

LEASING SOCIAL UND DIENSTWAGENBESTEUERUNG

Chambre des salariés & Mouvement Ecologique

21 octobre 2026

LUXEMBURGS KLIMAZIELE BIS 2030

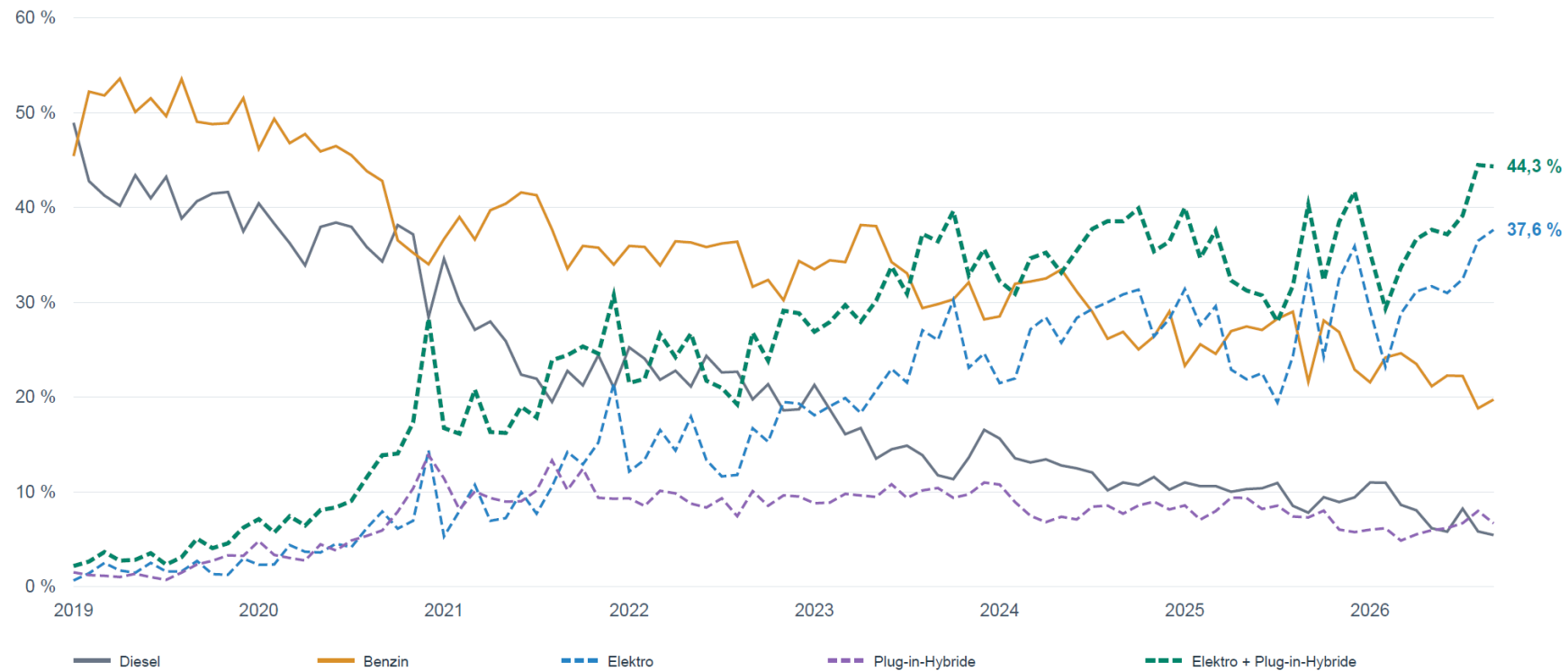
- Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55% gegenüber 2005 senken.
- Der Verkehrssektor verursacht rund 60% der Treibhausgasemissionen und spielt damit eine zentrale Rolle bei der Erreichung der Klimaziele.
- Ziel für die Elektromobilität: **Bis 2030** sollen vollelektrische Fahrzeuge (BEV) und Plug-in-Hybride (PHEV) zusammen **49% des Pkw-Bestands ausmachen.**

LUXEMBURGS KLIMAZIELE BIS 2030

- Die aktuellen Zahlen verdeutlichen den Handlungsbedarf:
 - **Im Oktober 2026** liegt ihr Anteil am Pkw-Bestand **erst bei 14%** – davon 9,9% BEV und 4,1% PHEV.
 - Bei den Neuzulassungen beträgt der gemeinsame Anteil 44,3% – davon 37,6% BEV und 6,7% PHEV.
 - Die Lücke zum Ziel für 2030 bleibt somit erheblich.
- → **Die Elektromobilität braucht zusätzliche Impulse** – gerade angesichts der aktuellen Energiekrise!

