

Geplante Reform der Dienstwagenbesteuerung: Unausgegoren aus Sicht des Klimaschutzes und sozial ungerecht!

Wesentliche Nachbesserungen sind notwendig!

Stellungnahme des Mouvement Ecologique zum „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 »

Im Januar 2020 wurde die Bemessungsgrundlage der Autosteuer bei Personenwagen neugestaltet.

Dies aufgrund der Umstellung von der NEFZ- auf die WLTP-Norm (die WLTP-Norm ist die neue Norm zur Bestimmung der Abgasemissionen und des Kraftstoff- / Stromverbrauchs von Kraftfahrzeugen, die näher an der Realität ist als die NEFZ-Norm).

Ziel dieser Reform der Autosteuer war eine konsequentere und höhere finanzielle Entlastung der Elektrowagen sowie eine stärkere Berücksichtigung der CO₂-Emissionen bei der Besteuerung von neugekauften Privatwagen.

Die damalige Reform ging, so die Analyse des Mouvement Ecologique, in die richtige Richtung. Kritisch kommentiert wurde jedoch, dass die spezielle Besteuerung von Dienstwagen von dieser Reform ausgeklammert wurde.

Nunmehr hat die Regierung einen Entwurf eines Reformtextes des großherzoglichen Reglementes für Dienstwagen vorgelegt, in dem deren geldwerte Vorteile - „*avantages en nature*“ - neu geregelt werden sollen.

Diese Reform ist in der Tat dringend geboten: denn derzeit werden bei Dienstwagen noch immer mit staatlichen Geldern Verbrennungsmotoren mit viel zu hohen CO₂-Emissionen regelrecht gefördert. Aufgrund dieser unzufriedenstellenden Anreizstruktur werden deshalb immer noch viel zu viele Wagen mit zu hohen Emissionen im Dienstwagen-Bereich zugelassen und bei weitem nicht genug E-Fahrzeuge.

Auf die derzeit nicht zufriedenstellende Situation wird auch im „*exposé des motifs*“ zum vorliegenden Gesetzestext hingewiesen. So wurden gemäß „*exposé des motifs*“ 2021 lediglich 8,5% E-Dienstwagen gekauft (8,1% bei Privatpersonen), wobei die Emissionen bei den restlich gekauften Dienstwagen zu 70% bei über 110g/km lagen. Auch wenn eine Verbesserung der Emissionswerte im Laufe der Jahre festzustellen ist, sind diese weiterhin noch als viel zu hoch anzusehen. Mit derart zögerlichen Maßnahmen wird es Luxemburg nicht gelingen, seine Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen.

Eine derartige Verzerrung ist höchst problematisch, wie auch aus einer Stellungnahme von Transport & Environment (T&E), einer führenden europäischen Organisation in diesem Sektor, hervorgeht: „*Subventionen für Verbrenner- und Plug-in-Hybrid-Dienstwagen abzuschaffen, ist eine der gerechtesten Wege, den Verkehr zu dekarbonisieren, weil dadurch Millionen bezahlbarer Elektroautos auf den Markt kommen. Das ist eine der schnellsten, einfachsten und effizientesten*

Methoden, Deutschlands Emissionen deutlich zu reduzieren". Gleiches gilt vom Prinzip her für Luxemburg.

Mit der richtigen Regulierung ließe sich diese Situation ändern!

Es ist demnach absolut notwendig, das heutige System der Dienstwagenprivilegien zu reformieren! Jedoch ist der vorliegende Entwurf in den Augen des Mouvement Ecologique äußerst unzufriedenstellend und muss überarbeitet werden!

Der Mobilitätssektor ist maßgeblich verantwortlich für die hohen CO₂-Emissionen in Luxemburg, welche gemäß internationalen Verpflichtungen reduziert werden müssen. Dabei macht die Dienstwagenflotte bekannterweise etwa die Hälfte der Neuanmeldungen aller Pkws aus.

Angesichts der „*urgence climatique*“ sind deshalb fundamentale Reformen am System erforderlich. Mit dem vorliegenden Entwurf würde jedoch erneut die Chance verpasst, die notwendige Weichenstellung für eine nachhaltige Gestaltung der finanziellen staatlichen Unterstützung der Dienstwagenflotte zu gewährleisten.

Der Mouvement Ecologique sieht es deshalb als unerlässlich an, dass wesentliche Nachbesserungen am Entwurf durchgeführt werden!

