

Geplante Reform der Dienstwagenbesteuerung und Einführung des „sozialen Leasings“ für Elektroautos

Arbeitnehmerkammer und Mouvement Ecologique fordern Nachbesserungen an den vorgelegten Entwürfen

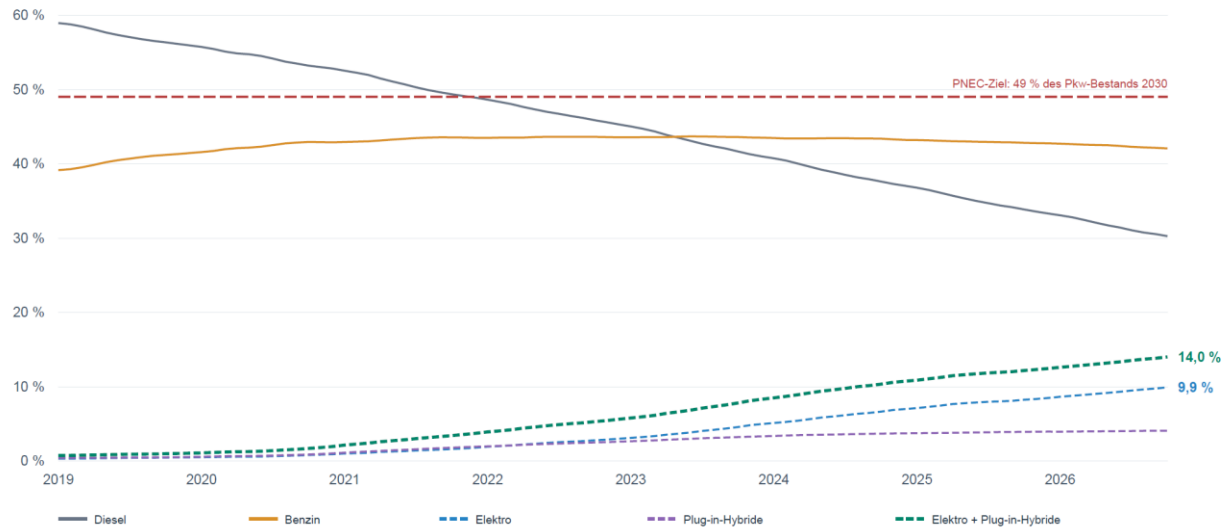
Luxemburg wird sein Ziel, die CO₂-Emissionen bis 2030 gegenüber 2005 um 55% zu senken, nur erreichen, wenn unter anderem die Emissionen im Verkehrssektor erheblich zurückgehen. Dieser ist für rund 60% der Emissionen verantwortlich.

Priorität muss dabei der Ausbau von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr haben. Dazu gehören attraktive Angebote auf der Schiene, mit Straßenbahn und Bus sowie für den Fuß- und Radverkehr. Ebenso wichtig sind Initiativen, wie z.B. der konsequente Ausbau von Carsharing und Mitfahrangeboten sowie die Entwicklung betrieblicher Mobilitätskonzepte. Trotz der Anstrengungen der vergangenen Jahre besteht in all diesen Bereichen weiterhin erheblicher Handlungsbedarf. So verfügen z.B. bislang nur die wenigsten Gewerbegebiete Luxemburgs über Mobilitätskonzepte, die den Bedürfnissen der Arbeitnehmer:innen gerecht werden.

Ergänzend zu dieser verkehrspolitischen Prioritätensetzung braucht es einen technologischen Umstieg: weg vom Verbrennungsmotor, hin zum Elektroauto. Gemäß dem Nationalen Energie- und Klimaplan (PNEC) sollen bis 2030 mindestens 49% der Luxemburger Fahrzeugflotte aus rein batterieelektrischen Fahrzeugen oder Plug-in-Hybriden bestehen. Dieses Ziel erscheint inzwischen kaum noch erreichbar: Derzeit machen diese beiden Antriebsarten zusammen lediglich 14% der Fahrzeugflotte aus – 9,9% entfallen auf rein batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und 4,1% auf Plug-in-Hybride (PHEV). Bei den Neuzulassungen liegt ihr gemeinsamer Anteil bei 44,3%, davon 37,6% BEV und 6,7% PHEV.

Luxemburg: Pkw-Bestand

Anteil am gesamten Pkw-Bestand (%) | Januar 2019 - Oktober 2026



Die 49%-Linie zeigt das PNEC-Ziel für 2030, keinen jährlichen Zielpfad.

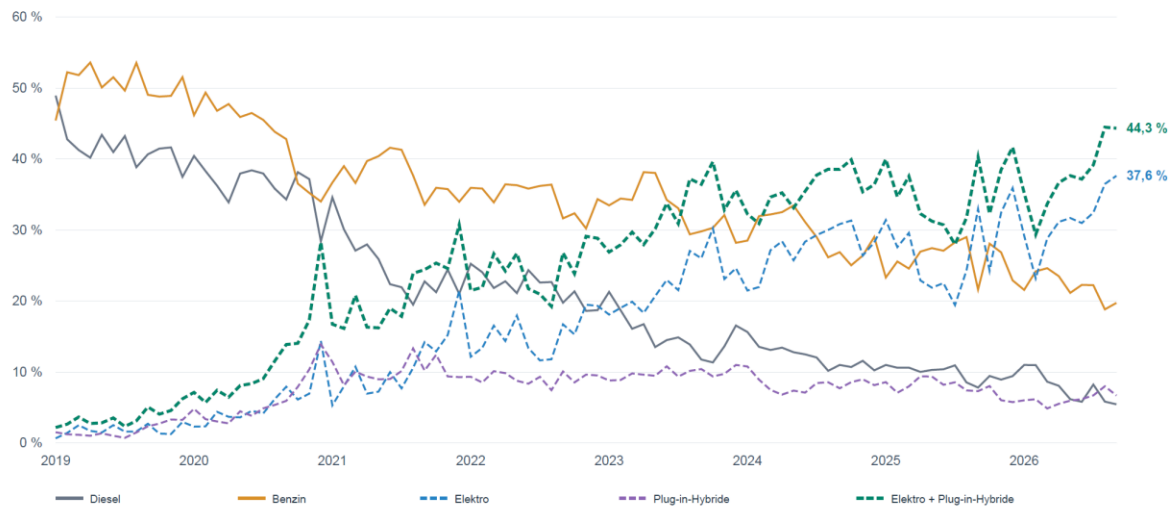
Quelle: STATEC, Tabelle D6132; bereitgestellter Datenexport vom 19. Oktober 2026. Eigene Berechnungen.

