



# ÖKOLOGISCHER UMBAU DER AUTOMOBILFLOTTE UNABDINGBAR!

## Staatliche Gelder reell im Sinne von sozialen und ökologischen Kriterien investieren!



Ende März laufen die staatlichen Beihilfen für den Kauf von E-Fahrzeugen aus. Gemäß Aussagen von Regierungsvertretern\*innen, werden diese Beihilfen nicht in der heutigen Form fortgeführt, sondern überarbeitet. Der Mouvement Ecologique begrüßt ausdrücklich, dass die heutigen – seiner Ansicht nach z.T. nicht zielführenden – Subventionen, die mit erheblichen Ausgaben, reformiert werden. Dabei sollte zudem eine seit Jahren dringend erforderliche Kurskorrektur auf der Ebene der Dienstwagen durchgeführt werden. Nicht zuletzt sollten aber nicht nur diese direkten Subventionen des Staates kritisch hinterfragt werden, sondern auch die Steuerpolitik im Allgemeinen und im Mobilitätssektor im Spezifischen.

Wie wichtig es ist, dass der Staat gerade im Transportsektor die richtigen Akzente setzt, zeigt die Tatsache auf, dass dieser mit fast 65% der CO<sub>2</sub>-Emissionen, Hauptverursacher der klimaschädlichen Treibhausgasemissionen in Luxemburg ist. Daran ist bei weitem nicht nur der, zu Recht vielgescholtene Tanktourismus Schuld. Fakt ist, dass in den vergangenen Jahren auch die luxemburgische Fahrzeugflotte kontinuierlich anstieg. Laut Zahlen von Eurostat weist Luxemburg den höchsten Motorisierungsgrad in der EU auf und steht somit an erster Stelle, wenn es um die Pro-Kopf-Anzahl registrierter PKWs geht. Da Elektroautos kaum vertreten und die zugelassenen Fahrzeuge hoch motorisiert sind und viel gefahren werden, sind auch die Emissionen entsprechend hoch. **Eine Trendwende hin zu einer klimafreundlicheren individuellen Mobilität ist zur Zeit noch nicht in Sicht, so auch eine Erkenntnis aus dem Nationalen Energie- und Klimaplan (NECP).**

Hinzu kommt: gemäß Daten, die dem Mouvement Ecologique auf Anfrage vom Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten zur Verfügung gestellt wurden, werden in Luxemburg trotz aller Subventionen bzw. leichten steuerlichen Anreizen zum Kauf emissionsärmerer Fahrzeuge, immer noch weitaus zu viele emissionsintensive Wagen verkauft, auch 2020!

**Die Emissionen der 2020 gekauften Fahrzeuge sind in der Tat erschreckend hoch. Fast 65% der Neuanschaffungen von Autos haben einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß der höher als 110g/km liegt. Bei über 20% der im vergangenen Jahr angemeldeten PKWs wurde ein Emissionswert von**

**>150g/km gemessen... 4,8% der Neuzulassungen von Autos weisen sogar einen Wert von 200g/km und mehr auf! Das sind ernüchternde Zahlen und Fakten.**

**Daran tragen - neben den immer noch zu niedrigen Spritpreisen - aktuelle Subventions- und Förderpolitiken wesentlich Mitschuld, da sie widersprüchlich oder sogar kontraproduktiv angelegt sind.**

**Wer das Pariser Klimaabkommen und die völkerrechtlichen Verpflichtungen ernst nehmen will, wer auch die Lebensqualität in den Ortschaften fördern will und den Straßenraum den Menschen „zurückgeben“ will, wer den Ausbau des öffentlichen Transportes im Fokus hat, muss zu Reformen bereit sein.**

**Der Autoverkehr – und vor allem der CO<sub>2</sub>-intensive – darf nicht auch noch länger vom Staat regelrecht bezuschusst werden!**

**Es ist einerseits eine Frage der Gerechtigkeit, dass jene, die mehr Emissionen verursachen, auch für die Kosten die entstehen, aufkommen (wobei selbstverständlich soziale Härtefälle aufgefangen werden müssen). Dies ist auch im Sinne der Wahrung des Verursacherprinzips: die Allgemeinheit soll nicht integral für die Kosten aufkommen müssen, die von Einzelnen verursacht werden.**

**Der Mouvement Ecologique sieht in folgenden Bereichen Reformbedarf:**

## A. DIE DIREKTSUBVENTIONEN

Der Luxemburger Staat bezuschusst derzeit den Kauf eines E-Fahrzeuges mit 8.000,- € sowie den Kauf eines Plug-In Hybrid Fahrzeuges mit 2.500,- €.