(Vorbemerkung: Erklärung der Dienstwagenbesteuerung

*Die Bereitstellung eines zu beruflichen und privaten Zwecken genutzten Dienstwagens ist eine in Luxemburg übliche Praxis und in einigen Sektoren Teil der Gehälterstruktur. Hiervon profitieren können Gebietsansässige sowie nicht gebietsansässige Arbeitnehmer*innen.*

*Gesprochen wird in diesem Bereich von "geldwerten Vorteilen" – *avantages en nature*. Diese werden berechnet indem der Neuwert des Wagens mit einem Prozentsatz - basierend auf einem Koeffizientensystem – multipliziert wird.*

Je nach CO₂-Emissionswerten und Motorisierung ist dieser Koeffizient niedriger oder höher, der Angestellte muss also Steuern auf mehr oder weniger geldwerten Vorteil bezahlen.

Der steuerliche Vorteil ist sowohl für den Arbeitgeber als auch für den Arbeitnehmer gegeben. Betriebe können diese Bereitstellung von den Steuern absetzen. Angestellte müssen sie zwar auf der Steuererklärung vermerken und darauf Steuern zahlen. Jedoch sind die zu zahlenden Steuern im Normalen nicht im Verhältnis zum finanziellen Nutzen.

Da dieser geldwerte Vorteil zum Gehalt des Arbeitnehmers dazu gerechnet wird, liegt es auf der Hand, dass die Gesamthöhe des Bruttogehalts – und damit der Spitzensteuersatz - und die Steuerklasse des Arbeitnehmers maßgeblich bestimmen, wie hoch die Besteuerung des geldwerten Vorteils ausfällt.)

1. Unzufriedenstellende Datenlage und nicht transparente Berechnungen als Entscheidungsbasis

Um nachvollziehen zu können, welche Ziele mit den geplanten Abänderungen an den *“avantages en nature”* erreicht werden können, wäre es unerlässlich, über weitaus konkreteres und transparenteres Zahlenmaterial sowie Berechnungen zu verfügen, als dies derzeit der Fall ist. Zum Beispiel:

- Wie genau setzt sich die gesamte Fahrzeugflotte an Dienstwagen zusammen?
- Welche Arbeitnehmer*innen profitieren vor allem von diesem System? Was ist der Impact je nach Lohnklasse?
- Welche geldwerten Vorteile ergeben sich konkret, je nach Modell und Steuerklasse?
- Welche ökologischen Effekte würden sich aufgrund der vorgeschlagenen Neuerungen ergeben? D.h. würden die Neuerungen ausreichen, um einen Lenkungseffekt zu erwirken, sprich eine ökologischere orientierte Fahrzeugflotte?

Alle diese Informationen liegen derzeit nicht vor.

Lediglich in der kurz gehaltenen *„fiche financière“* werden einige minimale Berechnungen durchgeführt. Dabei ist es nur begrenzt nachvollziehbar, wie sie zustande kamen. Und vor allem ist nicht wirklich ersichtlich, ob diese Reform den notwendigen Beitrag leistet, damit die CO₂-Emissionen im Bereich der Dienstwagen – d.h. staatlich bezuschusst – auch in der erforderlichen Form reduziert werden!

In Zeiten begrenzter budgetärer Mittel sollte gerade bei Reformen, die eine Lenkungswirkung im Sinne des Klimaschutzes oder im sozialen Bereich beabsichtigen, diese Berechnungen und Zahlen offen liegen: Die Elemente, die als Basis zur Entscheidungsfindung notwendig waren, müssen mitgeliefert werden!

Dies auch, um eine gewisse Nachvollziehbarkeit zu gewährleisten.

In der Studie *“Ein nachhaltiges Steuersystem für Luxemburg”*, welche das Forum Ökologisch-soziale Marktwirtschaft 2016 für den Mouvement Ecologique (!) erstellt hat, stand für Luxemburg zu lesen:

“Die steuerliche Behandlung von Dienstwagen stellt eine umweltschädliche Subvention dar. Sie setzt falsche Anreize bei der Wahl des Fahrzeugs und dessen Nutzung und beeinflusst somit Qualität und Quantität des Fahrzeugbestands, die Fahrleistung, CO₂- und Luftschadstoffemissionen sowie das Verkehrsaufkommen.

