



Richard Forson  
President & CEO  
Cargolux Airlines International S.A.

Gilles Feith  
Directeur Général  
Luxair S.A.

À l'attention de Monsieur Luc Frieden, Formateur, tel que nommé par le Grand-Duc à la suite des élections du 8 octobre 2023  
4, rue de l'Eau  
L-1449 Luxembourg

Luxembourg, le 16 octobre 2023

**Objet : Note au Formateur en relation avec la réforme de la bonification d'impôt pour investissement (projet de loi 8276) : Transition écologique et énergétique et l'investissement dans des véhicules automoteurs**

Monsieur Frieden,

En votre qualité de Formateur de gouvernement responsable notamment de la mise en œuvre de la politique budgétaire et fiscale de l'État, nous souhaitons vous adresser cette note visant à vous faire parvenir nos commentaires concernant le projet de loi portant modification de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu (document parlementaire N° 8276, ci-après aussi « Projet de loi »), reformant le régime luxembourgeois de la **bonification d'impôt pour investissement** tel que prévue à l'article 152bis de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu (ci-après aussi « LIR »).

Luxair, Société Luxembourgeoise de Navigation Aérienne S.A. (« Luxair ») est une société anonyme de droit luxembourgeois, faisant partie du groupe Luxair (le « Groupe »). Luxair a pour objet l'exploitation d'une entreprise de transport aérien, de passagers et de fret ainsi que la prestation de tous services directement ou indirectement en rapport avec cet objet social.

Cargolux Airlines International S.A. (« Cargolux ») est une société anonyme de droit luxembourgeois, détenue entre-autre par Luxair. Cargolux est une compagnie aérienne de fret et fournit aussi des services de maintenance et des formations liées au secteur aérien à des tiers .

Afin de garantir la pérennité et le développement durable de leurs activités, Luxair et Cargolux contemplent d'importants investissements au cours des prochaines années, notamment dans le renouvellement de leur flotte d'avions et des moteurs d'avions.

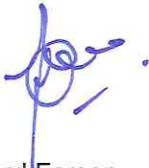
C'est entre-autre dans ce contexte que Luxair et Cargolux ont étudié avec grand intérêt le Projet de loi n°8276 concernant la modernisation de la bonification d'impôt pour investissement, pour comprendre comment leurs sociétés et groupes respectifs pourraient participer et contribuer aux objectifs poursuivis par le Législateur luxembourgeois par cette réforme.

Historiquement, Luxair et Cargolux ont obtenu des bonifications d'impôt pour leurs investissements réalisés dans des avions neufs ainsi que dans des moteurs d'avions neufs. Comme dans d'autres pays européens et non-européens, de telles bonifications d'investissements ou structures spécifiques similaires ont jusqu'à présent permis de soutenir le secteur de l'aviation ainsi que d'autres activités qui requièrent des investissements conséquents à long-terme, et ce en atténuant l'impact financier du renouvellement des flottes.

Or, lesdites sociétés constatent que l'exclusion à priori et inconditionnelle d'investissements dans des « véhicules automoteurs » du bénéfice de la bonification d'impôt pour investissement liée à la transition écologique et énergétique pourrait s'avérer détrimentaire pour de tels acteurs contribuables luxembourgeois, pour l'Etat, ainsi que – vu l'importance de la transition écologique et énergétique en tant qu'enjeu de société moderne – pour les consommateurs de la Grande région et les contribuables luxembourgeois.

Pour des raisons énumérées qui seront explorées plus en détails en annexe de ce document, **nous sommes d'avis que les « véhicules automoteurs » ne devraient pas faire l'objet d'une exclusion à priori** et inconditionnelle du bénéfice de la bonification d'impôt pour investissement liée à la transition écologique et énergétique.

Nous vous **prions**, par la présente, de bien vouloir **considérer les « véhicules automoteurs » en tant qu'éligibles à la bonification d'impôt pour investissement liée à la transition écologique et énergétique, aux mêmes conditions que les dispositions actuellement en vigueur en ce qui concerne les sociétés commerciales dont l'objet social est le transport de biens ou de personnes.**



Richard Forson  
President & CEO  
Cargolux Airlines International S.A.