Plug-in-Hybride umfassen Benzin- und Dieselmotoren. Alle Antriebsarten bleiben im Nenner enthalten.

Die kombinierte Reihe addiert Elektro und Plug-in-Hybride; sie ist keine zusätzliche Fahrzeugkategorie.

Luxemburg: Pkw-Neuzulassungen

Anteil an allen Pkw-Neuzulassungen (%) | Januar 2019 - September 2026



Quelle: STATEC, Tabelle D6122; bereitgestellter Datenexport vom 19. Oktober 2026. Eigene Berechnungen.

Plug-in-Hybride umfassen Benzin- und Dieselmotoren. Alle Antriebsarten bleiben im Nenner enthalten.

Die kombinierte Reihe addiert Elektro und Plug-in-Hybride; sie ist keine zusätzliche Fahrzeugkategorie.

Aus sozialer Sicht ist es unabdingbar, die sozial-ökologische Transformation so zu gestalten, dass **alle** Menschen daran teilhaben können – unabhängig von ihrem Einkommen. Gerade Menschen mit geringen finanziellen Mitteln können sich den Umstieg auf klimafreundliche Alternativen derzeit häufig nicht oder nur schwer leisten. Zugleich sind sie von steigenden Preisen für fossile Energien besonders stark betroffen.

Derzeit stehen jedoch zwei Entwürfe im Mobilitätsbereich zur Debatte, bei denen aus sozial-ökologischer Sicht erheblicher Nachbesserungsbedarf besteht:

- die Einführung des „sozialen Leasings“, das Elektroautos für Haushalte mit geringem Einkommen erschwinglicher machen soll;
- die Überarbeitung der steuerlichen Begünstigung von Dienstwagen.

Diese beiden Vorhaben – ein Gesetzentwurf und der Entwurf eines großherzoglichen Reglements – haben eine Signalwirkung, die über die Mobilitätspolitik hinausreicht. An ihnen wird sich zeigen, welchen Stellenwert die Regierung einer sozial gerechten und ökologisch wirksamen Transformation tatsächlich einräumt. Dabei stellen sich insbesondere folgende Fragen:

- Ist die Regierung bereit, die sozial-ökologische Transformation zu einer politischen Priorität zu machen?
- Werden soziale und ökologische Ziele konsequent zusammengedacht und die Maßnahmen entsprechend ausgestaltet?
- Sind die Zielgruppen klar definiert? Erreichen die vorgesehenen Hilfen insbesondere Haushalte mit geringem Einkommen und unterstützen sie diese in ausreichendem Maße?
- Beruhen die geplanten Maßnahmen und die dafür vorgesehenen öffentlichen Mittel auf belastbaren Daten und nachvollziehbaren Berechnungen – oder eher auf dem „Bauchgefühl“ der Verantwortlichen?
- Sind die angestrebten Ziele eindeutig benannt? Wurde vorab geprüft, ob die vorgesehenen Maßnahmen geeignet sind, diese Ziele tatsächlich zu erreichen?

Nur wenn ökologische Wirksamkeit und soziale Gerechtigkeit konsequent miteinander verbunden werden, können wir den großen Herausforderungen der Zukunft gerecht werden: unsere natürlichen Lebensgrundlagen zu erhalten und allen Menschen die Teilhabe an der Transformation zu ermöglichen.

1. Dienstwagenbesteuerung: Geplante Änderungen wären ein erheblicher Rückschritt

Dienstwagen machen rund ein Fünftel der Pkw-Flotte in Luxemburg aus. Nach Angaben des „House of Automobile“ sind rund 36% der zugelassenen Dienstwagen rein elektrisch angetrieben (Stand: 2025).

Das Dienstwagenprivileg ist grundsätzlich umstritten. Es kommt nur einem kleinen Teil den Arbeitnehmer:innen zugute: Laut STATEC verfügten 2018 lediglich 8% über einen Dienstwagen. Dabei profitieren vor allem Beschäftigte mit höheren Einkommen von dieser Vergünstigung.

Gleichzeitig entgehen dem Staat erhebliche Steuereinnahmen. Schätzungen zufolge belaufen sich diese Mindereinnahmen in Luxemburg auf mehr als 130 Millionen Euro jährlich. Nicht ohne Grund fordern zahlreiche Ökonom:innen im Rahmen einer sozial-ökologischen Steuerreform die Abschaffung des Dienstwagenprivilegs.

Nach den derzeit geltenden Regelungen zur Besteuerung des geldwerten Vorteils („avantage en nature“), die noch bis zum 31. Dezember dieses Jahres Anwendung finden, werden Hybridfahrzeuge einschließlich Plug-in-Hybriden steuerlich deutlich weniger begünstigt als rein batterieelektrische Fahrzeuge. Diese Differenzierung soll einen klaren Anreiz schaffen, bei Dienstwagen auf rein elektrische Fahrzeuge umzusteigen.