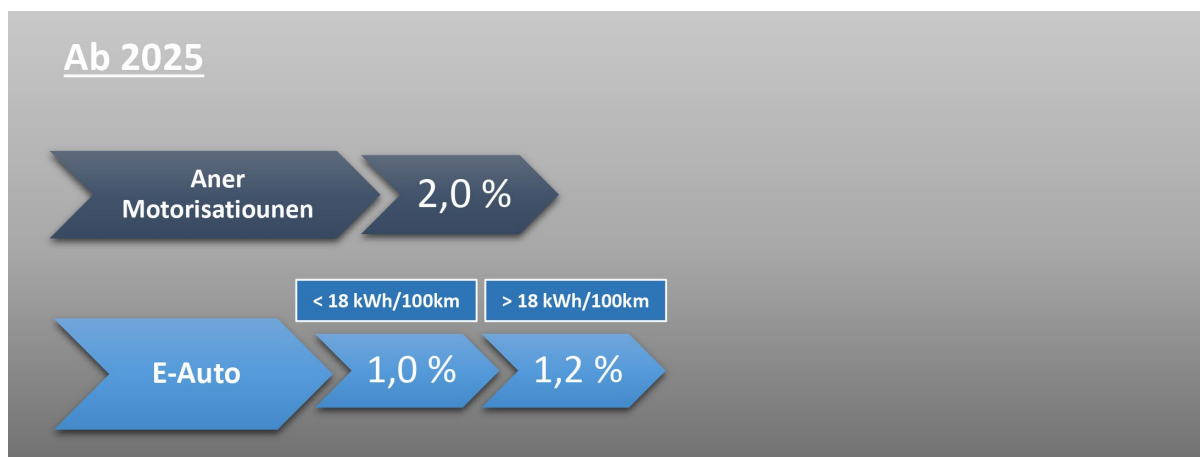
Laut Harding (2014) wird jeder Dienstwagen im Schnitt mit jährlich 1.992,- € subventioniert. Die direkten Steuerausfälle in Luxemburg aufgrund der steuerlichen Begünstigung berechnet Copenhagen Economics (2009) mit 0,2 Milliarden Euro bzw. 0,6 % des Bruttoinlandprodukts.”

Die Zahlen für 2021 dürften - angesichts der weiteren Zunahme der Fahrzeugflotte - weitaus höher liegen. Es ist geradezu sträflich, dass derzeit keine aktuellen Daten seitens des Finanzministeriums vorliegen und eine so wichtige Reform nicht auf einer transparenten Datenanalyse basiert!

2. Verbrennungsmotoren nicht über 2025 hinaus unterstützen!

Unverständlich ist folgende vorgesehene Regelung:

Ab 2025, – einem Zeitraum also, ab welchen in den Augen zahlreicher Wissenschaftler*innen, Verbrenner **eher verboten als unterstützt gehören** – sollen gemäß aktuellem Regierungsvorschlag alle (!) Verbrenner Fahrzeuge in eine einzige Kategorie gestellt werden und weiterhin von einem „*avantages en nature*“ profitieren können.



Dies ist gleich in mehrfacher Hinsicht fragwürdig und nicht hinnehmbar:

- Somit wird es noch möglich sein, dass ein Verbrenner-Sportwagen unter den Genuss der Dienstwagenprivilegien kommt und dabei unter die gleiche Kategorie fällt, wie ein Verbrenner-Kleinwagen. Ein Abersinn.
- Vor allem aber: Nicht nur, dass sich derart in keinsten Weise einem Verbot von Verbrennern angenähert wird! In Luxemburg sollen sie zudem weiter vom Staat – sprich der Allgemeinheit – gefördert werden!

Wenn es wirklich die erklärte Strategie der Regierung ist die E-Mobilität zu fördern, wenn die „*urgence climatique*“ wirklich anerkannt, die mit dem Klimaschutzgesetz festgelegten sektoriellen Reduktionsziele, sowie der Nationale Energie- und Klimaplan ernst genommen werden sollen, dann darf der Staat nicht auch noch in 4 Jahren (!) den Neukauf von Verbrennungsmotoren fördern und sogar darüber hinaus anregen!

Der Mouvement Ecologique tritt dafür ein, dass ab 2025 keine Verbrennungsmotoren mehr von einem „*avantages en nature*“ profitieren können. Falls dies aus juristischer Sicht nicht machbar wäre, müsste der Koeffizient für Verbrennungsmotoren weitaus höher angesetzt werden, um einen wirklich abschreckenden Charakter zu haben.