Gilles Feith  
Directeur Général  
Luxair S.A.

Copie: Monsieur le Vice-Premier Ministre, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics  
François Bausch  
Ministère de la Mobilité et des Travaux publics  
4, place de l'Europe  
L-1499 Luxembourg

Copie: Madame la Ministre des Finances, Yuriko Backes  
Ministère des Finances  
3, rue de la Congrégation  
L-1352 Luxembourg

Copie: Monsieur Michel Reckinger, Président de l'Union des Entreprises Luxembourgeoises  
7, rue Alcide Gasperi  
L-1615 Luxembourg

Annexe  
Argumentation détaillée

**1. Contexte législatif actuel et modernisation de la bonification d'impôt pour investissement et l'exclusion des véhicules automoteurs**

Le mécanisme de la bonification d'impôt pour investissement actuel tel que décrit dans l'article 152bis LIR est en fait composé des deux régimes distincts : la bonification d'impôt pour investissement dit « complémentaire » et la bonification d'impôt pour investissement dit « global ».

Conformément à l'article 152bis LIR dans sa version actuellement en vigueur, sont exclus du bénéfice de la bonification d'impôt pour investissement complémentaire (article 152bis §4 5 LIR) et de la bonification d'impôt pour investissement global (article 152bis §7 (2) 4 LIR) :

« les véhicules **automoteurs, sauf** :

a) ceux affectés exclusivement à un commerce **de transport de personnes** ou faisant partie de l'actif net investi d'une entreprise de location de voitures;

b) ceux affectés exclusivement au **transport de biens ou de marchandises**;

c) ceux affectés exclusivement au sein d'une entreprise au transport des salariés vers ou en provenance de leur lieu de travail, pour autant que ces véhicules soient admis à la circulation avec une capacité de 9 occupants au moins (y compris le chauffeur);

d) ceux spécialement aménagés de façon à servir exclusivement à un service de dépannage;

e) les machines automotrices;

f) les voitures automobiles à personnes, autres qu'un tricycle ou quadricycle, à zéro émissions de roulement qui fonctionnent exclusivement à l'électricité ou exclusivement à pile combustible à hydrogène, dont l'habitacle est aménagé exclusivement pour le transport de personnes et qui ne comprend pas plus de neuf places assises, y compris la place du conducteur, qui sont classées comme véhicule M1, dont la date de la première immatriculation se situe après le 31 décembre 2017 et jusqu'à concurrence de la première tranche de 50 000 euros du prix d'acquisition par véhicule. »

Selon le Projet de loi, l'article 152bis §7 (2) 4) LIR relatif à la bonification d'impôt pour investissement global tel que reformé ne sera pas affecté à cet égard et le texte de cette disposition demeurera inchangé. Ainsi, certains véhicules pourront toujours bénéficier de la bonification d'impôt pour investissement global sous l'empire du nouveau régime.

Cependant, **selon le nouvel article 152bis §4 (4) 2 LIR, tous les véhicules automoteurs sont a priori et d'une manière inconditionnelle exclus** du bénéfice du régime lié à la transition écologique et énergétique, remplaçant la bonification d'impôt pour investissement complémentaire.

## **2. L'exclusion des véhicules automoteurs et les objectifs de digitalisation et de transition énergétique poursuivis par la loi et par l'industrie aérienne**

Il n'est pas contesté que les crédits et bonifications d'impôt peuvent constituer des incitations fiscales adressées aux contribuables et visant à poursuivre d'une manière plus efficace un objectif politique, économique ou social du gouvernement. Il en est sans doute de même avec la bonification d'impôt liée à la transition écologique et énergétique, qui entend promouvoir « *efficacité énergétique, efficacité en matière de production ou stockage d'énergies renouvelables, décarbonation, réduction des émissions des polluants atmosphériques, amélioration de la gestion des ressources et le prolongement de la durée de vie des produits par le réemploi.* »<sup>1</sup>.

