

Surtout maintenant : non aux mesures de recul prévues en matière de fiscalité des véhicules de fonction !

C'est difficile à comprendre. Particulièrement maintenant – après cet été marqué par des températures insupportables qui nous ont fait prendre encore davantage conscience de la catastrophe climatique – le gouvernement a l'intention de favoriser bien davantage que par le passé les voitures dites « hybrides rechargeables » en tant que véhicules de fonction.

Une situation absurde quand on examine les faits.

De quoi s'agit-il ?

Bien plus de la moitié du parc automobile luxembourgeois est constitué de voitures de fonction bénéficiant d'un avantage fiscal. Jusqu'à présent, celui-ci était conçu de manière à constituer une forte incitation en faveur des voitures 100 % électriques, afin de contribuer, par ce « levier », à la réalisation des objectifs climatiques. Cela est d'ailleurs absolument nécessaire, car le passage aux véhicules électriques est un pilier central du Plan national pour le climat et l'énergie (PNEC) du gouvernement, et nous sommes actuellement loin d'atteindre les objectifs fixés pour 2030. Dans cette logique, les hybrides rechargeables, en tant que véhicules de fonction, étaient à juste titre si peu favorisés sur le plan fiscal que leur achat n'était pas attractif.

Que prévoit donc le gouvernement actuel ?

Eh bien, le gouvernement a l'intention de rendre l'achat de véhicules hybrides rechargeables en tant que véhicules de fonction à nouveau plus attractif qu'il ne l'était ces dernières années. Il avance deux arguments pour cela :

- Selon le gouvernement, elles constitueraient une bonne solution de transition (« technologie relais ») pour les personnes qui hésiteraient à acheter des voitures électriques ;
- Il est certes avéré que ces véhicules de fonction génèrent en réalité des émissions bien plus élevées que celles indiquées par les constructeurs au moyen de la valeur dite « WLTP ». Cependant, le règlement européen n° 2023/433 remédierait en grande partie à cette situation d'ici 2027 et indiquerait des émissions plus réalistes. Le gouvernement n'entend accorder des avantages particuliers, en tant que véhicules de fonction, qu'aux modèles émettant moins de 50 grammes par kilomètre.

Non à ces reculs prévus pour le climat et les usager·e·s !

Ce point de vue du gouvernement est inacceptable à plusieurs égards, comme le montre l'analyse suivante :

- **Les véhicules hybrides rechargeables sont depuis longtemps une technologie dépassée et ne constituent plus, depuis bien longtemps, une technologie de transition !**

Pendant plus de 5 ans, les véhicules hybrides rechargeables n'ont, à juste titre, pas bénéficié d'avantages fiscaux particuliers en tant que véhicules de fonction. En effet, il était clair que les voitures entièrement électriques constituent aujourd'hui une norme technique à part entière. Au cours de ces 5 années, les voitures électriques sont même devenues encore plus attractives, ce qui rend la nécessité d'une solution transitoire encore moins justifiée : les voitures électriques sont aujourd'hui moins chères, l'offre est plus large, l'autonomie bien plus grande, etc. Quiconque tente aujourd'hui de faire valoir que les véhicules hybrides rechargeables sont encore nécessaires en tant que technologie de transition entre les moteurs à combustion et les voitures électriques cherche un faux argument pour céder à la pression de certains constructeurs automobiles qui souhaitent s'accrocher à des solutions obsolètes.

- **Véhicules hybrides rechargeables : bien pires que leur réputation**

Pour les profanes, le modèle rechargeable peut encore sembler attrayant. Selon la devise : j'utilise la mobilité électrique quand c'est possible, et le moteur à combustion interne quand cela semble plus simple.

Mais la réalité est tout autre : comme l'indique même le ministre des Finances Gilles Roth dans ses réponses aux questions parlementaires, les hybrides rechargeables (PHEV) émettent en réalité trois à six fois plus de CO₂ que ne l'indiquent les valeurs « officielles » des constructeurs (valeurs WLTP :¹). Cela s'explique par le comportement des conducteurs. Cet écart s'est même creusé ces dernières années, comme le souligne par exemple l'organisation « Transport & Environnement » dans un article récent² . Pour 2024, l'UE table sur une moyenne de pas moins de 145 grammes de CO₂ par kilomètre, contre les 24 grammes de CO₂ par kilomètre indiqués par les constructeurs.

Les hybrides rechargeables sont donc, du point de vue de la protection du climat, tout à fait dépassés et constituent tout simplement des sources importantes d'émissions de CO₂. Ils sont à des années-lumière des avantages d'une voiture électrique et ne représentent même pas une réelle valeur ajoutée par rapport aux véhicules à moteur thermique. De plus, outre les émissions considérables de CO₂ ils nécessitent deux moteurs différents : en d'autres termes, une consommation de ressources doublée, un poids doublé et des coûts d'entretien également doublés.