Gleiches sollte für Hybridwagen gelten, bei denen durchaus nachgewiesen wurde, dass sie weitaus weniger „klimafreundlich“ sind als so mancher annimmt. Es wurde ja auch staatlicherseits angekündigt, dass diese ab 2023 nicht mehr in den Genuss einer staatlichen Prämie kommen, eben da sie nicht in diesem Ausmaß förderungswert sind. Entsprechend sollten sie auch aus dem „*avantages en nature*“ ausgeklammert werden.

Dienstwagenbesteuerung in der geplanten Form – umstritten aus sozialer Sicht

Bei der Vorstellung des Reformtextes führte Transportminister F. Bausch an, der Koeffizient der Berechnung der „*avantages en nature*“ sei für Verbrennungsmotoren mit hohen CO₂-Emissionen derart gestaltet, dass es sich spätestens ab 2025 finanziell nicht mehr lohne, sich vom Arbeitgeber einen derartigen Dienstwagen zur Verfügung stellen zu lassen. Der geldwerte Vorteil wird bei einem Koeffizienten von 2,0% für Verbrennungsmotoren sicherlich reduziert, bzw. gänzlich ausgeräumt. Dabei kann die Analyse jedoch nicht stehen bleiben.

Denn wie bereits zuvor angeführt, hängt die Besteuerung des geldwerten Vorteils einerseits vom Gesamtgehalt des Angestellten ab, aber auch von seiner Steuerklasse. Für Personen mit hohem Einkommen könnte es gegenüber einem privaten Ankauf weiterhin vorteilhaft sein sich einen Dienstwagen mit Verbrennermotor auszusuchen, z.B. wenn 3 oder 4 unterhaltspflichtige Personen in ihrem Haushalt wohnen. Kommt dazu, dass so ein Dienstwagen auch schon deshalb attraktiv ist, da der Arbeitgeber alle Formalitäten bezüglich des Wagens übernimmt.

Aus Sicht des Klimaschutzes geboten ist ein Verbot für Verbrenner ab 2025. Falls juristische Argumente dieses nicht zulassen würden, müsste der derzeit geplante Koeffizient von 2% substantiell erhöht werden. Dies um damit eine reelle Abschreckung besteht, derartige Wagen zu kaufen. Warum optierte die Regierung nicht für eine derartige unzweideutige Regelung?

Kommt hinzu: Losgelöst vom Fahrzeugtyp, wäre es interessant, Analysen darüber zu haben, welche Berufs- und Gehaltskategorien vor allem vom Arbeitgeber einen Dienstwagen zur Verfügung gestellt bekommen. **Die These liegt auf der Hand, dass in Luxemburg – ähnlich wie im Ausland – vor allem Personen mit höherem Einkommen Nutznießer sind.** Dies wird im Übrigen auch in der Stellungnahme der Arbeitnehmerkammer angeführt. **Dies würde im Klartext bedeuten: Da die Dienstwagenprivilegien über den Staatshaushalt finanziert werden, finanzieren Personen mit niedrigem Einkommen Personen mit höherem Einkommen ihre Wagenflotte!**

Diese Subventionspraxis müsste grundsätzlich kritisch hinterfragt werden. Und wenn sie dann Bestand hat, dann wäre es das absolute Minimum, strenge und konsistente Vorgaben im Bereich Klimaschutz zu machen. **DiesGelder können weitaus effizienter im sozialen Sektor im Bereich Klimaschutz investiert werden.**

Anregend ist dabei auch folgendes Zitat aus dem genannten Gutachten der Arbeitnehmerkammer (Anhang 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. Steuerprivilegien für Dienstwagen mit hohen CO₂-Emissionen kurzfristig deutlich reduzieren und in letzter Konsequenz abschaffen!

