STELLUNGNAM

GEPLANTE REFORM DER DIENSTWAGENBESTEUERUNG UND EINFÜHRUNG DES „SOZIALEN LEASINGS“ FÜR ELEKTROAUTOS

Arbeitnehmerkammer und Mouvement Ecologique beziehen erneut gemeinsam Stellung. Dabei wird sich gemeinsam für Nachbesserungen bei zwei zur Diskussion stehenden Projekten eingesetzt: dem „leasing social“ von E-Wagen sowie geplanten Abänderungen an der Besteuerung von Dienstwagen. Vor allem bei der Dienstwagenbesteuerung ist ein massiver Rückschritte geplant - bei dem „leasing social“ (einer begrüßenswerten Maßnahme) besteht wichtiges Verbesserungspotenzial.



Nachdem in den vergangenen Jahren bereits gemeinsam am „Klima- und Sozialplan“ gearbeitet wurde, setzen sich die beiden Akteure nunmehr dafür ein, dass die Regierung noch Abänderungen an zwei wichtigen Vorhaben durchführt, die z.T. entweder aus ökologischer Sicht höchst problematisch sind (die Umgestaltung des Dienstwagenprivilegs) oder aber wo erhebliches Verbesserungspotenzial aus sozialer Sicht besteht. Dies nach dem Motto „Soziales und Ökologie zusammendenken“.

Der Verkehrssektor verursacht rund 60 % der CO_2-Emissionen Luxemburgs. Neben dem Ausbau von Bus, Bahn, Fuß- und Radverkehr sowie Carsharing und Mitfahrangeboten ist der Umstieg vom Verbrennungsmotor auf Elektroautos notwendig. Aktuell sind lediglich 14% der Fahrzeuge E-Wagen (das PNEC-Ziel beinhaltet auch Plug-In Hybride, die aktuell 4.1% ausmachen), bis 2030 sollen es aber gemäß Klima- und Energieplan 49% sein. Von den gesteckten Zielen sind wir also sehr weit entfernt. Diese Entwicklung wird, auch da immer bessere und günstigere elektrische Fahrzeuge auf den Markt kommen, vor allem durch rein elektrische Fahrzeuge getragen.

Damit die Transformation ökologisch wirksam und sozial gerecht ist, müssen Förderungen klar ausgerichtet, nachvollziehbar berechnet und für Menschen mit geringem Einkommen zugänglich sein. Denn gerade letztere leiden besonders unter steigenden Energiepreisen. Dabei sind sie diesen besonders ausgesetzt,weil sie nicht die Finanzmittel haben sich an der Energietransition zu beteiligen.

1. Dienstwagenbesteuerung: Geplante Änderungen würden einen erheblicher Rückschritt darstellen

Die Regierung plant Plug-in-Hybride (PHEV) in Zukunft attraktiver als Dienstwagen zu gestalten, als dies in den vergangenen Jahren der Fall war. Dies wäre aus Sicht des Klimaschutzes eine absolute Fehlentscheidung. Der Hauptgrund: Ihre tatsächlichen CO_2-Emissionen liegen im Alltag weitaus höher als angegeben. Unabhängige Studien belegen, dass die realen Emissionen die Herstellerangaben bis ums 6-fache überschreiten. Außerdem zementieren sie die Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen und sind durch zwei Antriebssysteme ressourcen- und unterhaltsintensiv.

Die geplante stärkere Begünstigung stünde zudem im Widerspruch zu den Bestimmungen des Klimabonus Mobilität und zum sozialen Leasing. Diese Förderinstrumente gelten ausschließlich für rein elektrische Fahrzeuge und schließen Plug-in Hybride aus gutem Grund von einer staatlichen Unterstützung aus. Die Regierung beruft sich in diesem Entwurf auf den Entwurf einer europäischen Verordnung, welche die Emissionen von Plug-In Hybriden auch in der Realität, unabhängig vom Fahrverhalten, stark reduzieren soll. Diese Verordnung wird allerdings aktuell auf EU-Ebene von Industriestaaten, darunter Deutschland, stark in Frage gestellt. Ohne diese Verordnung und die daraus entstehende Reduktion der Emissionen von Plug-In Hybriden, wäre die geplante Begünstigung noch unsinniger.