Luxair et Cargolux souhaitent souligner qu'il est difficile de défendre la position exprimée par le Législateur luxembourgeois dans le texte du Projet de loi, selon laquelle l'investissement dans des véhicules automoteurs est à priori et d'une manière inconditionnelle non adapté à la réalisation d'au moins une partie des objectifs énumérés ci-dessus.

Or, il est utile d'observer que le progrès technique et technologique permet le développement des véhicules automoteurs - y compris avions et des moteurs d'avions - plus sophistiqués, efficaces et écologiquement rationnels.

En effet, Luxair et Cargolux se sont engagés en tant que membres au sein de nombreuses organisations européennes et internationales en faveur de la promotion d'une connectivité aérienne plus respectueuse de l'environnement, en soutenant les résolutions "Zéro Émission Net d'ici 2050", et travaillent constamment à réduire leur impact sur l'environnement. Malgré des bonnes pratiques quotidiennes et des efforts continus, sur le plan aérien, les réductions de CO2 attendues au niveau européen ne peuvent qu'être atteintes à travers des investissements technologiques digitaux et des investissements lourds dans le renouvellement de flottes, permettant jusqu'à 35% d'économies de CO2 et l'utilisation de carburateurs synthétiques.

**De manière plus générale, nous sommes d'avis que l'investissement dans certains véhicules automoteurs pourrait d'une manière très fondamentale contribuer aux objectifs poursuivis par la réforme du système de la bonification d'impôt, tels qu'une efficacité énergétique, la décarbonation voire la réduction des émissions des polluants atmosphériques et l'amélioration de la gestion des ressources.**

Il est à préciser qu'une telle proposition se veut en ligne avec les nombreuses initiatives de l'Union Européenne visant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre<sup>2</sup> et conforme à la législation Européenne<sup>3</sup> visant notamment à décarboner le transport aérien en mettant en œuvre des nouvelles règles et en soutenant l'industrie en garantissant le déploiement rentable du carburant durable d'aviation dans toute l'Europe. Il est sans préciser que l'atteinte de ces objectifs ambitieux nécessite des investissements significatifs de la part des acteurs du secteur du transport aérien, qui ne pourra se faire qu'avec le soutien des gouvernements de pays états-membres.

Au niveau national, de nombreux pays européens et non-européens planifient sur des mesures similaires afin de soutenir la transition énergétique du secteur de l'aviation ainsi que d'autres activités qui requièrent des investissements conséquents à long-terme, et ce en atténuant l'impact financier du renouvellement des flottes. Nous citerons l'exemple des Etats-Unis avec la loi de relance (« Inflation Reduction Act ») du gouvernement Biden visant à augmenter le recours à des sources d'énergie propre, en introduisant des incitatifs fiscaux sous forme de crédits d'impôts pour un montant de 270 milliards de dollars. L'Allemagne offre également un exemple intéressant avec la création d'un Fonds pour le Climat et la Transformation (177,5 milliards d'euros) ayant pour objectif d'investir dans la transition des secteurs intensifs en énergie et des secteurs des transports.

---

<sup>1</sup> Document parlementaire N° 8276, p. 13

<sup>2</sup> E.g., Ajustement à l'objectif 55

<sup>3</sup> Règlement du Parlement Européen et du Conseil relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation)

Ce qui précède devient d'autant plus évident à la lecture de la définition de la notion de « transition écologique et énergétique » dans le nouvel article 152bis §2 5) LIR dans le Projet de la loi selon lequel ce terme signifie « *tout changement réduisant l'impact environnemental, dans la production ou la consommation de l'énergie ou l'utilisation des ressources (...)* ».

Force est de constater que Cargolux et Luxair ne sont pas les seuls acteurs de la place qui sont préoccupés par cette mesure, puisque la Chambre de Commerce propose de modifier l'article 1er § 4 (4) du Projet comme suit : « (4) *Sont cependant exclus les véhicules **automoteurs à l'exception de ceux visés au § 7 (2) 4. a) à f)*** »<sup>4</sup>.