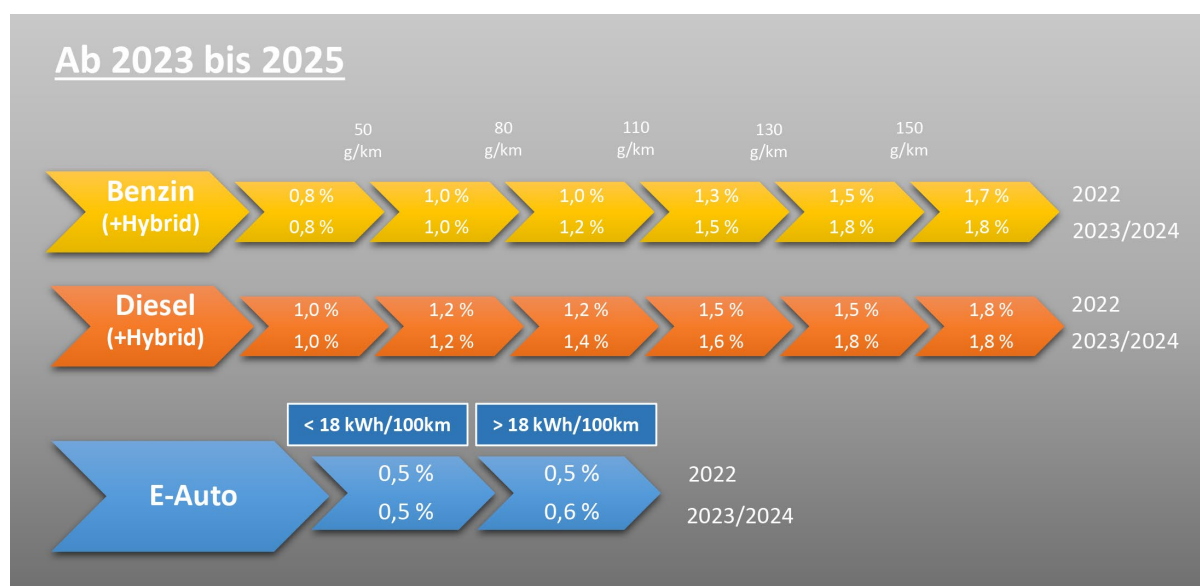
Dem Mouvement Ecologique ist bewusst, dass die Dienstwagen-Fahrzeugflotte nicht von heute auf morgen grundsätzlich umgekrempelt werden kann. Jedoch müssen die Umbauschritte ausreichend konsistent, konsequent und zielführend sein. Dies ist bei dem vorliegenden Entwurf nicht der Fall.

Die Neuerungen, die vorgesehen sind, reichen bei Weitem nicht aus.

So soll sich für das Jahr 2022 gegenüber der bisherigen Situation nichts ändern.

Zwischen dem 1. Januar 2023 und dem 31. Dezember 2024 sollen jedoch Anpassungen des geldwerten Vorteils – des *“avantages en nature”* (ATN) – erfolgen.

Die Einteilung nach CO₂-Emissionen wird etwas differenzierter berechnet (es werden ab dann 4 statt nur 3 verschiedene Emissionsklassen für Wagen mit einem Ausstoß von ab 50g/km bis 130g/km geben. Die bis dato oberste Kategorie zur Festlegung des Koeffizienten wird von 150g/km auf 130g/km heruntersgesetzt). Ab einem Ausstoß von über 130g/km werden somit alle Fahrzeuge, unabhängig von ihren Emissionen, gleichbehandelt.



Dies ist in mehrfacher Hinsicht höchst problematisch aus Klimaschutzsicht:

- **Obergrenze betreffend die CO₂-Emissionen ist erforderlich!**

Vorgesehen ist, dass ab 2023 jedes Fahrzeug ab 130g/km mit einem Einheitskoeffizienten versehen wird!

So würde ein Fahrzeug mit 130g/km auf die gleiche Art und Weise behandelt, als Verbrennerwagen mit 200g/km. Dies auf Kosten der Allgemeinheit. Warum sollen solche regelrechte „CO₂-Schleudern“ noch unter die staatliche Unterstützung fallen? **Der Staat würde doch somit den Verkauf solcher Wagen nicht nur dulden, sondern sogar noch fördern!**

Gerade die CO₂-intensivsten Fahrzeuge dürfen doch nicht mehr steuerlich bevorzugt – sprich von allen Steuerzahlern auch noch unterstützt werden.

Ab einer gewissen Emissionsschwelle sollten Verbrennungsmotoren mit höheren CO₂-Emissionen nicht mehr in den Genuß der geldwerten Förderung kommen! Der Mouvement Ecologique spricht sich dabei für einen Grenzwert von 110g/km aus. Dieser Wert wird ebenfalls aufgrund des *“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”* als Richtwert für die Autohersteller bei der Neuwagenflotte in der EU ab 2020 angegeben. ugin .