Gemäß Informationen des Umweltministeriums wurden folgende Subventionen ausbezahlt. In der Zusammenstellung sind „camionnettes électriques sowie „autres véhicules électriques soumis à immatriculation (cyclomoteurs, motocycles, quadricycles) ausgeklammert. (Anmerkung: um Missbrauch zu vermeiden, muss man 7 Monate im Besitz eines Wagens sein, bevor ein Antrag gestellt werden kann, was sich natürlich dann auch in diesen Zahlen widerspiegelt):

**2019 wurden 182 Subventionen ausbezahlt, davon:**

- voitures électriques pures : 144
- voitures hybrides rechargeables de l'extérieur : 32  
Der Staat zahlte entsprechend 720.000,- Euro für E-Fahrzeuge (der Zuschuss lag 2019 noch bei 5.000,-€) sowie 80.000,- € für Hybridwagen aus.

**2020 wurden 1.317 Subventionen ausbezahlt, davon :**

- voitures électriques pures : 758
- voitures hybrides rechargeables de l'extérieur : 467  
Der Staat zahlte entsprechend etwa 5 Millionen Euro für E-Wagen aus (der

Zuschuss lag bis Mitte des Jahres bei 5.000,- € und wurde aber Juni 2020 auf 8.000,- € erhöht, so dass keine genaue Berechnung erfolgen kann) sowie 1.167.500,- € für Hybridwagen aus.

**2021 (Januar) wurden 261 Subventionen ausbezahlt, davon:**

- voitures électriques pures : 114
- voitures hybrides rechargeables de l'extérieur : 140

Alleine in einem Monat investierte der Staat entsprechend 1.262.000,- € in E-Wagen sowie 350.000,- € in Hybridwagen. Da die Kampagnen zur Förderung der E-Mobilität gerade in den letzten Monaten doch erheblich waren – und die Subventionen „erst“ nach 7 Monaten ausbezahlt werden, ist davon auszugehen, dass noch hunderte

weitere Wagen, die in den vergangenen Monaten verkauft wurden, bezuschusst werden.

**Es ist deshalb davon auszugehen, dass der Staat gut und gerne 10 Millionen in die verkauften Wagen im Zeitraum zwischen 2019 und Februar 2021 investieren wird und davon einen nicht unwesentlichen Anteil in Hybridfahrzeugen. Wobei besonders auffällt, dass im Januar 2021 sogar mehr Hybridfahrzeuge als E-Wagen bezuschusst wurden.**

**Es ist angesichts dieser Summe nach Ansicht des Mouvement Ecologique unbedingt geboten, diese Summen an zusätzliche Umwelt- und Sozialkriterien zu knüpfen.**

# 1. Kaufprämien für Plug-in Hybrid-Autos auslaufen lassen - Subventionen ausschließlich auf E-Fahrzeuge begrenzen

Neben reinen Elektroautos, die mit 8000,- € gefördert werden, unterstützt der Staat aktuell auch den Kauf von Plug-In Hybrid Autos, je nach theoretischem Emissionswert, mit 2.500,- €. Dies obwohl gewusst ist, dass diese Fahrzeuge in der Regel nur recht wenig elektrisch gefahren werden, gerade bei längeren Strecken<sup>1</sup>. Vor allem geleaste Firmenwagen werden wohl kaum zielgerichtet eingesetzt, dies auch da

der Nutzer oftmals eine Tankkarte erhält, die es ihm ermöglicht, den Tank „gratis“ aufzufüllen, wohingegen er den Strom zum Aufladen zuhause aus eigener Tasche bezahlen muss. Als Konsequenz werden diese PKWs häufig überhaupt nicht elektrisch gefahren und liegen deshalb oftmals um ein Mehrfaches über den eigentlich angegebenen Werten. Als weiterer negativer Punkt kommt ein hoher Ressourcen-

verbrauch durch den Einbau von 2 Antriebssystemen bei der Produktion hinzu.

Der staatliche Kaufanreiz für Hybrid-PKWs war anfänglich vielleicht noch zu rechtfertigen, um so einer Brückentechnologie hin zur Elektromobilität unter die Arme zu greifen. Mittlerweile hat sich aber herausgestellt, dass er aus Klimasicht eher kontraproduktiv wirkt.