Die Regierung beabsichtigt nun jedoch, die steuerliche Behandlung von Plug-in-Hybriden deutlich günstiger zu gestalten. Nach ihren Angaben würden sich die daraus entstehenden Steuermindereinnahmen jährlich auf rund 5 Millionen Euro belaufen. Hinzu kommen die gesellschaftlichen Kosten zusätzlicher CO₂-Emissionen, die mit einer solchen Neuausrichtung verbunden sein können.

Die geplanten Änderungen sind in der folgenden Tabelle der Arbeitnehmerkammer dargestellt.

Pauschale Bewertungssätze für den geldwerten Vorteil bei Firmenwagen

Fahrzeugtyp	Vor 2017	Vor dem 01.01.2027	01.01.2027–31.12.2030 — ohne Reform	01.01.2027–31.12.2030 — mit Reform	Nach dem 31.12.2030
Reines Elektrofahrzeug (BEV) mit einem Verbrauch ≤ 18 kWh/100 km oder Wasserstofffahrzeug	1,5%	0,5%	1,0%	0,5%	1,0%
Reines Elektrofahrzeug (BEV) mit einem Verbrauch > 18 kWh/100 km	1,5%	0,6%	1,2%	0,6%	1,2%
Plug-in-Hybrid mit CO ₂ -Emissionen ≤ 50 g/km	1,5%	2,0%	2,0%	1,0%	1,5%
Sonstige Fahrzeuge, insbesondere Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und nicht rein elektrische Fahrzeuge	1,5%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%

Die geplante Änderung wäre aus mehreren Gründen eine Fehlentscheidung:

- **Die offiziellen CO₂-Werte von Plug-in-Hybriden bilden die tatsächlichen Emissionen im Alltagsbetrieb nur unzureichend ab.** Wie auch Finanzminister Gilles Roth in Antworten auf parlamentarische Anfragen einräumt, liegen die realen Emissionen deutlich über den im WLTP-Prüfverfahren ermittelten Werten. Nach Angaben von Transport & Environment stoßen Plug-in-Hybride im Alltag drei- bis sechsmal so viel CO₂ aus wie offiziell angegeben. Für 2024 werden durchschnittlich 145 Gramm CO₂ pro Kilometer genannt – gegenüber einem offiziellen Wert von lediglich 24 Gramm. Entscheidend ist dabei, wie häufig die Fahrzeuge tatsächlich elektrisch gefahren und regelmäßig geladen werden. Eine stärkere steuerliche Begünstigung auf Grundlage der offiziellen Werte würde somit dazu führen, dass Fahrzeuge, die erwiesenermaßen mit hohen CO₂-Emissionen verbunden sind, erneut vom Staat begünstigt werden würden. Zugleich verlängert der Kauf eines Plug-in-Hybrids die Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen und den damit verbundenen Preisrisiken. Und nicht zuletzt: die zwei Motorantriebe von Plug-in-Hybriden führen zu höherem Ressourcenverbrauch und nicht zuletzt auch höheren Unterhaltskosten.
- **Das Angebot an rein elektrischen Fahrzeugen hat sich in den vergangenen Jahren deutlich erweitert.** Auch europäische Hersteller bieten inzwischen eine größere Auswahl an Modellen in unterschiedlichen Preisklassen an. Gleichzeitig haben sich die Reichweiten verbessert und auch

die Anzahl an Ladestationen hat stark zugenommen. Insofern taugt das Argument, Plug-in-Hybride müssten als „Brückentechnologie“ besonders gefördert werden, heutzutage nicht mehr. Statt den Umstieg auf rein elektrische Fahrzeuge konsequent voranzutreiben, würde die Regierung mit der geplanten Änderung erneut steuerliche Anreize für Fahrzeuge setzen, die weiterhin fossile Kraftstoffe verbrauchen. Das wäre ein verkehrs- und klimapolitisch ein absolut falsches Signal.

- **Die staatlichen Förderinstrumente müssen zudem kohärent ausgestaltet sein.** Im Rahmen des „Klimabonus Mobilität“ werden Plug-in-Hybride nicht mehr gefördert; auch beim geplanten „sozialen Leasing“ ist keine entsprechende Unterstützung vorgesehen. Es ist daher nicht nachvollziehbar, weshalb bei der Dienstwagenbesteuerung ein anderer Maßstab gelten sollte. Wenn die direkte Förderung auf rein elektrische Fahrzeuge ausgerichtet ist, sollte die steuerliche Behandlung von Dienstwagen diese Zielsetzung unterstützen – und nicht unterlaufen.

Bewertungssätze für Fahrzeuge, die ab 2027 bestellt oder erstmals zugelassen werden (Quelle: Stellungnahme CSL zum Dienstwagenprivileg)

WLTP-Verbrauch und Leistung	Klimabonus Mobilität	Vorgesehener monatlicher Bewertungssatz für den geldwerten Vorteil 2027–2030
≤ 160 Wh/km	6.000 €	0,5%
161–180 Wh/km	3.000 €	0,5%
181–200 Wh/km und Leistung ≤ 150 kW	3.000 €	0,5%
181–200 Wh/km und Leistung > 150 kW	Keine Prämie	0,6%
> 200 Wh/km	Keine Prämie	0,6%
Plug-in-Hybrid mit CO ₂ -Emissionen ≤ 50 g/km	Keine Prämie	1%
Plug-in-Hybrid mit CO ₂ -Emissionen > 50 g/km	Keine Prämie	2%

Die CSL und der Mouvement Ecologique lehnen die geplante Änderung deshalb entschieden ab. Sie widerspricht einer kohärenten, sozial gerechten und ökologisch wirksamen Förderpolitik.

