



GESETZESPROJEKTE ZUR REFORM DER LEASING-DIENSTWAGEN BZW. ZUR „KLIMABANK“:

SUBSTANTIELLE NACHBESSERUNGEN IM SINNE EINES KONSEQUENTEN KLIMASCHUTZES UND SOZIALER GERECHTIGKEIT GEBOTEN!

SYNTHESE

In der letzten Rede zur Lage der Nation betonte Staatsminister X. Bettel ausdrücklich, dass dringendes Handeln im Klimabereich geboten sei. Auch auf internationalen Tagungen setzt sich die Luxemburger Regierung für einen konsequenten Klimaschutz ein, der z.T. sogar über das bis dato Beschlossene hinausgehen soll. (...)

Gleichzeitig führt die Regierung an, sie würde konsequente Schritte zur Reduktion der Energiearmut in die Wege leiten.

Parallel zu diesen begrüßenswerten Bekundungen, hat die Regierung zwei Reformtexte vorgelegt, die diesen Ansprüchen bei weitem nicht gerecht werden:

- das **großherzogliche Reglement betreffend die Dienstwagenprivilegien**;
- das **Gesetzesprojekt « relative aux aides à des prêts climatiques »**, spricht die **sog. Klimabank**.

Diese Reformtexte zeichnen sich nach Ansicht des Mouvement Écologique durch erhebliche Defizite aus, da die notwendige Kohärenz zu den genannten Zielen nicht im notwendigen Ausmaß gegeben ist und sie sogar im Widerspruch zu diesen stehen:

• **Fehlende Konsequenz in Sachen Klimaschutz**

Luxemburg verfehlt derzeit seine internationalen Verpflichtungen im Bereich CO₂-Einsparungen. Auch die Umsetzung der Ziele des nationalen Energie- und Klimaplanes riskiert derzeit zu scheitern. (...)

Beide Reformtexte zeichnen sich jedoch durch fehlende Kon-

sequenz in Sachen Klimaschutz aus! (siehe detaillierte Stellungnahmen) Fest steht: wird Luxemburg weiterhin derart halbherzig die notwendigen Reformen angehen, so werden wir unsere Klimaschutzziele nie erreichen...

• **Fehlgeleitete Investition staatlicher Gelder**

Die aktuelle Regierung scheiterte bis dato an ihrem eigenen Anspruch, eine nachhaltige Steuerreform durchzuführen. So werden weiterhin de facto finanzielle Anreize gesetzt, die eher klimaschädigendes Verhalten fördern, denn verhindern. Auch die mehrfach versprochene Analyse, inwiefern derzeit staatliche Gelder kontraproduktiv im Sinne des Klima- und Biodiversitätsschutzes investiert werden, liegt noch nicht vor.

Dass nunmehr aber die Regierung mit beiden vorliegenden Reformen diese Situation noch zementiert und z.T. sogar eher Verschlechterungen entscheidet will, ist in keinster Form hinnehmbar.

• **Ungerechte Maßnahmen aus sozialpolitischer Sicht**

Beide Reformtexte zeichnen sich zudem durch eine soziale Ungerechtigkeit aus. Statt z.B. vor allem die Haushalte mit geringeren Finanzmitteln in der „transition énergétique“ zu unterstützen, sollen in Zukunft Gelder sogar noch undifferenzierter, also ungeachtet der finanziellen Situation ausgezahlt werden. Das Dienstwagenprivileg wird zwar reformiert, was durchaus begrüßenswert ist. Aber nicht tiefgreifend genug. (...)

Parallel zu diesen kontraproduktiven Regelungen sollen jedoch die

Bürger*innen die CO₂-Steuer als Lenkungsinstrument zu schätzen wissen: wie soll so eine Akzeptanz für klimaschutz-politische Maßnahmen gewährt sein?

Damit keine Missverständnisse aufkommen: Die CO₂-Steuer ist unerlässlich für die energetische Transition; der Mouvement Écologique tritt sogar mit aller Entschiedenheit für eine höhere Bepreisung der Treibhausgas-Emissionen sowie eine langfristig planbare Erhöhung im Laufe der Jahre ein.