⇒ Ein Umdenken tut hier also Not, der Kauf von Hybrid-PKWs sollte nicht länger vom Staat subventioniert werden! Insofern begrüßt der Mouvement Ecologique diesbezügliche Aussagen von Regierungsvertretern\*innen, dass diese Subventionen auf Regierungsebene kritisch hinterfragt werden.

# 2. E-Autos: Prämien auf ökologischere Modelle begrenzen

Aus Nachhaltigkeitssicht steht fest, dass – wenn denn schon ein Auto gekauft wird – ein E-Fahrzeug zu bevorzugen ist. Aber auch hier gibt es durchaus Unterschiede, was die Bewertung aus ökologischer Sicht betrifft.

Denn ein E-Fahrzeug ist nicht per se positiv. Ein zu schweres Fahrzeug reduziert z.B. die Energieeffizienz und fordert zugleich einen erhöhten Ressourceneinsatz, so dass die Ökobilanz bei diesen Fahrzeugen weitaus weniger positiv ausfällt.

Die derzeitige Förderung sieht noch vor, dass ein PKW mit einem CO<sub>2</sub> Ausstoß von maximal 50g/km (WLTP) förderfähig ist.

⇒ Der Mouvement Ecologique tritt jedoch dafür ein, dass in Zukunft die Förderung an den Energieverbrauch in Kilowattstunden pro 100 km gekoppelt wird. Sprich: Wagen, die diesem Energieeffizienzwert nicht entsprechen, sollten nicht weiterhin gefördert werden.

Die Empfehlungen des Internetportals Oekotopten.lu z.B. sind dabei wie folgt:

- Autos mit bis zu 4 Sitzplätzen (Leichtfahrzeuge, Kleinst- und Kleinwagen): ≤ 16 kWh/100 km
- Autos mit 5 Sitzplätzen (ab Kleinwagen): ≤ 20 kWh/100 km
- Autos mit 7 Sitzplätzen (ab Kleinwagen): ≤ 28 kWh/100 km

Je kleiner dieser Wert, desto effizienter ist das Auto. Er ist vergleichbar mit dem

Verbrauchswert von Autos mit Verbrennungsmotor, bei welchem die Anzahl an verbrauchten Litern an Benzin oder Diesel pro 100 Kilometer die Effizienz des Fahrzeugs darstellen.

Die eindeutige Aussage ist: es ist nicht die Rolle der Allgemeinheit, aus ökologischer Sicht überdimensionierte Wagen zu bezuschussen, auch wenn es sich um E-Fahrzeuge handelt.

# 3. Statt „Mitnahmeeffekt“ und Förderung von Zweitwagen – eine reelle soziale Selektivität

Der Mouvement Ecologique tritt dabei dafür ein, dass – wie bereits angeführt – Plug-In-Hybrid-Autos nicht mehr gefördert und Kriterien zur Förderung der E-Wagen aus ökologischer Sicht eingeführt werden sollten.

Gleichzeitig kann und darf es aber nicht sein, dass der Luxemburger Staat, in Zeiten begrenzter finanzieller Mittel, mit

der Gießkanne Staatsgelder auch an finanzstarke Haushalte ausschüttet. Warum soll jemand mit besonders hohem Einkommen eine derart hohe Subvention erhalten? Warum auch werden somit – gewollt oder ungewollt – Zweitwagen („mit gutem Gewissen“) gefördert?

⇒ Der Mouvement Ecologique tritt für eine soziale Selektivität ein, welche

mit den Sozialpartnern diskutiert werden sollte.

⇒ Wenn diese „Direkt“subventionen auch finanziell schlechter gestellten Personen oder Familien erlauben sollen, einen Elektrowagen zu kaufen, dann kann und darf es nicht sein, dass auch diese Personen das Geld monatelang vorstrecken müs-

sen. Das Argument, die Auszahlung erfolge erst deshalb nach frühestens 7 Monaten, damit einem Missbrauch (durch einen Weiterverkauf) entgegengewirkt wird, mag verständlich sein. Doch für finanzschwache Haushalte muss eine andere Lösung gefunden werden. Auch hier besteht dringender Reformbedarf.