Auch das Argument, ohne eine stärkere steuerliche Begünstigung von Plug-in-Hybriden könnten sich Unternehmen und Beschäftigte wieder vermehrt für reine Verbrenner entscheiden, überzeugt die beiden Organisationen nicht. Aufgabe der Regierung muss es vielmehr sein, einen klaren und verlässlichen politischen Rahmen für den Umstieg auf rein elektrische Fahrzeuge zu schaffen. Dazu gehört eine eindeutige Kommunikation: Plug-in-Hybride sind keine zukunftsfähige Alternative zur rein elektrischen Mobilität.

Nicht zuletzt geht es um den verantwortungsvollen Umgang mit öffentlichen Mitteln. Statt zusätzliche Steuervorteile für eine überholte Brückentechnologie zu gewähren, sollte die Regierung die verfügbaren Mittel gezielt für eine sozial gerechte Elektrifizierung der Mobilität einsetzen.

Die CSL bringt diesen Widerspruch in ihrer Stellungnahme vom 7. Oktober 2026 auf den Punkt:

« Réintroduire, par la voie de l'avantage en nature applicable aux voitures de société, un traitement fiscal plus favorable pour les hybrides rechargeables revient donc à soutenir à nouveau une technologie qui avait été écartée des primes directes (Klimabonus Mobilité). L'incohérence tient moins à l'objectif poursuivi — accélérer le renouvellement du parc — qu'au signal envoyé aux contribuables, aux salariés et aux entreprises : alors que le régime des primes directes à l'achat privilégie les véhicules sans émission de roulement, le régime fiscal des voitures de société réouvre une voie préférentielle pour des véhicules qui restent, dans leur usage effectif, partiellement dépendants du moteur thermique. »

Über die ökologische und steuerpolitische Kohärenz hinaus geht es auch um eine soziale Verteilungsfrage. Die verfügbaren öffentlichen Mittel sollten insbesondere jenen Haushalten zugutekommen, die sich den Umstieg auf Elektromobilität bislang nicht leisten können. Dies fasst die CSL in ihrer Stellungnahme wie folgt zusammen:

« En définitive, l'enjeu n'est pas seulement environnemental, mais également distributif. Une politique de transition crédible ne devrait pas se limiter à rendre plus attractifs certains véhicules de société, mais veiller à ce que les moyens fiscaux disponibles bénéficient aussi aux ménages pour lesquels le passage à l'électromobilité reste financièrement hors de portée.

À cet égard, l'affectation au financement du leasing social (voire au déploiement d'infrastructures de recharge performantes finement maillées) du déchet fiscal évité ainsi que des recettes issues d'une fiscalité plus différenciée sur les véhicules de société polluants offrirait une articulation plus lisible entre justice sociale, efficacité environnementale et cohérence fiscale. »

Exkurs: Realistischere Berechnung der CO₂-Emissionen von Plug-in-Hybriden auf EU-Ebene

Die erhebliche Diskrepanz zwischen den offiziellen CO₂-Werten von Plug-in-Hybriden und ihren tatsächlichen Emissionen im Straßenverkehr hat auch auf EU-Ebene Handlungsbedarf aufgezeigt. Vorgesehen war deshalb, die Berechnung der Emissionswerte stärker an der Realität auszurichten. Dazu sollte der sogenannte Nutzungsfaktor („utility factor“), der den angenommenen elektrischen Fahranteil abbildet, angepasst werden. Ziel war es, das tatsächliche Nutzungsverhalten und die damit verbundenen CO₂-Emissionen besser zu berücksichtigen.

Die Luxemburger Regierung begründet die geplante Änderung der Dienstwagenbesteuerung unter anderem mit dieser europäischen Anpassung: Künftig sollten demnach nur noch jene Plug-in-Hybride von einer günstigeren Besteuerung profitieren können, die auch nach dem strengeren Berechnungsverfahren niedrige Emissionswerte aufweisen.

Doch genau diese Realitätsanpassung steht inzwischen infrage – insbesondere aufgrund des Widerstands aus Deutschland. Damit ist auch eine zentrale Voraussetzung der Argumentation der Luxemburger Regierung nicht gesichert.

Somit steht das zentrale Argument der Luxemburger Regierung für eine Abänderung am Dienstwagenprivileg auf äußerst wackligen Füßen! Die Konsequenzen, die daraus für die

Dienstwagenbesteuerung zu ziehen sind, liegen auf der Hand. In keinsten Form dürfen Plug-in-Hybride bereits jetzt auf der Ebene der Dienstwagen erneut stärker gefördert werden, ohne dass auf EU-Ebene eine definitive Entscheidung betreffend reelle Emissionswerte gefallen ist!

Und sogar wenn der EU-Vorstoß gelingen würde: Plug-in-Hybride sind ressourcenverschwendend - immerhin werden 2 Motoren benötigt - und entsprechend teuer im Unterhalt!

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

Die CSL und der Mouvement Ecologique begrüßen ausdrücklich die geplante Einführung des sozialen Leasings für Elektroautos in Luxemburg zur Umsetzung des Klima- und Sozialplans vom März sowie des Tripartite-Abkommens vom Juni 2026. Damit wird eine langjährige Forderung beider Organisationen aufgegriffen.

Mehrere Grundüberlegungen des vorliegenden Gesetzentwurfs sind ausdrücklich zu begrüßen. Dazu gehört insbesondere, dass sich das soziale Leasing grundsätzlich an Menschen mit geringen finanziellen Mitteln richten soll, ohne dass diese zusätzlich nachweisen müssen, auf ein Auto angewiesen zu sein und keine öffentlichen Verkehrsmittel nutzen zu können.