Die geplante höhere steuerliche Vergünstigung von Plug-in-Hybriden als Dienstwagen sollte deshalb zurückgezogen werden.

Die geldwerten Vorteile („avantage en nature“) für Dienstwagen sind zudem schon ein besonderes Privileg, das vor allem einer relativ kleinen Gruppe an einkommensstarken Beschäftigten zugutekommt – und sind schon allein aus diesem Sichtpunkt kritisch zu hinterfragen. Dass zusätzlich durch diese Begünstigung einer „überholten“ Technologie die Staatsfinanzen weiter belastet wäre unverständlich. Steuerliche Anreize und direkte Förderungen müssen kohärent den Umstieg auf reine Elektroautos unterstützen. Öffentliche Mittel sind vorrangig für eine sozial gerechte Elektrzierung,insbesondere soziales Leasingund leistungsfähige Ladeinfrastruktur, einzusetzen.

2. „Leasing social“: Gute Ansätze, aber erheblicher Nachbesserungsbedarf

Mouvement Ecologique und Arbeitnehmerkammer begrüßen die geplante Einführung des sozialen Leasings von E-Wagen als wichtige Maßnahme des Klimasozialplans ausdrücklich. Es ist definitiv auch positiv zu bewerten, dass die Regierung für das soziale Leasing ein einziges, klares Einkommenskriterium ausgewählt hat, anstatt, wie z.B. in Frankreich zusätzliche Informationen wie u.a. die Distanz zum Arbeitsort mit einzubeziehen.

Trotzdem sehen die beiden Akteure deutlichen Nachholbedarf, um alle einkommensschwache Haushalte bestmöglich zu erreichen und die Wirkung dieses Instruments zu stärken:

- **Zugang erweitern:** Das Gesetzesprojekt sieht vor, dass nur jene Haushalte Anrecht auf einen E-Wagen im Rahmen des „leasing social“ haben, die tatsächlich Empfänger:innen des „complément de vie chère“ (CVC) sind. Arbeitnehmerkammer und Mouvement Ecologique treten dafür ein, dass alle Haushalte, die ein Anrecht auf den CVC haben in den Genuss des „leasing social“ kommen sollten– unabhängig davon, ob sie die Leistung beantragt oder erhalten haben.

- **Keine pauschale Haushaltsgrenze:** Vorgesehen ist, dass nur eine Person pro Haushalt förderfähig ist. Diese Beschränkung sollte aufgehoben werden (unterschiedliche Arbeits-, Betreuungs- und Pflegeverpflichtungen können mehrere Fahrzeuge erforderlich machen).

- **Gleichstellung für Alleinerziehende:** Derzeit werden Alleinerziehende benachteiligt, da weniger effiziente siebensitzige Elektroautos nur bei zwei Erwachsenen und 3 Kinder gelten.

- **Transparenz der Kosten:** Es ist nicht erkennbar, wie die Förderhöhen und Leasingraten berechnet wurden. Auch wurden nicht sämtliche Kosten, Anzahlungen, Gebühren, enthaltene Leistungen und Vertragsbedingungen offengelegt. Diese Daten sollten umgehend veröffentlicht werden, da nur so die Regierungsvorschläge nachvollziehbar sind. Der Staat muss eine Analyse der Leasings-Verträge durchführen, um ggf. bei überhöhten Preisen oder „versteckten“ Kosten einschreiten zu können.

- **Einbeziehung der Grenzgänger:innen:** Im Gesetzesentwurf können Grenzgänger nicht vom sozialen Leasing profitieren, obwohl diese vielfach auch durch geringe Einkommen und besonders lange Wege zu ihrem Arbeitsplatz benachteiligt sind. Zusätzlich leistensie, sowohl wirtschaftlich als auch steuerlich, einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung des Landes und sollten dementsprechend berücksichtigt werden.