# Grünn fir eng aner Besteuerung vun den Autoen an eng Reform vun de der Subsidepolitik:

Die negativen Folgen des erheblichen PKW-Verkehrs sind bekannt: hohe CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Luftbelastungen, weniger Lebensqualität in den Ortschaften, da die Straßen den Autos gehören und nicht den Menschen, Zerschneidung der Landschaft, Verlust an Biodiversität, Unfälle, Staus...

Deshalb sind sich viele Menschen einig: in Zukunft wollen wir weniger Autoverkehr – mehr zu Fuß gehen, Rad fahren, den öffentlichen Transport fördern, unsere Ortschaften wieder vermehrt so gestalten, dass sie sicherer und attraktiver werden für den Menschen... und der verbleibende Autoverkehr soll so wenig Emissionen wie möglich verursachen.

Es ist klar, dass man um diese Ziele zu erreichen, viele Maßnahmen treffen muss: vor allem natürlich die Bedingungen für den Fußgänger und Radfahrer verbessern (sichere und attraktive Wege u.a.m.) und den öffentlichen Transport weiterhin erheblich ausbauen. Soweit wie möglich sollen Menschen auch wieder näher an ihrem Arbeitsplatz wohnen können. Diese Maßnahmen sind extrem wichtig und unerlässlich.

Deshalb ist es durchaus gewusst, dass Steuern erhöhen oder die Kriterien für die Erteilung von Subventionen vom Staat etwas strenger zu gestalten nicht ausreichen, damit die notwendigen Verbesserungen für die Umwelt und die Menschen eintreten.

Aber: auch sie sind äußerst wichtig und unerlässlich - sie müssen zusätzlich zu den genannten Maßnahmen zur Förderung einer anderen Mobilität usw. ergriffen werden. Notwendig ist einfach: Förderung der Alternativen UND die richtigen finanziellen Anreize setzen (schaffen).

Denn es ist unbestritten, dass auch durch „Preise“ Anreize geschaffen werden.

Warum also sind diese Instrumente so wichtig? 4 zentrale Argumente seien angeführt:

- **Sorgsam mit Steuergeldern umgehen:** Die Finanzen vom Staat sind begrenzt. Der Staat subventioniert derzeit den Kauf / die Nutzung von Privatwagen in erheblichem Ausmaß. Geld, das natürlich für andere Projekte nicht mehr verfügbar ist. Deshalb müsste es doch eine Selbst-

verständlichkeit sein, dass der Staat dieses Geld auch wirklich nur für jene Wagen auszahlt, die wirklich einen Vorteil aus Umweltsicht darstellen und helfen, das Klima, die Luft usw. weniger zu belasten, als andere PKWs. Das ist heute nicht der Fall.

- **Wichtig ist es auch, das Verursacherprinzip zu respektieren:** Durch die Emissionen entstehen hohe Kosten für die Gesellschaft, die derzeit von uns allen übernommen werden. Es ist doch nur sinnvoll, dass jene, die höhere Emissionen und damit auch höhere Kosten verursachen etwas mehr zahlen als jene, welche sich bemühen ihre Emissionen zu reduzieren.
- **Die richtigen Anreize haben einen Einfluss auf uns Menschen:** es liegt auf der Hand, dass wir ggf. einen anderen PKW kaufen, wenn der Staat einen hohen Zuschuss bezahlt. Und dass eine finanzielle Abgabe auf einem PKW-Modell mit besonders hohen Emissionswerten etwas davor abschreckt diesen Wagen zu kaufen. Somit entsteht ein „Lenkungseffekt“, sprich Preise lenken den Menschen in

ihren Kaufentscheidungen und ihrem Verhalten. Dabei liegt es aber auf der Hand: je höher die Preisdifferenzen sind, desto eher tritt der Lenkungseffekt ein, sind z.B. die steuerlichen Vorteile zwischen einem Wagen mit sehr hohen und einem mit niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen zu gering, bleibt der Lenkungseffekt aus...

- **Firmen unterstützen, die bereit sind umweltschonender zu produzieren:** Der Staat kann (neben Gesetzen usw.) mit seiner Finanzpolitik und die Menschen als Verbraucher dazu beitragen, dass Firmen, welche nachhaltiger produzieren und umweltschonendere Produkte herstellen, gefördert werden... und weniger nachhaltigkeitsorientierte Firmen ggf. zum Umdenken gebracht werden. Eine nachhaltige Finanzpolitik ist demnach eindeutig auch ein Signal, für eine nachhaltigere Wirtschaftspolitik.