Dans ce contexte il y a aussi lieu d'observer que le bénéfice de la bonification d'impôt liée à la transition écologique et énergétique n'est accordé au contribuable que suite à une procédure de contrôle et vérification détaillée et exigeante se basant sur un système d'attestation et de certification pour attester et certifier la nature et la réalité des investissements et des dépenses d'exploitation.<sup>5</sup> Le système d'attestation et de certification envisagé permet en tout état de cause de contrôler la nature de l'investissement et sa conformité aux objectifs de la transition écologique et énergétique.

Nous observons que l'exclusion a priori et inconditionnelle des investissements dans des véhicules automoteurs ne semble pas être en ligne avec les objectifs poursuivis par le Projet de loi. Luxair et Cargolux ne contestent pas que tous les investissements dans des véhicules automoteurs ne contribueront pas systématiquement à la transition écologique et énergétique, cependant et comme déjà exploré plus en détail ci-dessus, certains de ces investissements dans des véhicules automoteurs y contribueront activement et de manière plus adaptée. L'exclusion a priori et inconditionnelle des véhicules automoteurs rend cette contribution impossible.

Ainsi, nous sommes d'avis que le système d'attestation et de certification envisagé constitue déjà une garantie suffisante pour contrôler la conformité des investissements aux objectifs de la transition écologique et énergétique, sans qu'il soit nécessaire pour le Législateur de recourir à une exclusion a priori et inconditionnelle des investissements dans des véhicules automoteurs.

### **3. L'exclusion des véhicules automoteurs et égalité des contribuables**

A ce stade, il pourrait être utile de rappeler le contexte historique de l'admission des certains véhicules au bénéfice de la bonification d'impôt. Selon les commentaires aux articles dans le projet de loi ayant pour objet la relance de l'investissement dans l'intérêt du développement économique :

*« En ce qui concerne l'élimination des véhicules automoteurs de la base de calcul de l'investissement complémentaire et global cette restriction s'impose pour des raisons d'équité fiscale.*

*De fait il ne semble pas indiqué de privilégier un commerçant par rapport à un exploitant d'une profession libérale ou un salarié qui tous font usage de leur voiture pour se procurer des revenus sous une forme ou une autre.*

*Ne seront cependant pas exclus d'une bonification d'impôt les véhicules automoteurs qui seront affectés exclusivement à un commerce de transport de personnes ou ceux qui seront investis dans une entreprise de location de voitures. Il en est de même des voitures qui serviront exclusivement au transport de biens ou de marchandises tout comme des machines automotrices.*

*Sous cet angle de vue resteront notamment éligibles, les camions des entrepreneurs, les camionnettes de livraison des commerçants ou artisans ainsi que les avions ou navires qui satisferont à la condition de faire exclusivement le transport de personnes, de biens ou de marchandises.* »<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Avis de la Chambre de Commerce du 15 septembre 2023 concernant le Projet de loi n°82761 portant modification de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu.

<sup>5</sup> Pour des raisons de simplicité et clarté, ce régime n'est pas présenté ici en détail. Il s'agit cependant des nouveaux articles 152bis §5-6 LIR dans le Projet de la loi

<sup>6</sup> Document parlementaire N° 3797, p. 13, devenu Loi du 22 décembre 1993.

Il ressort clairement du texte susvisé que le Législateur luxembourgeois avait l'intention de différencier la situation des contribuables pour lesquels les véhicules automoteurs ne constituent pas du matériel essentiel pour leur activité économique et ceux pour lesquels l'utilisation des véhicules automoteurs constitue le noyau même de leur activité économique ou profession. Ainsi, dans ce deuxième cas de figure, l'investissement dans des véhicules automoteurs peut bénéficier de la bonification d'impôt pour investissement.

Nous souhaitons souligner que le même raisonnement reste d'actualité et devrait trouver application au nouvel article 152bis §4 (4) 2 LIR dans le Projet de la loi dans le contexte de la bonification d'impôt pour investissement liée à la transition écologique et énergétique.

Or, vu l'exclusion a priori et inconditionnelle d'investissements dans des véhicules automoteurs, Luxair et Cargolux, au même titre que d'autres compagnies aériennes, de transport de personnes ou des représentants d'autres professions pour lesquelles l'utilisation des véhicules automoteurs constitue le noyau même de leur activité économique, se trouveront dans une position déloyale par rapport aux autres contribuables.