Zur Erinnerung: in Frankreich geht man sogar noch einen Schritt weiter! In Frankreich muss eine Art progressive *“Taxe”* bei der Neuzulassung von einem Fahrzeug mit zu hohen CO₂-Emissionen bezahlt werden. Dieser kann bei einem Pkw mit hohen CO₂-Emissionen durchaus einige Tausend Euro betragen und ist somit doch recht substantiell (cf Anhang 2).

Der Mouvement Ecologique tritt dafür ein, dass ein ähnliches System in Luxemburg eingeführt wird.

- **Bei der Festlegung des Koeffizienten des *„avantage en nature“* die Höhe der CO₂-Emissionen stärker berücksichtigen**

Nicht nur, dass vorgesehen ist die Verbrennungsmotoren noch über 2025 hinaus zu unterstützen. Sogar wenn man diesen Weg gehen wollte, wäre die Reduktion des geldwerten Vorteils je nach Höhe der CO₂-Emissionen viel zu niedrig angesetzt. Somit ist der Anreiz emissionsärmere Wagen zu kaufen, nicht wirklich bzw. nur begrenzt gegeben.

Das derzeit vorgesehene Differenzial zwischen den besonders emissionsarmen und den weniger Emissionsarmen ist nicht hoch genug – dies gilt umso mehr, wenn der Vorschlag des Mouvement Ecologique nach einer Obergrenze von 110g/km nicht übernommen werden würde.

Der Anreiz weniger CO₂-intensive Fahrzeuge zu kaufen wäre dann bei weitem nicht ausreichend. Staatliche Bezuschussungen sollten sich weitaus konsequenter an Klimaschutzzielen orientieren. Mittlerweile ist das Angebot an weniger CO₂-intensiveren Fahrzeugen auch derart breit aufgestellt, dass kein Argument mehr dafür spricht CO₂-intensivere Pkws noch in dem Ausmaß zu fördern.

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.

- **Differenz in der Förderung von Benzinern gegenüber Dieselwagen erhöhen**

Gemäß Reglementsvorschlag, soll der *“avantages en nature”* bei Benzinern (und Benzin-Hybridwagen) etwas günstiger ausfallen, als jener für Dieselwagen (und Diesel-Hybridwagen). Dass dieser Unterschied gemacht wird, ist durchaus begrüßenswert.

Jedoch ist dieser nach Ansicht des Mouvement Ecologique weitaus zu gering. Er müsste, bis zur Herausnahme der Verbrennungsmotoren aus dem System noch höher ausfallen.

Die Koeffizienten für Dieselwagen müssten entsprechend angehoben werden.

4. Schlussfolgerung

Luxemburg hat sich nicht zuletzt im nationalen Klima- und Energieplan zu weitreichenden Reduktionen der CO₂-Emissionen verpflichtet. Dem Mobilitätssektor, dies ist hinlänglich bekannt, kommt dabei eine besonders zentrale Bedeutung zu.

Es reicht jedoch nicht aus, sich ambitionierte Ziele zu setzen, ohne diese mit effizienten Maßnahmen zu untermauern. Die aktuell bevorstehende Reform des Dienstwagen-Leasing-Systems entspricht den Anforderungen auf jeden Fall nicht!

Dabei machen Dienstwagen wohl in etwa die Hälfte der jährlichen Neuzulassungen aus.

Der nun vorliegende Reglemententwurf läuft darauf hinaus, dass der Staat weiterhin den finanziellen Rahmen steckt, damit die Erneuerung der Fahrzeugflotte nicht mit der dringend gebotenen notwendigen Reduktion der CO₂-Emissionen einhergeht!

Im Gegenteil: Durch falsche Anreize würden dem Staat weiterhin jährlich Millionen Steuergelder durch eine verfehlte Politik verloren gehen.

Dabei ist das Angebot an CO₂-emissionsärmeren Wagen sowie an E-Wagen derart groß, dass eine weitere Förderung von CO₂-intensiven Wagen in keinsten Form mehr zu rechtfertigen ist.

Es wäre auch gerade zu schizophren, wenn die Regierung auf der einen Seite eine CO₂-Steuer einführt und auf der anderen Seite CO₂-intensive Fahrzeuge noch mittels den Dienstwagenprivileg geradezu fördern und unterstützen würde! Dann darf man sich nicht wundern, wenn die Akzeptanz für eine CO₂-Steuer nur begrenzt gegeben ist.