Insofern ist diese Reform von großer Wichtigkeit, wobei natürlich Ausgleich für evtl. eintretende Härtefälle geschaffen werden müssen.

<sup>1</sup>Dies bestätigt auch eine Studie die im Auftrag des Bundesumweltministeriums vom Ifeu-Institut gemeinsam mit dem Öko-Institut sowie dem europäischen Dachverband Transport & Environment ausgeführt wurde: "Plug-in hybrid electric cars: Market development, technical analysis and CO<sub>2</sub> emission scenarios for Germany"

## B. DIE STEUERPOLITIK

### 4. Heutige leicht gestaffelte „Autosteuer“ bleibt ohne Effekte: Reform ist geboten!

Die PKW-Steuer in Luxemburg liegt recht weit unter jener der Nachbarländer (siehe hierzu ebenfalls – Anhang 2 - Auszug aus dem Bericht vom IMF (International Monetary Fund – „International Taxation and Luxembourg's Economy“ von 2020).

Dabei hängt die Höhe der Steuer auf einem Wagen in Luxemburg von seinen CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie dessen Antriebsart ab. Je höher der Ausstoß und je umweltschädlicher sein Antrieb, desto höher die zu zahlende Steuer.

Diese progressive Autosteuer wurde bereits vor Jahren eingeführt, in der Hoffnung sie würde dazu beitragen, dass emissionsärmere Wagen gekauft werden. Die oben angeführten Zahlen zeigen aber auf, dass dies nicht der Fall ist! Die bisherige unterschiedliche Besteuerung nach Emissionen hat keinen oder kaum einen Anreiz

geboten, damit emissionsärmere Wagen gekauft werden (dass neue Fahrzeuge nunmehr aufgrund der WLTP-Norm besteuert werden, dürfte an der Situation nichts ändern).

Dies liegt wohl auch daran, dass bei einer grundsätzlich niedrigen Besteuerung, die steuerlichen Unterschiede je nach „Emissionen“ recht gering ausfallen. Entsprechend gering ist auch die Wirkung dieser recht marginalen Differenzen. Will man einen Effekt erzielen, müssten die Steuern generell erhöht werden.

**Auch angesichts der Tatsache, dass die in Luxemburg verkauften Fahrzeuge nach wie vor schlichtweg zu emissionsintensiv sind, müssen die heutigen Steuersätze demnach grundsätzlich reformiert werden!**

➔ Zur Berechnung einer erhöhten je nach Emissionen gestaffelten Steuer erwartet der Mouvement Ecologique, dass staatlicherseits, vergleichendes Zahlenmaterial zum Ausland auf den Tisch gelegt wird und ebenfalls Berechnungen angestellt werden, welche steuerlichen Tarife den Verbraucher ggf. in seiner Verkaufsentscheidung reell beeinflussen könnten. Über eventuelle soziale Härtefälle, die aufgrund einer höheren Besteuerung entstehen würden, sollte dann ebenfalls gesprochen werden.

➔ Parallel tritt der Mouvement Ecologique zudem dafür ein, dass wie in Frankreich, ein Malus-System bei Neuzulassungen eingeführt wird, sprich eine feste Taxe bei der Zulassung eines Neuwagens die an den

Emissionswert des Fahrzeugs gekoppelt werden muss. Wie im Anhang ersichtlich wird, hat Frankreich – wie auch zahlreiche andere Länder – eine konsequente Linie: jene Personen, die sich für sehr viel Geld besonders umweltbelastende Wagen kaufen, sollen dafür auch die Folgekosten tragen! Diese Anregung wird zudem auch im Arbeitsdokument des IWF erwähnt.

➔ Zudem ist der Mouvement Ecologique der Überzeugung, dass in Luxemburg endlich die Debatte geführt werden muss, ab wann der Verkauf von Dieselfahrzeugen und Benzinern auch in Luxemburg verboten werden soll. Diese Diskussionen laufen im Ausland, auch in Luxemburg sind die überfällig.



### 5. Das System des Leasing / der Dienstwagenflotte reformieren und an den offiziellen Klimazielen orientieren

Geleaste Fahrzeuge erlauben es Luxemburger Firmen, ihren Angestellten einen geldwerten Vorteil zu verschaffen („avantage en nature“). Auch für die Firmen rechnet sich dieser geldwerte Vorteil. Entsprechend wird dieses Instrument gerne genutzt, um gewissen Arbeitnehmer\*innen eine zusätzliche Entlohnung zukommen zu lassen, ohne dabei aber die Lohnnebenkosten mittragen zu müssen.