Aber: Akzeptanz für derartige Maßnahmen lässt sich nur schaffen, wenn die Klimapolitik der Regierung auch sozialgerecht und in sich konsistent ist. Beide Reformtexte erfüllen diesen Anspruch nicht und tendieren sogar eher in die falsche Richtung!

Der Mouvement Écologique erwartet deshalb, dass

- die beiden Reformtexte im Sinne des Klimaschutzes und einer stärkeren sozialen Ausgewogenheit überarbeitet werden;
- Fakten offengelegt werden, wie viele Gelder über die CO₂-Steuer eingenommen wurden, wie diese rückverteilt wurden und wie dies sich vor allem auf die finanziell schwächeren Haushalte ausgewirkt hat;
- die Eckwerte einer nachhaltigen Steuerreform sowie die Studie zum Abbau umweltschädlicher Subventionen noch in dieser Legislaturperiode offengelegt werden;
- umgehend ein Gesamtkonzept mit konkreten Maßnahmen zur stärkeren Unterstützung finanzschwacher Haushalte erstellt wird.

REFORM DES ERFOLGLOSEN GESETZES ZUR „KLIMABANK“:

STATT SOZIALER BLINDHEIT - DIFFERENZIERTE ANREIZE ZU WOHNUNGSSANIERUNGEN!

Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf „projet de loi relatif aux aides à des prêts climatiques du 16 mai 2021“ (No 7821) werden die bisherigen Bestimmungen der „Klimabank“ von 2016 - die „aides aux prêts climatiques“ - abgeändert.

Der Mouvement Écologique begrüßt, dass diese gesetzlichen Regelungen auf den Prüfstand genommen wurden und es das erklärte Ziel der vorliegenden Reform sein soll, bürokratische Hürden für den Zugang zu diesen wichtigen klima- und sozialpolitischen Maßnahmen abzubauen.

Jedoch teilt der Mouvement Écologique zahlreiche Bedenken, die bereits von anderen Akteuren zum vorliegenden Reformtext des Gesetzes und des großherzoglichen Reglements hervorgehoben wurden.

“Klimabank“: bis dato ein Misserfolg

Die vorliegenden Zahlen zeigen klar und deutlich: die gesetzlichen Regelungen zu den „prêts climatiques“ von Dezember 2016 haben nicht den gewünschten Erfolg gehabt. Bei nur einem (!) positiv bewerteten Antrag auf einen Klimakredit zum Null-Zins sowie nur 26 positiv bewerteten Anträgen zum zinsvergünstigten Klimakredit in über 4 Jahren muss man sogar von einem Misserfolg sprechen. Dies ist umso bedauerlicher, da der Bereich Wohnen zum einen immer noch stark zu den nationalen Treibhausgas-Emissionen beiträgt und zum anderen die Explosion der Wohnungs- und Energiepreise starke negative soziale Auswirkungen hat.

Die Autoren des vorliegenden Gesetzesentwurfes sehen als Ursache für dieses Scheitern vor allem bürokratische Hürden. Entsprechend sollen diese abgebaut werden. Dabei schüttet man, nach Ansicht des Mouvement Écologique, das Kind jedoch mit dem Bade aus.

Sicherlich ist es begrüßenswert und absolut notwendig, bürokratische Hürden abzubauen. Jedoch wäre es falsch,

- a) die Gründe für das Scheitern lediglich auf dieser Ebene zu sehen und
- b) unter dem Deckmantel des Bürokratieabbaus essentielle Ziele des Gesetzes (allen voran soziale Aspekte) infrage zu stellen.

Dies ist aber leider derzeit der Fall, wie im Folgenden ausgeführt wird.