Damit einher geht die Frage der sozialen Gerechtigkeit. Während die CO₂-Steuer jeden betrifft, dürften wohl vor allem höhere Gehälter die Nutznießer des *“avantages en nature”* sein. So werden es nämlich die Besserverdiener sein, die auch zukünftig mit emissionsintensiveren Autos fahren werden.

Es obliegt der Regierung, durch die richtigen finanziellen Anreize, sowohl sozialgerechte Maßnahmen in die Wege zu leiten als auch Klima- und Energieeffizienzziele umzusetzen.

Wenn die Regierung sowohl in Steuerfragen als auch in Sachen Klimaschutz nicht jedwede Glaubwürdigkeit verlieren will, dann muss der vorliegende Reglemententwurf in der Substanz überarbeitet werden.

Der Mouvement Ecologique fordert in diesem Sinne die Regierung auf:

- die Auswirkungen des *„avantages en nature“* weitaus transparenter zu berechnen und offenzulegen;
- ab 2025 nur noch elektrische betriebene Autos als Dienstwagen-Leasing-Fahrzeug zu erlauben oder aber, falls dies aus juristischer Sicht nicht möglich wäre, für Verbrenner einen weitaus höheren Koeffizienten anzuwenden, als der vorgesehene nicht ausreichend abschreckende von 2%;
- in der Übergangsphase bis 2025 weitaus höhere und progressiv steigende Koeffizienten (bei Fahrzeugen mit thermischen Antrieben) bei der Berechnung des geldwerten steuerlichen Vorteils einzuführen und Fahrzeuge ab einem gewissen CO₂-Ausstoß gänzlich vom System der Dienstwagenprivilegien auszuklammern. Parallel sollten Obergrenzen für die zulässigen CO₂-Emissionen festgelegt und der Unterschied in der Förderung zwischen Benzin- und Dienstwagen erhöht werden;
- die Einführung eines Mobilitätsbudgets statt einer Dienstwagenförderung in die Wege zu leiten.

„Mobilitätsbudget“ einführen / stärker kommunizieren

Im nationalen Energie- und Klimaplan, der Mobilitätsstrategie der Regierung und anderen Dokumenten wird immer wieder betont, dass aus den verschiedensten Gründen die motorisierte Fahrzeugflotte reduziert werden muss.

Trotzdem werden staatlicherseits starke finanzielle Anreize für den Privatverkehr geschaffen. Z.T. ist dies verständlich, da z.B. der technologische Umbau der Fahrzeugflotte angestrebt wird. Allerdings ist die heutige Exklusivität den *„avantages en nature“* auf den Privatwagen auszurichten, nicht mehr zeitgemäß.

Der Mouvement Ecologique tritt dafür ein, das Angebot auf umweltschonendere Transportmittel auszuweiten. Warum z.B. nicht für die Beteiligung an einer Carsharing-Initiative? Warum wird nicht besser über den bereits bestehenden *„avantages en nature“* für den Kauf eines Fahrrads informiert?

Vor allem auch jüngere Arbeitnehmer*innen, die z.T. weniger Interesse am Statussymbol Auto haben dürften, wäre dies sicherlich von Interesse.

Dieses Modell wurde z.T. im Ausland angewandt, mit Erfolg!

Dies könnte übrigens auch für mehr soziale Gerechtigkeit sorgen. Denn wie der Alternative Verkehrsclub Deutschland es schreibt: *„Während Dienstwagen häufig nur Führungskräften vorbehalten sind, kann ein Mobilitätsbudget im Rahmen eines geringeren Beitrags auch für Mitarbeiter*innen niedrigerer Gehaltsgruppen eingesetzt werden. Dies kann sich positiv auf das Betriebsklima auswirken.“*

Anhänge

Anhang 1 : Tabelle aus dem Gutachten der Arbeitnehmerkammer vom 17. Januar zum vorliegenden Reglementsentwurf

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

Anhang 2: Malus in Frankreich

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 Co ₂ par kilomètre		Taux d'émission de Co ₂ par kilomètre	
	Montant		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 Co ₂ par kilomètre		Taux d'émission de Co ₂ par kilomètre	
	Montant		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 €		