

Gerade jetzt: Nein zu geplanten Rückschritten in der Dienstwagenbesteuerung!

Man mag es kaum glauben. Gerade nun - nach diesem Sommer mit unerträglichen Temperaturen, die die Klimakatastrophe noch näher an uns heranbrachten - beabsichtigt die Regierung sogenannte „Plug-in-Hybrid“-Autos als Dienstwagen weitaus stärker zu begünstigen als in der Vergangenheit.

Eine abstruse Situation, wenn man sich die Fakten ansieht.

Um was geht es?

Weit über die Hälfte der Autoflotte Luxemburgs sind Dienstwagen, die von einer steuerlichen Vergünstigung profitieren. Diese war bisher so ausgerichtet, dass ein starker Anreiz für rein elektrische Autos bestand, um auch über diesen „Hebel“ einen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele zu bewirken. Dies ist auch absolut notwendig, denn der Umstieg auf E-Wagen ist ein zentraler Pfeiler des Nationalen Klima- und Energieplanes der Regierung (PNEC) und derzeit sind wir weit davon entfernt, die gesteckten Ziele bis 2030 zu erreichen. In der Logik wurden Plug-in-Hybride als Dienstwagen steuerlich berechtigterweise so wenig begünstigt, dass deren Kauf unattraktiv war.

Was plant nun die jetzige Regierung?

Nun, die Regierung beabsichtigt, den Einkauf von Plug-in-Hybriden als Dienstwagen wieder attraktiver zu gestalten als dies in den vergangenen Jahren der Fall war. Dies mit zwei Argumenten:

- Sie würden eine gute Übergangslösung („Brückentechnologie“) darstellen für Menschen, die zögern würden, E-Wagen zu kaufen, so die Regierung;
- es wäre zwar gewusst, dass diese Dienstwagen in Wirklichkeit weitaus höhere Emissionen verursachen, als dies von den Herstellern mittels des sogenannten WLTP-Wertes angegeben wird. Doch die EU-Verordnung („règlement“) 2023/433 würde diese Situation 2027 zu einem guten Teil bereinigen und realistischere Emissionen angeben. Die Regierung beabsichtige nur solche Modelle als Dienstwagen besonders zu begünstigen, die weniger als 50 Gramm pro Kilometer ausstoßen.

Nein zu diesen geplanten Rückschritten für das Klima und die Nutzer:innen!

Diese Sichtweise der Regierung ist in mehrfacher Hinsicht nicht tragbar, wie folgende Analyse aufzeigt:

- **Plug-in-Hybridfahrzeuge sind seit langem eine überholte Technik und längstens keine Brückentechnologie mehr!**

Während über 5 Jahren wurden Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge zu Recht nicht im besonderen Ausmaß als Dienstfahrzeuge steuerlich begünstigt. Dies da klar war, dass reine elektrische Autos heute durchaus technischer Standard sind. Während diesen 5 Jahre wurden E-Wagen sogar noch attraktiver, sodass der Bedarf für eine Übergangslösung noch weniger gegeben ist: E-Wagen sind heute günstiger, das Angebot ist breiter, die Reichweite viel größer u.a.m. Wer nun versucht zu argumentieren, man bräuchte Plug-in-Hybridfahrzeuge noch als Brückentechnologie vom Verbrenner zum E-Wagen, der sucht ein Scheinargument, um dem Druck bestimmter Autohersteller, die an veralteten Lösungen festhalten wollen, nachzugeben.

- **Plug-in-Hybridfahrzeuge: weitaus schlechter als ihr Ruf**

Für Laien mag das Plug-in-Modell noch attraktiv klingen. Nach der Devise: ich nutze wenn möglich E-Mobilität, den Verbrenner wenn es vermeintlich einfacher erscheint.

Doch die Realität ist eine ganz andere: Wie sogar Finanzminister Gilles Roth bei parlamentarischen Anfragen angibt, stoßen Plug-in-Hybride (PHEV) in der Realität drei- bis sechsmal mehr CO₂ aus, als es die „offiziellen“ Werte der Hersteller (WLTP¹-Werte) ausweisen. Dies liegt am Fahrverhalten der Menschen. Dabei hat sich die Diskrepanz in den letzten Jahren sogar noch vergrößert – wie es z.B. die Organisation „Transport & Environment“ in einem aktuellen Artikel aufzeigt². Für 2024 geht die EU von durchschnittlichen sage und schreibe 145 Gramm CO₂ pro Kilometer aus, dies im Gegensatz zu den Herstellerangaben von 24 Gramm CO₂ pro Kilometer.

Plug-in-Hybride sind deshalb aus Klimaschutzsicht absolut nicht zeitgemäß und schlichtweg CO₂-Schleudern. Sie sind meilenweit von den Vorteilen eines E-Wagens entfernt und stellen nicht einmal gegenüber Verbrennern einen realen Mehrwert dar. Zudem werden neben den erheblichen CO₂-Emissionen zwei verschiedene Motoren benötigt: Sprich: doppelter Ressourcenverbrauch, doppeltes Gewicht und auch doppelte Unterhaltskosten.