Etant donné que pour certains contribuables tels que Luxair et Cargolux, l'investissement dans des véhicules automoteurs représente non seulement de l'investissement obligatoire à la pérennité même de leur activité économique, mais aussi une partie substantielle de leur revenus, l'exclusion a priori et inconditionnelle d'investissements dans des véhicules automoteurs du bénéfice de la bonification d'impôt liée à la transition écologique et énergétique met ces contribuables en position déloyale sur le critère seul du caractère de leur activité économique.

Il y a aussi lieu de remarquer que selon le Législateur luxembourgeois « *Les champs d'intervention [de la bonification d'impôt liée à la transition écologique et énergétique] se concentrent sur le procédé de production de l'entreprise (...)* ». <sup>7</sup> Cette interprétation mène à une incertitude juridique.

En effet, à la lecture de nouvel article 152bis §4 (3) LIR il est difficile de ne pas constater que le bénéfice de la bonification d'impôt liée à la transition écologique et énergétique et concentré – ou même limité – aux contribuables dont la substance d'activité réside dans la production.

Luxair et Cargolux observent que l'approche selon laquelle la possibilité pour certains contribuables de bénéficier de la bonification d'impôt liée à la transition écologique et énergétique repose dans une large mesure sur le critère seul du caractère de l'activité économique du contribuable et soulève ainsi des questions quant à la réalisation du principe de l'égalité devant l'impôt.

Dans ce contexte, nous souhaitons noter que la solution jadis employée par le Législateur luxembourgeois, selon laquelle la situation des contribuables pour lesquels les véhicules automoteurs ne constituent pas du matériel essentiel pour leur activité économique et ceux pour lesquels l'utilisation des véhicules automoteurs constitue le noyau même de leur activité économique est différenciée, semble être plus adaptée aux objectifs poursuivis par le Projet de loi.

Au-delà, cette approche permet à chaque contribuable de participer à la transition écologique et énergétique selon les modalités propres à son activité économique. Ceci n'est toutefois pas possible avec l'exclusion a priori et inconditionnelle d'investissements dans des véhicules automoteurs.

#### **4. Champ d'application du Projet de loi plus large et avantages pour l'Etat et l'environnement**

Comme déjà exploré plus en détail sous point 3 dessus, le bénéfice de la bonification d'impôt liée à la transition écologique et énergétique semble se concentrer – ou même limité – à certaines catégories de contribuables.

Luxair observe qu'un champ d'application trop restrictif de la bonification d'impôt liée à la transition écologique et énergétique pourrait finalement s'avérer contraire aux objectifs initiaux poursuivis par le Projet de loi. Comme mentionné dans les sections précédentes de ce document, il n'est pas contesté que les crédits et bonifications d'impôt puissent constituer des incitations fiscales adressées aux contribuables et visant à poursuivre un objectif politique, économique ou social du gouvernement.

<sup>7</sup> Document parlementaire N° 8276, p. 13

Or, une incitation fiscale qui n'est applicable qu'à un champ restreint des contribuables pourrait se révéler peu efficace. Si uniquement un nombre limité de contribuables peut potentiellement bénéficier d'une incitation fiscale, par analogie un nombre plus important de contribuables ne se sentira que désincité à se comporter de la manière souhaitée par le Législateur – en occurrence en procédant aux investissements dans la transition écologique et énergétique.

En d'autres termes, un champ trop restrictif de la bonification d'impôt liée à la transition écologique et énergétique pourrait en fin de compte s'avérer contre-productif et limiter l'investissement des contribuables dans ce domaine. Pour que la nouvelle bonification d'impôt liée à la transition écologique et énergétique ne reste pas lettre morte, le Législateur luxembourgeois pourrait considérer d'étendre son champ d'application, voire au minimum maintenir le champ d'application au minimum aligné aux mesures existantes.