Eine solche Nachweispflicht würde schwierige Abgrenzungsfragen aufwerfen: Wer sollte anhand welcher Kriterien entscheiden, ob die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel angesichts des Angebots, der Arbeitszeiten und der persönlichen Lebensumstände zumutbar ist? Selbst wenn der Arbeitsweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden kann, kann ein Auto für andere Wege erforderlich sein – etwa für die Betreuung von Kindern oder die Pflege von Angehörigen. Es ist nicht Aufgabe der Regierung, die individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen auf diese Weise zu bewerten.

Im Mittelpunkt des sozialen Leasings steht nicht die verkehrspolitische Lenkung des individuellen Verhaltens, sondern die Unterstützung einkommensschwächerer Menschen bei der sozial-ökologischen Transformation. Der Zugang muss deshalb möglichst unbürokratisch gestaltet sein – nach dem Grundsatz: „Keep it simple“.

Damit das soziale Leasing seine Wirkung tatsächlich entfalten kann, sind jedoch wesentliche Nachbesserungen am Gesetzentwurf erforderlich. Sie müssen die Wirksamkeit des Instruments erhöhen und sicherstellen, dass es die angesprochenen Bevölkerungsgruppen umfassend erreicht. Die CSL und der Mouvement Ecologique sehen insbesondere bei folgenden Punkten Nachbesserungsbedarf:

- **Anspruch auf den „complément de vie chère“ als Voraussetzung nehmen – nicht die direkte Teilnahme**

Nach dem vorliegenden Gesetzentwurf soll das soziale Leasing auf Haushalte beschränkt werden, die den „complément de vie chère“ (CVC) beziehen. Die CSL und der Mouvement Ecologique fordern hingegen, auch jene Haushalte einzubeziehen, die die Voraussetzungen für diese Unterstützung erfüllen, sie aber bislang nicht beantragt haben.

Entscheidend muss die finanzielle Situation eines Haushalts sein – nicht die Frage, ob bereits ein Antrag auf eine andere Sozialleistung gestellt wurde. Haushalte mit vergleichbaren finanziellen Mitteln dürfen beim Zugang zum sozialen Leasing nicht unterschiedlich behandelt werden.

Die beiden Organisationen schlagen deshalb vor, den Zugang wie folgt zu erweitern:

« proposent d'étendre l'accès au régime de leasing social aux communautés domestiques qui remplissent, au cours de l'année de conclusion du contrat de leasing ou de l'année qui la précède, les conditions pour bénéficier du CVC ou, à titre transitoire, de la prime énergie, indépendamment du fait qu'elles aient effectivement introduit une demande ou perçu ces aides. »

- Die Förderung nicht auf eine Person pro Haushalt beschränken

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass jeweils nur eine Person pro Haushalt vom sozialen Leasing profitieren kann. Diese pauschale Beschränkung wird den unterschiedlichen Lebens- und Mobilitätsbedürfnissen innerhalb eines Haushalts nicht gerecht.

Zwei Partner:innen können unterschiedliche Arbeitszeiten und Arbeitsorte haben, verschiedene Aufgaben bei der Kinderbetreuung übernehmen oder weiteren Verpflichtungen nachkommen, etwa der Pflege von Angehörigen. Ein einziges gefördertes Fahrzeug reicht daher nicht zwangsläufig aus, um den Mobilitätsbedarf eines Haushalts abzudecken.

Auch im Sinne einer kohärenten Förderpolitik ist diese Einschränkung nicht nachvollziehbar: Während sich die Förderung im Rahmen des „Klimabonus Mobilität“ an Einzelpersonen richtet, soll beim sozialen Leasing eine Begrenzung auf Haushaltsebene gelten. Gerade bei einer Maßnahme für Menschen mit geringem Einkommen ist eine solche Ungleichbehandlung nicht gerechtfertigt.

Die CSL und der Mouvement Ecologique halten dazu fest:

« Dans la mesure où le leasing social doit notamment faciliter l'accès à l'emploi, aux services essentiels et, plus largement, favoriser l'inclusion sociale des ménages bénéficiaires, cette restriction paraît difficilement conciliable avec l'objectif poursuivi. »

- Alleinerziehende nicht benachteiligen

Der Gesetzentwurf sieht eine Sonderregelung für Haushalte mit zwei Erwachsenen und drei Kindern vor: Sie sollen auch dann vom sozialen Leasing profitieren können, wenn sie ein weniger energieeffizientes, siebensitziges Elektroauto leasen, das ansonsten von der Förderung ausgeschlossen wäre.

Diese Regelung benachteiligt Alleinerziehende mit ebenso vielen Kindern. Maßgeblich für die Ausnahme sollte nicht die Zahl der Erwachsenen, sondern die Zahl der Kinder und der damit verbundene Platzbedarf sein. Gerade angesichts der häufig angespannten finanziellen Situation von Alleinerziehenden ist es aus sozialer Sicht geboten, die Bestimmung entsprechend anzupassen und ihnen denselben Zugang zur Sonderregelung zu gewähren.

- Die Ausgestaltung auf nachvollziehbare Berechnungen stützen und Preistransparenz gewährleisten

Es ist bislang nicht transparent dargelegt, auf welchen Daten und Berechnungen die konkrete Ausgestaltung des sozialen Leasings beruht. Dem Gesetzentwurf sind weder Simulationen der monatlichen Leasingraten noch eine Übersicht der im Leistungspaket enthaltenen Dienstleistungen beigelegt. Für die anspruchsberechtigten Haushalte bleibt damit unklar, mit welchen Angeboten und welchen tatsächlichen Gesamtkosten sie rechnen können.