Und nicht zuletzt: Verbraucher werden eigentlich auch getäuscht. Denn letztendlich werden Plug-in-Hybride sowohl im Unterhalt als auch im Alltag weitaus teurer, als diese wohl annehmen.

- **Die EU-Verordnung, die gemäß Finanzministerium die „Lösung“ bringen soll: leider noch äußerst ungewiss**

Bis dato spiegeln die Herstellerangaben diese Situation jedoch nicht wider.

Zwar gilt seit 2025 eine EU-Verordnung, die vorschreibt, dass mittels eines „Nutzungsfaktors“ das reelle Fahrverhalten und der entsprechende CO₂-Ausstoß etwas korrekter vom Hersteller angegeben wird als vorher. Dabei ging man davon aus, dass Plug-in-Hybride die Hälfte der Zeit als „Verbrenner-Wagen“ unterwegs sind, und nicht als E-Wagen.

Da bereits bei der Erstellung der Verordnung gewusst ist, dass sogar dieser Wert noch weitaus zu „positiv“ ausfällt, sprich Plug-in-Hybride sogar noch weitaus häufiger mit Benzin und Diesel fahren, sieht die Verordnung vor, dass ab 2027 dieser Nutzungsfaktor noch weiter der Realität angepasst werden soll: Statt 50% nun 70% Verbrenner und statt 50% nun 30% E-Wagen.

Die Regierung beruft sich nun auf diese geplante Abänderung der Verordnung, um zu sagen: jene Plug-in-Hybride, die in der Konsequenz dieses neuen Berechnungsmodus weniger als 50 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstoßen, können ab 2027 von der steuerlichen Vergünstigung profitieren. Sie geht also

¹ Weltweit harmonisiertes Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge

² <https://www.transportenvironment.org/te-france/articles/les-hybrides-rechargeables-emettent-desormais-jusqua-six-fois-plus-de-co2-que-les-tests-officiels>

davon aus, dass die EU-Verordnung weiterhin an dieser Verschärfung des Nutzungsfaktors festhalten wird.

So wichtig und sinnvoll diese Anpassung ist, so kann sie aber in keiner Weise, vor allem nicht zu diesem Zeitpunkt, für eine stärkere Bevorzugung von Plug-In-Hybriden als Dienstwagen herhalten:

- Es ist in keiner Form gewusst, ob diese bis dato geplante Verschärfung tatsächlich stattfinden wird. Vor allem Deutschland und Italien drängen sogar auf eine Abschwächung des seit 2025 gültigen Nutzungsfaktors (50%-50%) oder sogar dessen integrale Abschaffung! Die Anpassung, auf die sich Luxemburg beruft, lehnen sie entsprechend kategorisch ab. Luxemburg setzt sich zwar positiverweise mit mehreren Ländern, darunter Frankreich und Dänemark, gegen diese Verschlechterung und für eine Verbesserung ein. Doch der Ausgang ist absolut ungewiss!
- Zudem: ein optimierter Nutzungsfaktor würde nichts daran ändern, dass eine veraltete Technik, die substantielle Nachteile gegenüber E-Wagen hat, von der Regierung unsinnigerweise mit Steuergeldern bezuschusst werden würde, dies, nachdem das seit Jahren nicht mehr in diesem Ausmaß der Fall und nicht notwendig war.

Spätestens nach diesem Sommer muss alles getan werden, um aus den fossilen Energien auszusteigen, um auch die Menschen unabhängiger von diesen Preiserhöhungen zu machen. Jedwede günstige Besteuerung von Dienstwagen stünde hierzu im flagranten Widerspruch. Zudem würde das Erreichen der Klimaziele auch im Transportbereich immer mehr infrage gestellt.

Heute, ohne dass es einen reellen Handlungsbedarf gibt, Plug-in-Hybride mittels Steuergeldern als Klimakiller verstärkt zu bezuschussen, ohne dass auch nur eine irgend geartete Gewissheit besteht, dass das EU-Reglement wirklich verschärft werden wird – sogar mit der Sorge, dass es noch verwässert wird - wäre absolut unannehmbar und geradezu fahrlässig! Wenn dann die Regierung eine stärkere Bezuschussung von Plug-in-Hybriden beabsichtigt, dann muss diese zwingend daran gekoppelt sein, dass sie nur in Kraft treten kann, wenn ab 2027 der von ihr angestrebte Nutzungsfaktor wirklich eingesetzt wird.

Nur so wäre sie auch kohärent in ihren eigenen Positionen: Wenn sich Luxemburg auf europäischer Ebene gegen eine Aufweichung der Verordnung 2023/443 und damit gegen PHEV-Fahrzeuge mit zu hohen Emissionen ausspricht, warum sollte es diesen dann einen Steuervorteil gewähren, falls diese Verordnung abgeschwächt werden würde?

15. September 2026