Et enfin, les consommateurs sont en réalité induits en erreur. Car finalement, les hybrides rechargeables s'avèrent bien plus coûteux, tant en termes d'entretien que d'utilisation quotidienne, qu'ils ne le pensent.

- **Le règlement européen qui, selon le ministère des Finances, devrait apporter la « solution » : malheureusement, son issue reste encore très incertaine**

À ce jour, les données fournies par les constructeurs ne reflètent toutefois pas cette situation.

Certes, un règlement européen en vigueur depuis 2025 impose que, grâce à un « facteur d'utilisation », le comportement réel en conduite et les émissions de CO₂ correspondantes soient indiqués de

¹ Procédure d'essai harmonisée à l'échelle mondiale pour les véhicules utilitaires légers

² <https://www.transportenvironnement.org/te-france/articles/les-hybrides-rechargeables-emettent-desormais-jusqua-six-fois-plus-de-co2-que-les-tests-officiels>

manière un peu plus précise par les constructeurs qu'auparavant. On est parti du principe que les hybrides rechargeables roulaient la moitié du temps comme des « voitures à moteur thermique », et non comme des voitures électriques.

Comme on savait déjà lors de l'élaboration du règlement que même cette valeur restait bien trop « optimiste » – c'est-à-dire que les hybrides rechargeables roulent en réalité bien plus souvent à l'essence et au diesel –, le règlement prévoit qu'à partir de 2027, ce facteur d'utilisation soit encore davantage aligné sur la réalité : au lieu de 50 %, ce sera désormais 70 % pour les véhicules à combustion et, au lieu de 50 %, ce sera désormais 30 % pour les véhicules électriques.

Le gouvernement s'appuie désormais sur cette modification prévue du règlement pour affirmer que les hybrides rechargeables qui, en vertu de ce nouveau mode de calcul, émettent moins de 50 grammes de CO₂ par kilomètre pourront bénéficier de l'avantage fiscal à partir de 2027. Il part donc du principe que le règlement européen maintiendra ce durcissement du coefficient d'utilisation.

Aussi importante et judicieuse que soit cette adaptation, elle ne saurait en aucun cas, surtout à ce stade, servir à privilégier davantage les hybrides rechargeables en tant que véhicules de fonction :

- On ignore totalement si ce durcissement prévu à ce jour aura effectivement lieu. L'Allemagne et l'Italie, en particulier, font même pression pour un assouplissement du coefficient d'utilisation (50 %-50 %) applicable à partir de 2025, voire pour sa suppression pure et simple ! Elles rejettent donc catégoriquement l'ajustement invoqué par le Luxembourg. Le Luxembourg s'engage certes, de manière positive, aux côtés de plusieurs pays, dont la France et le Danemark, contre cette détérioration et en faveur d'une amélioration. Mais l'issue est tout à fait incertaine !
- De plus : un coefficient d'utilisation optimisé ne changerait rien au fait qu'une technologie obsolète, qui présente des inconvénients substantiels par rapport aux voitures électriques, serait subventionnée de manière absurde par le gouvernement avec l'argent des contribuables, alors que cela n'était plus le cas à cette échelle depuis des années et n'était plus nécessaire.

Au plus tard à l'issue de cet été, tout doit être mis en œuvre pour sortir des énergies fossiles, afin de rendre également la population moins dépendante de ces hausses de prix. Toute fiscalité avantageuse sur les véhicules de fonction serait en contradiction flagrante avec cet objectif. De plus, la réalisation des objectifs climatiques, y compris dans le secteur des transports, serait de plus en plus remise en question.

Aujourd'hui, sans qu'il y ait de réelle nécessité d'agir, subventionner davantage les hybrides rechargeables – véritables fléaux pour le climat – à l'aide de l'argent des contribuables, sans avoir la moindre certitude que la réglementation européenne sera réellement renforcée – voire en craignant qu'elle ne soit encore édulcorée –, serait absolument inacceptable et carrément irresponsable ! Si le gouvernement envisage d'augmenter les subventions en faveur des hybrides rechargeables, celles-ci doivent impérativement être subordonnées à la condition qu'elles n'entrent en vigueur que si le coefficient d'utilisation qu'il vise est réellement mis en œuvre à partir de 2027.

Ce n'est qu'ainsi qu'il ferait preuve de cohérence dans ses propres positions : si le Luxembourg s'oppose, au niveau européen, à un assouplissement du règlement 2023/443 et, par conséquent, aux véhicules PHEV dont les émissions sont trop élevées, pourquoi accorderait-il alors un avantage fiscal à ces derniers si ce règlement venait à être affaibli ?

15 septembre 2026