Firmen greifen verständlicherweise gerne auf dieses Instrument zurück, so dass Firmen-Leasing / Dienstwagen einen hohen Anteil des Luxemburger Fuhrparks ausmachen. Über 50% (!) der PKW-Neuzulassungen liefern, gemäß den Daten vom Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten 2020, auf „personnes morales“, also auf Firmen und nicht auf Privatpersonen.

Wohlwissend, dass nicht alle auf „personnes morales“ zugelassenen Wagen geleast und als Dienstwagen zur Verfügung gestellt werden, kann man doch davon ausgehen, dass dies bei einem Großteil der Fall ist.

Dabei werden die steuerlichen Vorteile nach einer Art Koeffizientensystem berechnet. Der steuerpflichtige „geldwerte-Vorteil“, so der Ausdruck im Steuerbereich, wird ausgehend vom Wert des Neufahrzeugs berechnet und mit einem Prozentsatz multipliziert. Je nach CO<sub>2</sub>-Emissionswerten und Motorisierung fällt dieser Wert niedriger oder höher aus.

Der Staat gewährt dabei auch bei Benzinern und Dieselaautos immer noch einen Multiplikatorwert von 0,8 - 1,0 bzw. 1,0 - 1,2, wenn der CO<sub>2</sub>-Verbrauch niedrig ist. Zur Erinnerung: Bevor diese Berechnungen im Jahr 2017 reformiert wurden, lag

der Koeffizient (wie in der Tabelle ersichtlich) weitaus höher. Hier wurde 2017 trotz Pariser Abkommen und Verpflichtungen zu mehr Klimaschutz ein Rückschritt gemacht.

Sind diese Dienstfahrzeuge jetzt zudem auch noch Plug-In Hybrid Autos, die auf dem Papier einen theoretisch niedrigeren Verbrauch haben, was in der Praxis jedoch (wie oben dargelegt) nicht der Fall ist, werden diese „schmutzigeren“ Fahrzeuge auch noch steuerlich bevorzugt, was doppelt problematisch ist.

**Auch, wenn also z.B. für den Nutzer eines geleasteten Elektrofahrzeuges der steuerpflichtige Betrag eines geldwerten Vorteils durch einen niedrigeren Multiplikatorwert (siehe Tabelle) günstiger ausfällt als für den Nutzer eines hochmotorisierten Dieselp-KW, so handelt es sich doch in beiden Fällen immer noch um einen Vorteil gegenüber der Besteuerung des gleichen Betrags durch die Lohnsteuer. Dem Staat gehen durch den Leasing-Steuervorteil Steuereinnahmen (und den Sozialkassen Beiträge) verloren, und die Nutznießer des Leasing-Vorteils werden nicht konsequent hin zu emissionsarmen Fahrzeugen orientiert.**

➔ Der Mouvement Ecologique tritt dafür ein, dass das staatliche Anreizsystem im Bereich „Leasing-Dienstfahrzeuge“ an das Pariser Klimaabkommen sowie die Ziele des Nationalen Klima- und Energieplanes angepasst wird. Dies ist derzeit nicht der Fall.

**Deshalb dürfen in Zukunft nur noch E-Fahrzeuge mit einem niedrigen Energieeffizienzwert (siehe oben) als Leasing / Dienstwagen im staatlichen**

#### Réévaluation de l'avantage en nature forfaitaire pour les voitures de fonction

Catégories d'émissions de CO <sub>2</sub>	Leasing	
	(avant 2017)	(à partir de 2017)
	Situation actuelle	Réforme
	Toutes catégories d'émissions de CO <sub>2</sub> et motorisations confondues	Pourcentage de la valeur du véhicule (neuf TVA comprise)/véhicules de la catégorie M1
		Véhicule avec motorisation Essence (seul ou hybride) ou avec motorisation au gaz naturel comprimé (GNC)
		Véhicule avec motorisation Diesel (seul ou hybride)
		Véhicules 100% électriques ou avec motorisation au hydrogène
0 g/km	1,5	
>0-50 g/km	1,5	0,8
>50-110 g/km	1,5	1,0
>110-150 g/km	1,5	1,3
> 150 g/km	1,5	1,7

