

# „DIENSTWAGEN-PRIVILEG“:

## AKTUELLE REGELUNG BEIBEHALTEN UND AUSSCHLIESSLICH AUF VOLLELEKTRISCHE FAHRZEUGE BESCHRÄNKT LASSEN

Unter der vorherigen Regierung wurde die „Dienstwagenregelung“ so abgeändert, dass vor allem Elektrowagen attraktiv bleiben, Hybrid-Autos nicht mehr. Es wird nun Druck gemacht, dies zu ändern. Das heutige System darf nicht abgeschwächt werden, so der Mouvement Ecologique. Lesen Sie die Argumente.

### Realer Klimanutzen sollte Maßstab staatlicher Förderung sein – nur effiziente Elektro-Dienstwagen fördern

Die Förderung der Elektromobilität stellt einen zentralen Baustein einer zukunftsfähigen, klima- und ressourcenschonenden Mobilitätspolitik dar. Losgelöst von der Frage, wie sinnvoll das Dienstwagenprivileg als solches ist, ist es wichtig, die Ausrichtung der Sachvorteile („avantages en nature“) für Dienstwagen so auszurichten, dass sie die bestmögliche Technologie – sprich E-Wagen – fördert und deren Marktanteil erhöht. Somit trägt diese Vergütung dazu bei, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen Luxemburgs im erforderlichen Ausmaß reduziert werden können.

Voraussetzung dafür ist jedoch, dass diese Vergünstigungen so ausgestaltet werden, dass sie dieses Ziel ermöglichen – und auf klaren Fakten basieren. Es scheint, als ob seitens der Automobilhersteller Druck gemacht würde, um die bestehende Regelung der „Sachvorteile“ abzuändern. Ihr Anliegen scheint zu sein, dass – entgegen der bisherigen Praxis – Plug-in-Hybride (PHEV) als sogenannte „Brückentechnologie“ zwischen Verbrennern und vollelektrischen Autos erneut von einer Pauschale von 0,5 % für den Sachvorteil profitieren sollen – diese Pauschale wird mit dem Preis des Autos verrechnet, je niedriger sie ist, desto weniger Steuern müssen für den Dienstwagen gezahlt werden. Diese Begünstigung der Plug-In Fahrzeuge wurde vor Jahren bewusst beendet, da bereits damals festgelegt wurde: Wir wollen staatliche Gelder (denn bei „déchets fiscaux“ handelt es sich um staatliche Gelder) nicht mehr für diese Technologie einsetzen, es gibt ein ausreichend großes Angebot an E-Autos. Seit 2022 beträgt die Vergütung bei 100 % elektrischen Fahrzeugen 0,5 %. Für Plug-in-Hybridfahrzeuge hängt das anzuwendende System von den CO<sub>2</sub>-Emissionen und vom Motortyp (Hybrid/Benzin oder Hybrid/Diesel) ab – und liegt zwischen 0,8 und 1,8 %.

Diese Entscheidung war in den Augen des Mouvement Ecologique folgerichtig: Staatliche Vergünstigungen müssen sich am realen Beitrag zur Reduktion von Treibhausgasemissionen orientieren. Für Plug-in-Hybride zeigt die wissenschaftliche Evidenz jedoch seit mehreren Jahren ein klares Bild: Die Kluft zwischen den offiziellen Angaben, wie viel CO<sub>2</sub> ein Fahrzeug theoretisch ausstoßen soll, und den tatsächlichen Emissionen ist erheblich.

### 1. Erheblicher Ressourcenverbrauch

Plug-in-Hybride vereinen einen Verbrennungs- und einen Elektromotor in einem Fahrzeugkonzept. Dass ein Fahrzeug direkt mit zwei Motoren versehen ist, ist eigentlich schon ein Unding.

Die Konsequenz: hohes Gewicht, komplexe Technik und ein erheblicher Ressourcenverbrauch. Dabei ist Letzterer in heutigen Zeiten extrem wichtig: Unsere natürlichen Ressourcen nehmen in unzulässigem Ausmaß ab, der Ressourcenverbrauch muss drastisch reduziert werden.

Hybridwagen stehen für das Gegenteil: aufgrund der zwei Motoren absolut unnötiger, hoher Ressourcenverbrauch.