Auch wenn zunehmend günstigere Elektroautos auf den Markt kommen und Leasingunternehmen vermehrt Verträge für weniger als 150 Euro im Monat anbieten, muss der Staat sicherstellen, dass das soziale Leasing für die Zielgruppe tatsächlich die günstigste vergleichbare Option darstellt. Dazu braucht

es Preistransparenz: Neben der monatlichen Rate müssen insbesondere mögliche Anzahlungen, zusätzliche Gebühren, enthaltene Leistungen und vertragliche Verpflichtungen klar ausgewiesen werden. Nur so lassen sich Angebote sinnvoll vergleichen und Kostenfallen vermeiden.

Die Umweltverwaltung sollte deshalb die angebotenen und abgeschlossenen Verträge systematisch auswerten, ihre Preisgestaltung überprüfen und bei überhöhten Preisen geeignete Maßnahmen ergreifen.

- Grenzgänger:innen einbeziehen

Nach dem vorliegenden Entwurf sollen Grenzgänger:innen vom sozialen Leasing ausgeschlossen bleiben. Dieser Ausschluss ist aus sozialer Sicht nicht gerechtfertigt. Auch unter ihnen gibt es zahlreiche Menschen mit geringem Einkommen, die lange und aufwendige Arbeitswege zurücklegen müssen. Öffentliche Verkehrsmittel bieten dabei nicht immer eine praktikable Alternative. Entsprechend stark können die Kosten fossiler Kraftstoffe ihre Haushaltsbudgets belasten.

Zudem hat ein großer Teil der Grenzgänger:innen im Wohnsitzland keinen Zugang zu einem vergleichbaren Fördermodell. Gleichzeitig leisten sie einen wesentlichen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung und zum Steueraufkommen Luxemburgs. Es ist daher nicht nachvollziehbar, sie von einer Unterstützung auszuschließen, die Menschen mit geringen finanziellen Mitteln die Teilhabe an der sozial-ökologischen Transformation ermöglichen soll.

Nicht zuletzt ist Luxemburg darauf angewiesen, als Arbeitsort für Grenzgänger:innen attraktiv zu bleiben. Es ist deshalb sowohl sozialpolitisch geboten als auch im Interesse des Landes, ihnen unter vergleichbaren Einkommensvoraussetzungen Zugang zum sozialen Leasing zu ermöglichen.

- Zusätzliche Unterstützung für das Laden der Fahrzeuge vorsehen

Beim vorgesehenen sozialen Leasing in Form eines „leasing opérationnel“ sind die Fahrzeugmiete, der Unterhalt und die Versicherung im Preis enthalten. Nicht abgedeckt sind hingegen die Ladekosten. Die dem Modell zugrunde liegende Studie von FIER und Luxmobility identifiziert diese als ein wesentliches finanzielles Risiko. Insbesondere für Menschen, die auf öffentlich zugängliche Ladestationen angewiesen sind, können erhebliche Kosten entstehen. Das Angebot „ChargeCheck“ der Klima-Agence schafft hier zwar mehr Preistransparenz, löst jedoch nicht das Problem der finanziellen Belastung.

Gerade Haushalte mit geringen finanziellen Mitteln verfügen häufig nicht über die Möglichkeit, ihr Fahrzeug zu Hause zu laden. Ein sozial ausgewogenes Leasingmodell muss deshalb auch Instrumente vorsehen, um die Ladekosten abzufedern.

Dazu sollten einerseits bestehende Hürden bei der Förderung privater Ladeinfrastruktur abgebaut werden. Eine Vorfinanzierung der Installationskosten könnte einkommensschwächeren Haushalten den Zugang erleichtern. Zugleich braucht es Maßnahmen, die den Einbau von Ladepunkten in Mehrfamilienhäusern beschleunigen.

Andererseits nennt die im Auftrag des Umwelt- und des Wirtschaftsministeriums erstellte Studie zwei weitere konkrete Ansätze: ein Gutschein- oder Guthabensystem („voucher / credit system“) sowie die direkte Gutschrift von Ladezuschüssen über ausgewählte Anbieter („direct crediting via selected providers“). Auch in diesem Bereich muss der Gesetzentwurf nachgebessert werden, damit die finanzielle Unterstützung nicht bei der Leasingrate endet.

- Förderfähigkeit vor Abschluss des Leasingvertrags verbindlich prüfen

Der aktuelle Entwurf sieht keine verbindliche Feststellung der Förderfähigkeit vor Abschluss des Leasingvertrags vor. Für die betroffenen Haushalte entsteht dadurch erhebliche rechtliche und finanzielle

Unsicherheit. Wird die Beihilfe erst nach Vertragsabschluss abgelehnt und müssen die Betroffenen deshalb einen zusätzlichen Eigenanteil oder höhere Leasingraten tragen, kann dies gerade einkommensschwache Haushalte in finanzielle Schwierigkeiten bringen und im schlimmsten Fall zur Überschuldung führen.

Die CSL und der Mouvement Ecologique fordern deshalb ein Verfahren, das die Förderfähigkeit vor Vertragsabschluss verbindlich klärt. Die zwischengeschalteten Stellen, die den Förderantrag einreichen, sollten verpflichtet werden, vor der Unterzeichnung des Leasingvertrags eine Bescheinigung einzuholen, die bestätigt, dass der betreffende Haushalt die Voraussetzungen für die staatliche Beihilfe erfüllt. So erhalten die Haushalte die notwendige Sicherheit, bevor sie eine finanzielle Verpflichtung eingehen.