#### Regelungsrahmen anerkannt werden!

Kommt hinzu: Der Ressourcenschutz ist ein erklärtes Ziel dieser Regierung. Wenn dieses Versprechen ernst zu nehmen ist, dann müsste sich dies auch gerade im Bereich „Anreizpolitik“ des Staates auf der Ebene der Fahrzeugflotte widerspiegeln. Die Tatsache, dass Leasing-Verträge mittlerweile eine Laufzeit von 3-4 Jahren haben und viele Verträge am Ende der Laufzeit den Kauf des Autos durch den bisherigen Nutzer nicht mehr vorsehen, fördert schlichtweg die konstante Neuproduktion von Fahrzeugen... Und niemand glaubt mehr daran, dass die ehemaligen Leasingwagen hier in Luxemburg oder der Großregion weiter als Gebrauchtwagen dienen. Diese werden vor allem in Länder

verkauft, in denen die finanzielle Kaufkraft der Bürger oftmals weit unter dem europäischen Durchschnitt liegt. In unserem Land wird dagegen der intensive Ressourcenverbrauch steuerlich gefördert.

➔ Der Staat hat durchaus die Möglichkeit - im Gegenzug zur Gewährung von Steuervorteilen beim Leasing - die Verpflichtung aufzunehmen, dass ein Leasing-Vertrag für einen Dienstwagen wenigstens über 6 Jahre laufen muss! Deshalb tritt der Mouvement Ecologique für eine derartige Bestimmung ein.

# Schlussfolgerung

Es ist nicht eine einzelne niedrige Besteuerung, die sowohl den Kauf als auch die Nutzung des PKWS so attraktiv machen. Es ist ein „Gesamtsystem“ von Förderung und Besteuerung (sowohl der Fahrzeuge als auch der Treibstoffe). Dabei sind die Preise in Luxemburg tendenziell weitaus niedriger als im nahen Ausland.

Die dicken Subventionsbrocken stecken in den Kraftstoffen in Form von zu geringer Mineralölsteuer mit Dieselvorteil und in Form fehlender bzw. völlig unzureichender Internalisierungssteuern. In Luxemburg geht man davon aus, dass sich allein dieser Verkehrs-Subventionsberg auf über 500 Mio. € pro Jahr beläuft. Man kann auch sagen: Um diesen Betrag ist das Fahren (allerdings auch das der ausländischen Tankkunden) zu billig, also subventioniert.

Angesichts des dichten regelrechten „Subventionsnetzes“ im Verkehrsbereich

hilft es deshalb nur begrenzt, einzelne der Subventionen zu reformieren oder abzuschaffen. Die positiven Umwelteffekte werden recht begrenzt bleiben, solange andere Begünstigungsformen aufrechterhalten werden. Deshalb sollte man für den Verkehrsbereich eine **sektorale Subventionsprüfung** durchführen.

Der Mouvement Ecologique setzt sich – was die Steuer- und Subventionspolitik im PKW-Bereich betrifft – dafür ein, dass:

1. die Steuerbelastung auf Fahrzeuge und Kraftstoffe generell angehoben wird;
2. eine Zulassungstaxe, wie in Frankreich, eingeführt wird;
3. bei der Höhe der Steuern differenziert wird zwischen umweltfreundlicheren und –schädlicheren Wagen;
4. die Direktsubventionen auf E-Wagen

auch an die Energieeffizienz gekoppelt (ineffiziente E-Wagen sollen keine finanzielle Unterstützung mehr erhalten) und sozial differenziert werden;

5. die Direktsubventionen für Plug-In Hybrid-Fahrzeuge gestoppt werden.

Erst auf einer solchen Basis kann die erst rezent eingeführte CO<sub>2</sub>-Steuer – trotz einem niedrig angesetzten Betrag pro Tonne – eine bessere Wirkung erzeugen.

Die Regierung hat nun die Möglichkeit durch Abänderungen in der Subventions- und Steuerpraxis betreffend die PKW-Flotte, sowohl ökologische als auch soziale Anreize zu setzen! Diese Chance sollte genutzt werden!

Zudem erneuert der Mouvement Ecologique seine Forderungen, dass:

- eine Studie erstellt wird, inwiefern der Staat derzeit mit Subventionen

und Steuererleichterungen Verhalten sowie Produktionsformen fördert, die im Widerspruch zu einem ökologischen Verhalten sind. D.h. inwiefern der Staat mit Geldern der Steuerzahler\*innen die von ihm gesteckten Ziele untergräbt. Dass der Staat seine Gelder zielgerichtet einsetzen muss, dürfte in heutigen Zeiten mehr denn je eine Selbstverständlichkeit sein. Leider wird eine entsprechende Studie seit Jahren versprochen, sie liegt aber immer noch nicht vor.