Zusätzlich zu diesen Punkten sollten ebenfalls die Ladekosten mitberücksichtigt werden: Hier braucht es zusätzliche Hilfen für Haushalte ohne private Lademöglichkeit, etwa durch eine vorfinanzierte Ladeinfrastruktur, mehr Ladepunkte in Mehrfamilienhäusern sowie Gutscheine oder direkte Ladegutschriften.

Ein weiteres Ziel des sozialen Leasings sollte die Möglichkeit sein, einen dynamischen Gebrauchtwagenmarkt von Elektroautos zu schaffen – hier sollte geprüft werden, ob nach drei Jahren eine Kaufoption angeboten werden kann, ohne dadurch die Leasing-Preise in die Höhe zu treiben. Dabei sollte sichergestellt werden, dass zurückgegebene Fahrzeuge möglichst dem luxemburgischen Gebrauchtwagenmarkt zugutekommen.

3. Ausreichende Haushaltsmittel für die sozial-ökologische Transformation bereitstellen

Für 2027–2032 sind 77,94 Mio Euro für das soziale Leasing vorgesehen – durchschnittlich rund 13 MioEuro jährlich. Damit sollen lediglich etwa 7.800 Haushalte erreicht werden, obwohl für 2027 rund 44.000 Haushalte die CVC-Voraussetzungen erfüllen. Im Vergleich zur allgemeinen Förderung von Elektroautos bleibt die finanzielle Ausstattung gering und die erwartete Reichweite begrenzt.

Das soziale Leasing muss ambitionierter ausgestaltet, der Kreis der Anspruchsberechtigten ausgeweitet und das Budget entsprechend erhöht werden. Trotz allem wird das soziale Leasing quasi alle Haushaltsmittel aufbrauchen, die für die Umsetzung der 44 Maßnahmen des Klima- und Sozialplanes vorgesehen sind. Dabei sind auch die weiteren 43 Maßnahmen von zentraler Bedeutung. Die Regierung muss transparent darlegen, wie trotzdem sämtliche Maßnahmen des Klimasozialplans („Plan social pour le climat“) finanziert werden. Die sozial-ökologische Transformation ist als klare Priorität im Staatshaushalt zu verankern und mit ausreichenden Mitteln auszustatten.

4. Für eine fachlich fundierte, zielgerichtete und sozial differenzierte Förderpolitik

Beide Entwürfe weisen grundlegende Schwächen auf: Ziele, Zielgruppen, Förderhöhen und erwartete Wirkungen sind nicht ausreichend nachvollziehbar. Für künftige Förderprogramme fordern die CSL und der Mouvement Ecologique deshalb:

- **Klare Ziele und Erfolgskriterien**: Erwartete CO_2-Einsparungen, Beiträge zu den Klimazielen und messbare Erfolgsindikatoren verbindlich festlegen.

- **Zielgruppen erreichen und Hürden abbauen**: Besonders vulnerable Haushalte ausdrücklich berücksichtigen und Barrieren wie fehlende Eigenmittel oder eingeschränkten Kreditzugang untersuchen und beseitigen.

- **Förderhöhen begründen und sozial staffeln**: Förderbeträge mit belastbaren, transparenten Berechnungen belegen, ihre Angemessenheit prüfen und die finanzielle Lage der Haushalte stärker berücksichtigen.

- **Wirkungen umfassend bewerten**: Eine zeitliche Staffelung der Förderung prüfen und neben Umweltwirkungen systematisch auch soziale und wirtschaftliche Folgen untersuchen.

- **Instrumente aufeinander abstimmen**: Förderungen mit verständlicher Information, Lade- und anderer Infrastruktur, Regulierung sowie bezahlbaren Alternativen verbinden.

Die Regierung muss beide Entwürfe entsprechend nachbessern. Nur eine fachlich fundierte, kohärente und sozial gerechte Förderpolitik kann die Mobilitätswende wirksam voranbringen und allen Menschen die Teilhabe an der der sozial-ökologischen Transition ermöglichen.

Schauen Sie rein: In einem kurzen Spot wird die Position des MECO und der CSL dargelegt.