Wie auch die Arbeitnehmerkammer in ihrer Stellungnahme vom 29. Juni 2021 anführt, ist der Mouvement Écologique überzeugt, dass es für den Misserfolg des Gesetzes von 2016 zusätzliche weitere gewichtige Gründe gibt. Genannt seien vor allem die exorbitanten Immobilienpreise in Luxemburg, die es finanziell schwächeren Haushalten nicht ermöglichen, in den Besitz einer Wohnung zu kommen und zusätzlich auch noch eine energetische Sanierung derselben zu stemmen. (...):

Umso befremdlicher ist es, dass in den vorliegenden Entwürfen der Reform einige sozialpolitische Maßnahmen des Gesetzes von 2016, die genau auf diese finanziell schwächsten Haushalte ausgerichtet waren, jetzt weggelassen sind.

In diesem Bereich sieht der Mouvement Écologique dann auch den größten Nachbesserungsbedarf.

1. Null-Zins Kredit nicht abschaffen!

Wesentliches Element des bisherigen Gesetzes von 2016 ist der Klimakredit zum Null-Zins für finanzschwächere Haushalte.

Der vorliegende Entwurf sieht nunmehr die komplette Abschaffung dieses Kredits vor und schlägt anstelle dessen eine Verallgemeine-



rung des zinsvergünstigten Klimakredits (-1,5%) vor. Dies unabhängig davon, wie die finanziellen Verhältnisse der Antragsteller aussehen.

Hier soll also eine - ursprünglich sozial differenzierte - Vorgehensweise auf dem Altar einer „Bürokratievereinfachung“ geopfert werden. Vielmehr hätte man sich überlegen müssen, wie man den Null-Zins

Kredit administrativ vereinfachen und somit weiteren Kreisen der Bevölkerung zugänglich machen könnte.

Damit steht dieser Gesetzesentwurf in krassem Gegensatz zu den Absichten, wie sie im Koalitionsabkommen dieser Regierung festgelegt wurden. (...)

Denn es ist natürlich falsch zu behaupten, ein um 1,5 % reduzierter Zinssatz - wie jetzt beim allgemeingültigen Klimakredit angedacht - sei einem Null-Zins-Kredit quasi gleichzustellen. Gerade in Zeiten von anhaltender Inflation, wie sie jetzt zu beobachten ist, werden die Zinsen für Immobiliendarlehen wieder anziehen. Die Abschaffung des Null-Zins-Kredits würde deswegen vor allem die finanziell schwachen Haushalte schwer treffen.

Der Mouvement Ecologique stellt sich entsprechend konsequent gegen dessen Abschaffung!

2. Vereinfachung der administrativen Vorgänge beim zinsreduzierten Kredit: ja – aber nicht auf Kosten finanziell Schwächerer

Auch die neue, gemäß den Autoren des Projektes „vereinfachte“ Prozedur zur Bewilligung des zinsreduzierten Kredits wirft Fragen auf. (...) Dem Verständnis des Mouvement Ecologique nach bedeutet die neue Regelung, dass der Antragsteller erst **nach** Abschluss der Sanierungsmaßnahmen erfahren soll, ob er den vergünstigten Zinssatz bekommt oder nicht. Haushalte, welche knapp bei Kasse sind, – aber auch ihre Banken – würden somit im Unsicheren gelassen, ob sie effektiv in den Genuss des verbilligten Kredites kommen... Sie sind somit im Unklaren, welche finanziellen Belastungen die energetische Sanierung der Wohnung mit sich bringen wird. Finanzschwache Haushalte riskieren hier wiederum, aus Unsicherheit über die Stemmbarkeit der finanziellen Verpflichtungen, zurückgelassen zu werden.

Der Mouvement Ecologique tritt dafür ein, dass Antragsteller zu einem früheren Zeitpunkt erfahren, ob sie einen zinsreduzierten Kredit erhalten oder nicht.

