nature". Ce sont en effet les hauts revenus qui continueront à l'avenir à rouler avec des voitures plus polluantes.

Il incombe au gouvernement de mettre en place des mesures sociales et de réaliser des objectifs en matière de climat et d'efficacité énergétique par le biais d'incitations financières appropriées.

Si le gouvernement ne veut pas perdre toute crédibilité, tant en matière de fiscalité que de protection du climat, le projet de règlement actuel doit être révisé dans sa totalité.

Dans ce sens, le Mouvement Ecologique demande au gouvernement :

- de calculer et de publier de manière beaucoup plus transparente les effets des "avantages en nature" ;
- de n'autoriser, à partir de 2025, que les voitures électriques comme véhicules de service en leasing ou, si cela ne serait pas possible d'un point de vue juridique, d'appliquer aux voitures thermiques un coefficient beaucoup plus élevé que celui de 2% prévu, qui n'est pas assez dissuasif ;
- d'introduire dans la phase de transition jusqu'en 2025 des coefficients beaucoup plus élevés et progressivement croissants (pour les véhicules à propulsion thermique) dans le calcul de l'avantage fiscal en nature et d'exclure totalement du système de privilèges pour voitures de service les véhicules émettant un certain niveau de CO2. Parallèlement, il faudrait fixer des plafonds pour les émissions de CO2 autorisées et augmenter la différence de subvention entre les voitures à essence et les voitures de service ;
- de lancer l'introduction d'un budget de mobilité au lieu d'une subvention pour les voitures de service.

Introduire / Communiquer davantage le "budget mobilité"

Le plan national sur l'énergie et le climat, la stratégie de mobilité du gouvernement et d'autres documents soulignent régulièrement la nécessité de réduire la flotte de véhicules motorisés pour diverses raisons.

Néanmoins, le gouvernement met en place des incitations financières fortes pour les transports privés. C'est compréhensible, par exemple, parce que l'on vise la transformation technologique du parc automobile. Toutefois, l'exclusivité actuelle consistant à aligner les "avantages en nature" sur les voitures privées n'est plus d'actualité.

Le Mouvement Ecologique préconise d'étendre l'offre aux moyens de transport plus respectueux de l'environnement. Pourquoi, par exemple, ne pas participer à une initiative de partage de voitures? Pourquoi ne pas mieux informer sur les "avantages en nature" déjà existants pour l'achat d'un vélo? Cela intéresserait certainement les travailleurs plus jeunes, qui sont partiellement moins intéressés par l'icône de statut de la voiture.

Ce modèle a été appliqué à l'étranger, avec succès !

Cela pourrait d'ailleurs aussi permettre d'assurer une plus grande justice sociale. Car, comme l'écrit l'Alternative Transport Club Allemagne : *"Alors que les voitures de fonction sont souvent réservées aux cadres, un budget de mobilité peut être utilisé dans le cadre d'une cotisation réduite pour les employés de plus bas salaires. Cela peut avoir un impact positif sur l'ambiance de travail."*

Annexes :

Annexe 1 : Tableau de l'expertise de la chambre des salariés du 17 janvier sur le projet de règlement à l'examen

Effets des changements de valorisation des voitures de fonction

Soit deux salariés qui disposent dans leur package salarial d'une voiture de société, indépendamment de leur salaire brut, sans aucune participation de leur part au leasing opérationnel (*all-in*) contracté par leur employeur qui leur met le véhicule à disposition pour une période de 5 années. Ils choisissent soit un véhicule tout électrique consommant >180 wattheures/km pour un salaire annuel respectif de 50.000 et 100.000 euros, soit un véhicule émettant plus de 150 g/km de gaz carbonique pour le même salaire annuel respectif de 50.000 et 100.000 euros (soit 4.167 et 8.333 euros par mois).

	Salarié 1 – 50.000 euros	Salarié 2 – 100.000 euros
Valeur du véhicule	27.000 euros	54.000 euros
<i>Leasing all-in à charge de l'employeur</i>	583 euros par mois	1.166 euros
Valeur de l'avantage en nature 2021	27.000x0,5% = 135 €	54.000x0,5% = 270 €
	27.000x1,8% = 486 €	54.000x1,8% = 972 €
Valeur de l'avantage en nature 2023	27.000x0,6% = 162 €	54.000x0,6% = 324 €
	27.000x1,8% = 486 €	54.000x1,8% = 972 €
Valeur de l'avantage en nature 2025	27.000x1,2% = 324 €	54.000x1,2% = 648 €
	27.000x2,0% = 540 €	54.000x2,0% = 1.080 €

Le salarié 1 dispose actuellement d'un revenu net d'impôt en classe 1 de 3.119 euros par mois⁷.