Pour Luxair et Cargolux, tout comme pour d'autres compagnies aériennes, de transport des personnes ou des représentants d'autres professions encore pour lesquelles l'utilisation des véhicules automoteurs constitue le noyau même de leur activité économique, ceci pourrait se traduire par l'admission des investissements dans certains véhicules automoteurs à la bonification d'impôt liée à la transition écologique et énergétique.

En tout état de cause, nous insistons sur le risque que l'exclusion a priori et inconditionnelle d'investissements dans des véhicules automoteurs aurait un effet dissuasif en relation avec la transition écologique et énergétique.

## **5. Secteur de l'aviation commerciale participant au développement de l'économie**

Il ressort de notre compréhension des projets de Loi en lien avec l'article 152bis LIR et des différentes discussions parlementaires y afférentes que l'intention du Législateur derrière l'ancêtre dudit article – "l'aide fiscale temporaire à l'investissement"<sup>8</sup> – était de promouvoir l'économie du pays<sup>9</sup> et "relancer les investissements"<sup>10</sup>. En effet, cette aide fiscale temporaire a été jugée si encourageante pour les investissements qu'elle a été rendue permanente par l'article 1 N°5 du projet de Loi n°3037<sup>11</sup>. Le Conseil d'Etat mettait ainsi en avant la volonté d'encourager l'investissement productif dans le pays.

De la lecture des discussions parlementaires, il ressort que l'intention derrière la Loi faisant profiter les entreprises d'une aide fiscale temporaire était de pourvoir et de maintenir des emplois stables<sup>12</sup>. Force est de constater qu'avec près de 5,000 employés, nul ne pourra contester que Luxair et Cargolux sont des acteurs primordiaux pour le développement de l'économie nationale et de la Grande région.

A cet effet, il sera opportun de rappeler que le secteur maritime, qui ne pourra prétendre à une contribution comparable dans le développement de l'économie nationale et de la Grande région, bénéficie certes d'une mesure favorable et unique puisque les navires d'occasion utilisés en trafic international sont rendus éligibles à la bonification d'impôt pour investissement<sup>13</sup>. La motivation étant que le secteur maritime s'est fortement développé et contribue d'une façon non négligeable à l'économie luxembourgeoise (dans le secteur tertiaire).

De manière générale, les acteurs du secteur économique de l'aviation commerciale doivent être considérés comme essentiels, tant ils permettent aux hommes d'affaires du monde entier de rejoindre la place financière Grand-Ducale de manière rapide et optimale.

---

<sup>8</sup> [3081228 pdf \(chd.lu\)](#) : Loi du 25 Juillet 1977 portant aménagement d'une aide fiscale temporaire à l'investissement

<sup>9</sup> [3050596 pdf \(chd.lu\)](#) : Monsieur Werner, Mercredi, 13 juillet 1977 (72e séance), page 3811

<sup>10</sup> [3098325 pdf \(chd.lu\)](#) : Mardi, 22 Mars 1977 (43e séance)

<sup>11</sup> [3145385 pdf \(chd.lu\)](#) : Projet de Loi portant réforme de certaines dispositions en matière des impôts directs et indirects, n°3037

<sup>12</sup> [3139274 pdf \(chd.lu\)](#) : Séance du Mardi 8 Novembre 1977, (9e séance), Page 435

<sup>13</sup> Art.152bis LIR, annotation 12



Finalement, il n'est pas contesté que les contribuables devraient, dans le cadre et dans les limites du principe de l'égalité devant l'impôt, se voir traités d'une manière équitable par le Législateur fiscal. Cependant, il doit aussi être observé que le Législateur fiscal est tenu de prendre en compte la structure économique du pays en poursuivant sa politique fiscale. Vu l'importance de Luxair et de Cargolux pour l'économie nationale et l'eco-système de l'aviation, le Législateur luxembourgeois est prié de noter que l'exclusion de Luxair et de Cargolux du bénéfice de la bonification d'impôt liée à la transition écologique et énergétique serait à nos yeux contradictoire à l'intention historique du Législateur luxembourgeois relative à l'article 152bis LIR, à savoir promouvoir l'économie du pays et l'investissement.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized, cursive letter 'A' or similar character.