3. Kapitalprämie als zentrales Element für finanzschwächere Haushalte nicht abschaffen

Vorgesehen ist, dass eine weitere sozialpolitische Maßnahme des Gesetzes von 2016 wegfallen soll, und zwar die « prime unique en capital à hauteur de 10% du montant principal du prêt » (welche auf 5000.-€ bei einem Kredit von maximal 50.000.-€ gedeckelt war) ». Diese gab es vom Wohnungsbauministerium, im Rahmen eines Null-Zins-Kredits, als Zuschuss, um so die Höhe des rückzahlbaren Kredits zu mindern. Zitiert sei erneut aus dem Gutachten der Arbeitnehmerkammer vom 29. Juni 2021:

« ...c'est exactement ce type de prime en capital liée à des critères sociaux dont nous avons besoin pour stimuler l'investissement des propriétaires moins aisés dans la rénovation écologique de leur habitation principale. »

Es liegt auf der Hand, dass gerade diese Kapitalprämie von besonderer Bedeutung für finanzschwache Haushalte ist. Die Gründe für deren Abschaffung – über welche die vorliegenden Reformtexte übrigens Stillschweigen bewahren - sind in keinsten Form nachvollziehbar und sollten noch einmal überdacht werden.

4. Energieberater-Honorare weiterhin übernehmen!

Eine weitere sozialpolitische Maßnahme, die seit 2016 festgelegt war, soll ersatzlos gestrichen werden: die Übernahme der Energieberater-Honorare.

Der Mouvement Ecologique teilt die Meinung der Chambre des Fonctionnaires, die in Ihrer Stellungnahme vom 7. Juni 2021 schreibt:

« (...) Les honoraires et frais relatifs au conseil en énergie – à réaliser obligatoirement pour l'octroi des différentes aides financières dans le cadre des prêts climatiques – constituent certainement une barrière financière importante pour bon nombre de ménages. Le fait de renoncer à l'aide afférente revient finalement à limiter encore plus l'accès au marché du logement – déjà très saturé – pour les ménages. »

Auch wenn im zukünftigen PRIME House-Reglement für einzelne Sanierungsmaßnahmen eine vorhergehende Energieberatung nicht mehr zwingend vorgesehen ist, um in den Genuss einer Subventionierung zu kommen (was der Mouvement Ecologique bedauert), so kann dies keine akzeptable Erklärung für die komplette Streichung dieser Unterstützung sein, im Fall wo eine Sanierung mit mehreren Maßnahmen geplant ist. Dies zumal da eine Beratung generell eine wichtige Orientierung für einen Hausbesitzer darstellt.

Der Mouvement Ecologique fordert, die Energieberater-Honorare weiterhin für finanziell schwache Haushalte integral zu übernehmen.

5. Maximalbeträge für Staatsgarantie und zinsvergünstigen Kredit erhöhen

Eine weitere Regelung des Gesetzes von 2016 mit sozialpolitischem Hintergrund betrifft die Möglichkeit für finanzschwache Haushalte, eine « garantie de l'Etat » zur Kreditaufnahme zu beantragen. Dies

mit dem Ziel, ihre Chancen, überhaupt einen Kredit bei einer Bank zu erhalten, zu vergrößern.

Diese Regelung wird zwar beibehalten. Sie bleibt jedoch auf eine Maximal-Kreditsumme von 50.000.-€ beschränkt, was bei den heutigen Kosten und dem Umstand, dass sehr oft das Ergreifen mehrerer Sanierungsmaßnahmen gleichzeitig – z. B. bessere Isolation und Heizungersatz – geboten sind, sicher nicht ausreichend ist.

Übrigens bleibt es bei der vorgeschlagenen Reform auch bei der Deckelung des zinsreduzierten Kredits auf 100.000.-€, und auch hier muss man sich fragen, ob dies angesichts der Preisentwicklung der letzten Jahre Sinn macht.

Zitiert sei aus der bereits angeführten Stellungnahme der Arbeitnehmerkammer: „Au vu de ces propositions, nous regrettons de constater que cette réforme risquerait de limiter davantage les moyens des ménages moins aisés d'investir dans une rénovation énergétique de leur habitation ».

Der Mouvement Ecologique tritt entsprechend für eine Heraufsetzung der maximalen Beiträge für Staatsgarantie und Kredite ein.