- **Eine spätere Fahrzeugübernahme ermöglichen und den heimischen Gebrauchtwagenmarkt stärken**

Der Gesetzentwurf sieht keine Möglichkeit vor, das geleaste Fahrzeug nach Ablauf der dreijährigen Vertragslaufzeit zu übernehmen. Begründet wird dies unter anderem damit, dass sich die Leasingraten auf diese Weise niedriger halten lassen.

Dennoch könnte eine Übernahme des bereits vertrauten Fahrzeugs für manche Nutzer:innen eine interessante Option sein. Zudem besteht ohne eine entsprechende Möglichkeit das Risiko, dass die Fahrzeuge nach Vertragsende ins Ausland verkauft werden und damit nicht zum Aufbau eines erschwinglichen Gebrauchtwagenangebots für Elektroautos in Luxemburg beitragen.

Die CSL und der Mouvement Ecologique fordern deshalb, zu prüfen, unter welchen Bedingungen eine Kaufoption am Ende der Laufzeit angeboten werden kann, ohne die soziale Erschwinglichkeit der Leasingraten zu beeinträchtigen. Darüber hinaus sollten gezielte Maßnahmen sicherstellen, dass die zurückgegebenen Fahrzeuge möglichst dem heimischen Gebrauchtwagenmarkt zugutekommen.

Die Einführung des sozialen Leasings ist ausdrücklich zu begrüßen. Damit die Maßnahme jedoch ihre soziale und ökologische Wirkung voll entfalten kann, sind wesentliche Nachbesserungen am Gesetzentwurf erforderlich.

3. Ausreichende Haushaltsmittel für die sozial-ökologische Transformation bereitstellen

Beide Vorhaben verdeutlichen, wie dringend eine offene Diskussion über die Finanzierung der sozial-ökologischen Transformation ist.

Soziales Leasing: Die vorgesehenen Mittel reichen kaum für eine breite Wirkung

Die Verfasser:innen des Gesetzentwurfs gehen davon aus, dass im Jahr 2027 rund 44.000 Haushalte die Voraussetzungen für den Bezug des „complément de vie chère“ (CVC) erfüllen. Für den gesamten Zeitraum 2027–2032 rechnen sie jedoch lediglich mit rund 7.800 Haushalten, die das soziale Leasing in Anspruch nehmen.

Bei einer Förderung von 10.800 Euro für neue und 4.500 Euro für gebrauchte Elektrofahrzeuge ergibt sich folgende Kostenschätzung:

- Für 6.800 Haushalte, die ein neues Elektrofahrzeug leasen, sind insgesamt 73,44 Millionen Euro vorgesehen.

- Für 1.000 Haushalte, die ein gebrauchtes Elektrofahrzeug leasen, sind insgesamt 4,5 Millionen Euro vorgesehen.

Die Gesamtkosten werden für den Zeitraum 2027–2032 somit auf 77,94 Millionen Euro geschätzt. Davon sollen 19,485 Millionen Euro beziehungsweise 25% aus dem „Fonds climat et énergie“ (FCE) und 58,455 Millionen Euro beziehungsweise 75% aus dem europäischen „Fonds social pour le climat“ finanziert werden.

Angesichts der Zahl potenziell anspruchsberechtigter Haushalte bleibt die erwartete Reichweite des Programms begrenzt. Auch der Vergleich mit den Mitteln für die allgemeine Förderung der Elektromobilität zeigt, dass dem sozialen Leasing bislang ein deutlich geringerer finanzieller Stellenwert eingeräumt wird.

Der Mehrjahreshaushalt sieht für die Anschaffungsbeihilfen für Elektroautos im Rahmen des „Klimabonus Mobilität“ im Zeitraum 2024–2029 jährliche Mittel zwischen 40 und 57 Millionen Euro vor.

Laut Haushaltsrechnung beliefen sich die tatsächlichen Ausgaben für die Förderung von Elektroautos im Jahr 2025 sogar auf 110,5 Millionen Euro – gegenüber ursprünglich veranschlagten 48 Millionen Euro. Für die neue Regelung des „Klimabonus Mobilität“ wird mit rund 12.000 Begünstigten pro Jahr und einem jährlichen Finanzierungsbedarf von 58,5 Millionen Euro gerechnet.

Für das soziale Leasing sind dagegen über sechs Jahre hinweg insgesamt 77,94 Millionen Euro vorgesehen. Das entspricht durchschnittlich rund 13 Millionen Euro pro Jahr. Gerade ein Instrument, das gezielt Menschen mit geringen finanziellen Mitteln den Zugang zur Elektromobilität eröffnen soll, muss jedoch mit ausreichenden Mitteln ausgestattet sein.

Mit durchschnittlich rund 1.133 geförderten Neufahrzeugen pro Jahr entspräche das soziale Leasing lediglich **etwa 2,4% der jährlichen Neuzulassungen**. Sein Beitrag zur beschleunigten Elektrifizierung des Fahrzeugbestands dürfte daher begrenzt bleiben.

Die vorgesehenen Mittel und die erwartete Zahl der Begünstigten werden dem Anspruch eines breit wirksamen sozialen Leasings bislang nicht gerecht. Das Instrument sollte deshalb deutlich ambitionierter ausgestaltet werden.

Dazu gehört insbesondere eine Ausweitung des Kreises der förderfähigen Haushalte und eine entsprechende Aufstockung der Haushaltsmittel. Nur wenn Zugangsvoraussetzungen, Förderumfang und Finanzierung aufeinander abgestimmt sind, kann das soziale Leasing einen spürbaren Beitrag zu einer sozial gerechten Mobilitätswende leisten.

„Plan social pour le climat“: Budgetmittel ausgeschöpft – und nun?

Laut Finanzierungsübersicht („fiche financière“) würde das soziale Leasing den gesamten mehrjährigen Finanzrahmen ausschöpfen, der Luxemburg aus dem europäischen Klima-Sozialfonds zugewiesen wurde. Damit wäre es die einzige Maßnahme, die aus diesen Mitteln finanziert werden könnte.