### 2. „Emissionslücke“ – reale Zahlen entlarven die Versprechen von hybriden Fahrzeugen, besonders bei Dienstwagen

Die Konsequenz ist aber eine weitere: In der Praxis führen diese beiden Motoren häufig zu einem ineffizienten Betrieb – und entsprechend einem hohen Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

Nicht oder nur unregelmäßig geladene Batteriespeicher, lange Fahrstrecken auf dem Verbrennungsmotor sowie hohe reale CO<sub>2</sub>-Emissionen sind die Regel, nicht die Ausnahme.

So belegen aktuelle Studien, dass Plug-in-Hybride im realen Fahrbetrieb drei- bis fünfmal höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen aufweisen als in den World-wide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure-Messungen (WLTP) – dem Referenzwert, der beim Einkauf eines Wagens berücksichtigt werden soll und auch häufig als Basis für staatliche Subventionen gilt. Der Grund hierfür liegt vor allem in einem deutlich geringeren elektrischen Fahranteil als ursprünglich angenommen. Auch werden in den Tests häufig optimale Bedingungen angewendet, die in der Realität nicht erreicht werden.

Nach einer rezenten Studie von Transport & Energy wuchs die Lücke zwischen den theoretischen Emissionen dieser Fahrzeuge und den real gemessenen Emissionen in den letzten Jahren stark – so waren die realen Emissionen eines im Jahr 2023 angemeldeten Plug-in-Hybriden fast fünfmal so hoch wie die „offiziellen“ Zahlen des Herstellers.

Während bei Privatfahrzeugen im Durchschnitt nur rund die Hälfte der Fahrleistung elektrisch zurückgelegt wird, sinkt dieser Anteil bei Dienstwagen auf teils unter 15 %. Gerade im Dienstwagensektor – also genau dort, wo steuerliche Begünstigungen besonders relevant sind – dominieren somit häufig der Verbrennungsmotor und der fossile Kraftstoffverbrauch.

### 3. Fehlanreize vermeiden – Transformation konsequent gestalten

Der weitere Ausschluss von Plug-in-Hybriden von der Förderung bei Sachleistungen und die ausschließliche Beschränkung auf vollelektrische Fahrzeuge setzt zudem die richtigen Anreize. Nur so kann der notwendige Übergang zu vollständig emissionsfreien Antrieben erfolgen.

Es wäre auch geradezu fahrlässig, wenn der Staat erneut Gelder investieren würde für eine Maßnahme, die aus klimapolitischer Sicht absolut kontraproduktiv wäre! Staatliche Beihilfen müssen daran gebunden sein, dass ein verlässlicher Beitrag zur Emissionsminderung geleistet wird. Dies ist derzeit der Fall – wenn man denn am doch umstrittenen Privileg der Dienstwagen festhält – sollten diese zumindest auch einen wirklichen Beitrag zur Dekarbonisierung des Mobilitätssektors leisten.

**Die Förderung von Hybrid-Wagen würde schlichtweg dazu führen, dass Luxemburg seine Ziele im Klimaschutzbereich noch weniger einhalten könnte, als dies bereits derzeit der Fall ist. Denn es ist gewusst, dass über die Hälfte der neuen Dienstwagen derzeit E-Wagen sind. Würde hier ein Einbruch stattfinden, wäre dies verheerend.**

Gerade im Dienstwagensektor kommt der Vorbildfunktion eine besondere Bedeutung zu. Unternehmen und öffentliche Einrichtungen prägen Fahrzeugflotten, beeinflussen den Gebrauchtwagenmarkt und gestalten Mobilitätsmuster der Zukunft mit. Eine klare Fokussierung auf vollelektrische Fahrzeuge stärkt Investitionssicherheit, fördert den Ausbau der Ladeinfrastruktur und unterstützt die technologische Transformation des Verkehrssektors.

#### Schlussfolgerung

Der Mouvement Ecologique fordert daher, dass – angesichts der Tatsache, dass das Dienstwagenprivileg seitens der Regierung nicht in Frage gestellt wird – das aktuelle System beibehalten wird und vergünstigte Sachleistungen für Dienstwagen weiterhin konsequent auf vollelektrische Fahrzeuge beschränkt bleiben. Dies aufgrund der nachgewiesenen schlechten realen CO<sub>2</sub>- und Ressourcenbilanz der Plug-in-Hybride (insbesondere im Dienstwagensegment betreffend die CO<sub>2</sub>-Emissionen).

Nur eine klare, ambitionierte und evidenzbasierte Ausgestaltung der Förderinstrumente kann sicherstellen, dass steuerliche Anreize tatsächlich zur Reduktion von Emissionen beitragen und den Übergang zu einer klimaverträglichen Mobilität wirksam beschleunigen.