6. Solarenergie nicht außen vorlassen

In Artikel 1 werden die „installations techniques“ angeführt, welche unter die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes fallen. Warum die Solaranlagen – gerade in heutigen Zeiten – explizit ausgeklammert werden sollen, ist ein Rätsel. Diese Frage wird im Übrigen auch von der „chambre de commerce“ aufgeworfen.

7. Informationsoffensive starten

Das bisherige Scheitern der Klimabank dürfte darüber hinaus aber wohl auch daran liegen, dass die Modalitäten der Klimabank, vor allem zum Null-Zins-Kredit, einem Großteil der anvisierten Bevölkerungsgruppe kaum bekannt sein dürften. Nach Votum des - hoffentlich noch nachgebesserten - Gesetzes sollte eine breite Informationskampagne mit gezielten Kommunikationsmitteln gestartet werden.

Umgehend Gesamtkonzept bzw. Aktionsplan zur Begleitung der energetischen Transition - vor allem für finanzschwächere Haushalte – erstellen

Das Gesetz zur Klimabank ist ein wichtiges, aber nur ein einzelnes Puzzlestück im Rahmen eines notwendigen Maßnahmenbündels zur Umsetzung der energetischen Transition. Denn es ist gewusst, dass die Renovierung des Gebäudesektors von elementarer Bedeutung ist, auch gemäß Luxemburger Energie- und Klimaplan, um die gebotenen CO₂-Reduktionen zu erreichen.

Möchte man sicherstellen, dass vor allem auch Haushalte mit geringerem Einkommen auf dem Weg der energetischen Transition mitgenommen werden, so ist ein Bündel an zusätzlichen gezielten Förder- und Beratungsangeboten unerlässlich.

Zahlreiche Haushalte mit geringeren Finanzmitteln benötigen in der Tat z.B. weitaus mehr Investitionsbeihilfen usw., um die notwendigen Renovierungen durchführen zu können: ein verbilligter Kredit ist nicht für jeden Haushalt ausreichend. Deshalb ist im Übrigen die beabsichtigte Streichung der Kapitalprämie im Rahmen dieses Reformprojektes auch nicht hinnehmbar.

Der Mouvement Ecologique fordert die Regierung auf, kurzfristig einen entsprechenden Maßnahmenplan zu erstellen, in dem Ministeriums-übergreifend Unterstützungs-, Finanzierungs- und Beratungsmechanismen im Besonderen für finanzschwache Haushalte dargestellt und verabschiedet werden.

Ein derartiges Programm ist umso wichtiger, um der „précarité énergétique“ entgegen zu wirken. Es kann und darf nicht sein, dass gerade jene Haushalte, die am meisten unter der finanziellen Belastung der steigenden Energiepreise leiden, jene wären, die aufgrund fehlender finanzieller Ressourcen nicht auf dem Wege der „transition énergétique“ mitgenommen werden können.

Fazit:

Der vorliegende Gesetzesentwurf stellt vielleicht eine Vereinfachung der Prozeduren dar. Entsprechend kann er eventuell mit dazu beitragen, eine stärkere Nachfrage in der breiten Bevölkerung zu erreichen.

Er ist jedoch in der vorliegenden Form sozialpolitisch nicht akzeptabel.

Denn er macht alle Ansätze der Differenzierung zwischen finanziell schwachen und finanziell stärkeren Haushalten, welche noch im 2016er Gesetz enthalten waren, zunichte. Dies in Zeiten begrenzter staatlicher finanzieller Mittel, und vor allem zu einem Zeitpunkt, da Wohnungsnot und Energiearmut immer mehr in den Fokus rücken.

Es wäre doch gerade angesichts der Klimakrise, der Notwendigkeit eines dringenden Handelns zur Reduktion der CO₂-Emissionen in allen Sektoren und der parallel zunehmenden Energiearmut geboten, genau das Gegenteil sicherzustellen: effizienter Klimaschutz für ALLE mit einer besonderen Unterstützung finanzschwacher Haushalte.