Zwar wird in Gesprächen immer wieder versichert, dass auch für die weiteren, ebenso wichtigen Vorhaben des Klimasozialplans Mittel bereitgestellt würden. Konkrete Angaben, die diese Zusagen untermauern, liegen bislang jedoch nicht vor.

Die CSL und der Mouvement Ecologique fordern deshalb mit Nachdruck Transparenz darüber, wie die einzelnen Maßnahmen des Klimasozialplans finanziert werden sollen. Die sozial-ökologische

Transformation muss im Staatshaushalt klar als Priorität verankert und mit den dafür erforderlichen Mitteln ausgestattet werden.

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

Die Arbeitnehmerkammer und der Mouvement Ecologique müssen leider feststellen, dass bei der Ausgestaltung der beiden vorliegenden Entwürfe weitgehend dieselben Fehler gemacht wurden wie bereits bei früheren Förderprogrammen, etwa für Wärmepumpen oder im Rahmen des „Klimabonus Mobilität“.

Ein grundlegendes und wiederkehrendes Problem ist die mangelnde Nachvollziehbarkeit: Nach welchen Kriterien werden Förderhöhen festgelegt? Wie viele Menschen sollen erreicht werden? Und welche CO₂-Einsparungen werden erwartet? Diese Fragen werden allzu oft nicht ausreichend beantwortet.

Diese Defizite wurden auch in einer aktuellen Studie des Öko-Instituts zur Luxemburger Förderpolitik aufgezeigt. Die Studie wurde im Auftrag des Mouvement Ecologique erstellt und vom Umweltministerium unterstützt. Aus ihren Empfehlungen ergibt sich ein klarer Handlungsbedarf:

- **Ziele und Erfolgskriterien verbindlich festlegen:** Bei der Ausgestaltung von Förderprogrammen muss dargelegt werden, welche konkreten Emissionsminderungen erwartet werden, welchen Beitrag die Maßnahmen zu den Zielen des Nationalen Energie- und Klimaplanes leisten sollen und anhand welcher Indikatoren ihr Erfolg gemessen wird.
- **Zielgruppen klar definieren und Zugangsbarrieren abbauen:** Insbesondere vulnerable Bevölkerungsgruppen müssen ausdrücklich benannt und gezielt angesprochen werden. Förderprogramme dürfen nicht vor allem jenen zugutekommen, die bereits über ausreichende finanzielle Mittel verfügen. Deshalb müssen die Zugangshürden für einkommensschwache Haushalte – etwa fehlende Mittel für Investitionen oder eine eingeschränkte Kreditwürdigkeit – systematisch untersucht und abgebaut werden.
- **Förderhöhen durch nachvollziehbare Berechnungen begründen:** Es muss transparent dargelegt werden, wie die Ausgestaltung der Förderung aus den angestrebten sozialen und klimapolitischen Zielen abgeleitet wurde. Grundlage dafür müssen belastbare und nachvollziehbare Modellberechnungen sein. Dabei ist auch zu prüfen, ob die vorgesehenen Förderbeträge ausreichen, um die gesetzten Ziele tatsächlich zu erreichen.
- **Fördermittel stärker sozial staffeln:** Die unterschiedliche finanzielle Ausgangslage der Haushalte muss bei der Bemessung der Unterstützung stärker berücksichtigt werden. Insbesondere einkommensschwächere Haushalte und Menschen mit eingeschränktem Zugang zu Krediten benötigen gezielte Hilfen. Andernfalls besteht die Gefahr, dass vor allem jene von der Transformation profitieren, die ohnehin über ausreichende finanzielle Ressourcen verfügen.
- **Eine zeitliche Staffelung der Förderhöhen prüfen:** Je nach Fördergegenstand kann es sinnvoll sein, eine schrittweise Absenkung der Förderbeträge von vornherein festzulegen. Ein klar angekündigter Förderverlauf kann Anreize für frühzeitige Investitionen schaffen und zugleich verlässliche Rahmenbedingungen bieten. Voraussetzung sind transparente Zeitpläne und verbindliche Förderbedingungen, die Planungssicherheit gewährleisten.

- **Sozioökonomische Folgen systematisch bewerten:** Neben den Umweltwirkungen müssen bei allen Maßnahmen auch die sozialen und wirtschaftlichen Folgen untersucht werden. Dazu gehört insbesondere die Frage, welche Bevölkerungsgruppen von der Förderung profitieren und welche möglicherweise nicht erreicht werden.

Förderprogramme dürfen zudem nicht isoliert betrachtet werden. Sie müssen mit weiteren Instrumenten abgestimmt werden – etwa mit gezielter Information, dem Ausbau der erforderlichen Infrastruktur sowie regulatorischen Vorgaben bis hin zu Verboten. Eine wirksame Steuerung setzt einen strategisch abgestimmten **Instrumentenmix** voraus. Insbesondere Preisinstrumente müssen mit gezielten Förderangeboten, sozialem Ausgleich und dem Ausbau bezahlbarer Alternativen verbunden werden. Nur so lassen sich ökologische Wirksamkeit und soziale Gerechtigkeit miteinander vereinbaren.

Angesichts der Dringlichkeit des Klimaschutzes – jedes zusätzliche Zehntelgrad zählt –, der notwendigen Energiewende und des Ziels, die Abhängigkeit von autoritären Staaten zu verringern und Menschen vor steigenden Energiepreisen zu schützen, muss die Regierung die geforderten Nachbesserungen an beiden Entwürfen vornehmen.

Luxemburg, 21. Oktober 2026