- Zusätzlich engagiert sich der Mouvement Ecologique für eine grundsätzliche Steuerreform, mit dem Ziel, den Umweltverbrauch und die Umweltbelastungen stärker zu besteuern, soziale Faktoren weniger. Auch hier tut sich (auch mit der sehr zaghaften und nicht ganz ausgereifen Einführung einer CO<sub>2</sub>-Steuer) recht wenig.



## Anhang 1: Malus-System bei der Zulassung von PKW's in Frankreich

Le malus est calculé en fonction du taux d'émission de CO<sub>2</sub> par kilomètre (km) du véhicule s'il a fait l'objet d'une réception communautaire (européenne). Les émissions de CO<sub>2</sub> sont mesurées avec la norme WLTP. Le taux d'émission de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> par kilomètre / Montant

Inférieur à	149 g	450 €	167 g	2 544 €	185 g	7 462 €	203 g	16 810 €	
133 g	0 €	150 g	540 €	168 g	2 726 €	186 g	7 851 €	204 g	17 490 €
133 g	50 €	151 g	650 €	169 g	2 918 €	187 g	8 254 €	205 g	18 188 €
134 g	75 €	152 g	740 €	170 g	3 119 €	188 g	8 671 €	206 g	18 905 €
135 g	100 €	153 g	818 €	171 g	3 331 €	189 g	9 103 €	207 g	19 641 €
136 g	125 €	154 g	898 €	172 g	3 552 €	190 g	9 550 €	208 g	20 396 €
137 g	150 €	155 g	983 €	173 g	3 784 €	191 g	10 011 €	209 g	21 171 €
138 g	170 €	156 g	1 074 €	174 g	4 026 €	192 g	10 488 €	210 g	21 966 €
139 g	190 €	157 g	1 172 €	175 g	4 279 €	193 g	10 980 €	211 g	22 781 €
140 g	210 €	158 g	1 276 €	176 g	4 543 €	194 g	11 488 €	212 g	23 616 €
141 g	230 €	159 g	1 386 €	177 g	4 818 €	195 g	12 012 €	213 g	24 472 €
142 g	240 €	160 g	1 504 €	178 g	5 105 €	196 g	12 552 €	214 g	25 349 €
143 g	260 €	161 g	1 629 €	179 g	5 404 €	197 g	13 109 €	215 g	26 247 €
144 g	280 €	162 g	1 761 €	180 g	5 715 €	198 g	13 682 €	216 g	27 166 €
145 g	310 €	163 g	1 901 €	181 g	6 039 €	199 g	14 273 €	217 g	28 107 €
146 g	330 €	164 g	2 049 €	182 g	6 375 €	200 g	14 881 €	218 g	29 070 €
147 g	360 €	165 g	2 205 €	183 g	6 724 €	201 g	15 506 €	Supérieur à	
148 g	400 €	166 g	2 370 €	184 g	7 086 €	202 g	16 149 €	218 g	30 000 €

## Anhang 2:

### IMF (International Monetary Fund – „International Taxation and Luxembourg's Economy“ von 2020)

Higher registration fees and recurrent motor vehicle taxes can further support revenue mobilization while also helping to meet climate mitigation goals. The annual motor vehicle tax in Luxembourg is relatively low, at EUR 118 per year for a typical passenger car. For example, Germany levies an annual tax of EUR 246 on the same car. In addition, while 20 countries in Europe have a one-off registration tax that is linked to CO<sub>2</sub> emissions, Luxembourg has a flat registration fee of only 50 euros. The low level of taxation of private vehicles may have contributed to higher CO<sub>2</sub> emissions for newly registered cars (131.4 g CO<sub>2</sub>/km in Luxembourg compared to a European average of 120.6 g CO<sub>2</sub>/km) and explain a relatively high rate of vehicle ownership. Changing the recurrent motor vehicle tax to lower the threshold at which penalty rates kick in from 90g CO<sub>2</sub>/km to 50g CO<sub>2</sub>/km, as well as increasing the penalty from 0.1 to 0.2 euros, can lead to an additional 0.1 percent of GDP in revenue, even after allowing for a reduction in the average emissions of the fleet.