Der vorliegende Entwurf muss deshalb grundsätzlich reformiert werden!

Folgende beiden Zitate stehen für sich:

Stellungnahme der „Chambre des Fonctionnaires“ vom 7. Juni 2021:

« De l'avis de la Chambre, ce régime (N.B. ancien régime) est plus favorable que celui qui est projeté (sous réserve des conditions liées au revenu des ménages actuellement applicables au prêt climatique à taux zéro). À ce stade, la Chambre des fonctionnaires et employés publics tient à rappeler que l'aide à des prêts climatiques vise non seulement à promouvoir la rénovation énergétique durable, mais qu'elle a également pour objet de prévenir la précarité énergétique. En effet, elle s'avère même indispensable pour aider les ménages à très faible revenu à rester à l'abri du risque de la pauvreté énergétique. La Chambre déplore que les mesures projetées soient moins complètes que celles qui sont actuellement en vigueur ... »

Auch die Arbeitnehmerkammer findet in ihrem Gutachten vom 29. Juni 2021 klare Worte:

« Si nous soutenons sans doute la simplification et la clarification des démarches, nous ne voyons aucune raison logique pour l'abolition du régime PTZ. Tout au contraire, vu les problèmes indéniables des ménages moins aisés à financer la rénovation énergétique de leur habitation et prise en compte de la nécessité d'accélérer nos efforts en matière écologique, notre Chambre est d'avis que l'ancien système PTZ devrait être non seulement maintenu, mais même élargi. Ainsi, à titre d'exemple, on pourrait très facilement combiner la simplification des démarches proposée par les auteurs avec le maintien des deux formules PTZ et PTR tout en reprenant pour le PTZ le plafond de 100.000 tel que défini actuellement pour le PTR. Une fois que le ménage concerné n'aurait plus droit au PTZ à la suite d'une amélioration sensible de sa situation de revenu, le montant de la subvention d'intérêt pourrait tout simplement être adapté et réduit à 1,5% du solde restant due à l'établissement financier. »



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. **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 Kömmen 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 Steuer-

erklärung 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 Änderungen 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 Impakt 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 Bruttoinlandsprodukts.“

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!

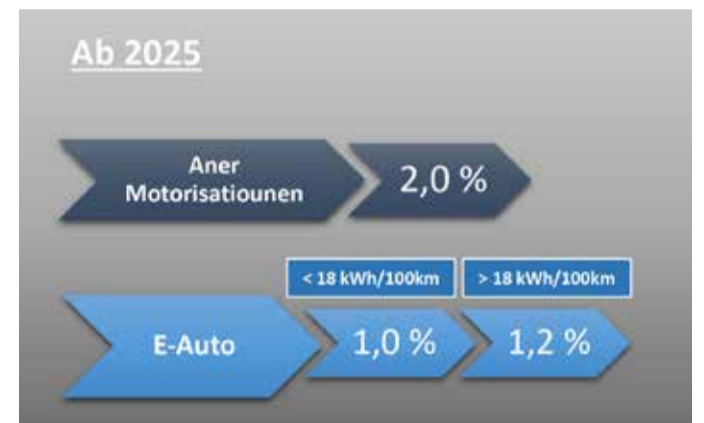
Unverständlich ist folgende vorgesehene Regelung:

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 keinster 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. Diese Gelder können weitaus effizienter im sozialen Sektor im Bereich Klimaschutz investiert werden.

REFORM ZU DEN DÉNGSCHTWEEN: ELO E GANG EROPSCHALTEN FIR DE KLIMASCHUTZ!



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 herabgesetzt). 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 seitens der EU als Richtwert für die Autohersteller bei der Neuwagenflotte in der EU ab 2020 angegeben.

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.

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

• Bei der Festlegung des Koeffizienten des „avantages 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 schizophoren, wenn die Regierung auf der einen Seite eine CO₂-Steuer einführt und auf der anderen Seite CO₂-intensive Fahrzeuge noch mittels den Dienstwagenprivilegien 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 an 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.“

Ab 2023 bis 2025