En y ajoutant un avantage en nature à hauteur de 135 euros pour son véhicule de fonction 100% électrique, son revenu net d'impôt passe à 3.059 euros. Si le véhicule émettait plus de 150 g de carbone par km, son net d'impôt s'élèverait à 2.889 euros.

Toutes chose égales par ailleurs son net d'impôt s'élèvera en 2023 et en 2025 respectivement à 3.043 euros et 2.968 euros (-3% par rapport à 2021) pour une voiture électrique (> 180 Wh/km) ainsi qu'à 2.889 euros et 2.862 euros (-1%) en cas d'utilisation d'une voiture émettant du CO₂. Il gagnera en 2025 cent euros s'il choisit le véhicule électrique le plus économe⁸.

€	Hors ATN	ATN 0,5%	ATN 0,6%	ATN 1,2%	ATN 1,8%	ATN 2%
salaire brut	4.167	4.302	4.329	4.491	4.653	4.707
cotisation	460	475	478	496	514	520
imposable	3.706	3.826	3.850	3.994	4.139	4.187
impôt	587	635	645	703	763	784
net d'impôt	3.119	3.057	3.043	2.968	2.889	2.862

Le salarié 2, pour sa part, passe entre 2021 et 2025 d'un revenu net d'impôt de 5.153 euros à 4.971 euros (-3,5%) pour un véhicule électrique (> 180 Wh/km) et de 4.814 euros à 4.763 euros pour un véhicule émetteur (-1%). Il bénéficiera de 200 euros nets d'impôt supplémentaires s'il opte pour un véhicule électrique économe plutôt qu'une autre motorisation émettrice.

€	Hors ATN	ATN 0,5%	ATN 0,6%	ATN 1,2%	ATN 1,8%	ATN 2%
salaire brut	8.333	8.603	8.657	8.981	9.305	9.413
cotisation	921	951	957	992	1.028	1.040
imposable	7.413	7.653	7.701	7.989	8.277	8.373
impôt	2.130	2.230	2.251	2.370	2.491	2.531
net d'impôt	5.283	5.153	5.126	4.971	4.814	4.763

Annexe 2: Malus en France

Le malus est calculé en fonction du taux d'émission de CO₂ par kilomètre (km) du véhicule s'il a fait l'objet d'une réception communautaire (européenne).

Les émissions de CO₂ sont mesurées avec la norme WLTP. Le taux d'émission de CO₂ par km est indiqué sur la carte grise du véhicule.

Malus 2021 WLTP pour un véhicule de tourisme ayant fait l'objet d'une réception communautaire

Taux d'émission de Co₂		Taux d'émission de Co₂	
par kilomètre	Montant	par kilomètre	Montant
Inférieur à 133 g	0 €	139 g	190 €
133 g	50 €	140 g	210 €
134 g	75 €	141 g	230 €
135 g	100 €	142 g	240 €
136 g	125 €	143 g	260 €
137 g	150 €	144 g	280 €
138 g	170 €		

Malus 2021 WLTP pour un véhicule de tourisme ayant fait l'objet d'une réception communautaire

Taux d'émission de Co₂		Taux d'émission de Co₂	
par kilomètre	Montant	par kilomètre	Montant
145 g	310 €	171 g	3 331 €
146 g	330 €	172 g	3 552 €
147 g	360 €	173 g	3 784 €
148 g	400 €	174 g	4 026 €
149 g	450 €	175 g	4 279 €
150 g	540 €	176 g	4 543 €
151 g	650 €	177 g	4 818 €
152 g	740 €	178 g	5 105 €
153 g	818 €	179 g	5 404 €
154 g	898 €	180 g	5 715 €
155 g	983 €	181 g	6 039 €
156 g	1 074 €	182 g	6 375 €
157 g	1 172 €	183 g	6 724 €
158 g	1 276 €	184 g	7 086 €
159 g	1 386 €	185 g	7 462 €
160 g	1 504 €	186 g	7 851 €
161 g	1 629 €	187 g	8 254 €
162 g	1 761 €	188 g	8 671 €
163 g	1 901 €	189 g	9 103 €
164 g	2 049 €	190 g	9 550 €
165 g	2 205 €	191 g	10 011 €
166 g	2 370 €		
167 g	2 544 €		
168 g	2 726 €		
169 g	2 918 €		
170 g	3 119 €		