Luxemburg: Pkw-Neuzulassungen

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



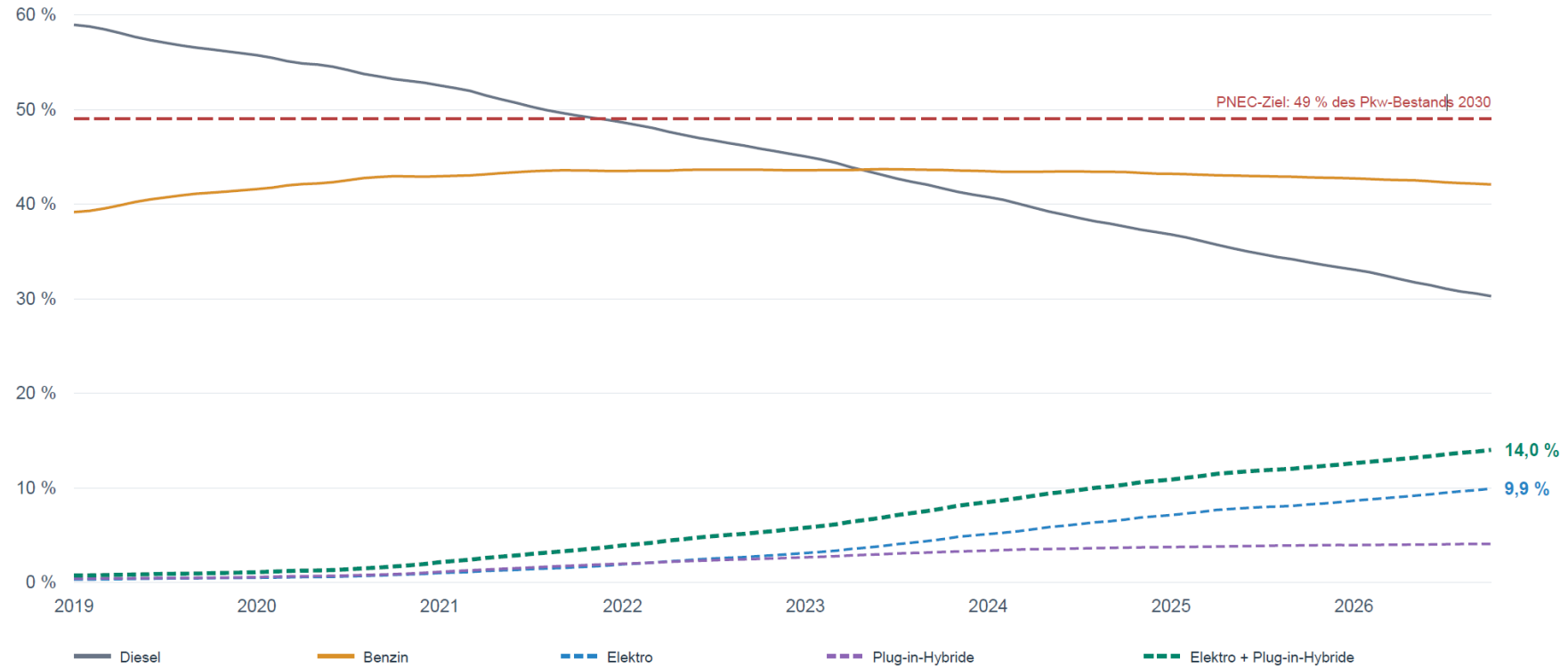
Quelle: STATEC, Tabelle D6122; bereitgestellter Datenexport vom 19. Oktober 2026. Eigene Berechnungen.

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

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

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 Dieselhybride. Alle Antriebsarten bleiben im Nenner enthalten.

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

LEASING SOCIAL

- CSL und Mouvement Ecologique **begrüßen ausdrücklich die geplante Einführung des sozialen Leasings.**
- Zentrale Vereinbarung des luxemburgischen Klima- und Sozialplans vom März sowie des Tripartite-Abkommens vom Juni 2026.
- Wir **fordern jedoch zentrale Änderungen am Gesetzentwurf**, um die Wirksamkeit des sozialen Leasings zu erhöhen und seine soziale Reichweite zu vergrößern.

LEASING SOCIAL

- **Reichweite erhöhen:**

- Zugang nicht nur auf Haushalte beschränken, die einen „complément de vie chère“ erhalten.
 - Das Programm sollte auf alle Haushalte, die den Kriterien des CVC entsprechen, ausgeweitet werden.
- Begrenzung des sozialen Leasings auf einen Vertrag pro Haushalt aufheben.
- Alleinerziehende mit drei oder mehr Kindern nicht benachteiligen.
- Grenzgänger:innen Zugang ermöglichen.

LEASING SOCIAL

- Modalitäten auf fundierte Daten und Berechnungen stützen, um **Zugang zu einem preiswerten Elektroauto für die Begünstigten sicherzustellen.**
- Zusätzliche Unterstützung für das Laden der Fahrzeuge im sozialen Leasing bereitstellen.
- **Budget** für das soziale Leasing deutlich **erhöhen**, um dessen Wirkung zu verstärken.

DIENTSWAGENBESTEUERUNG

- **Besteuerung von Dienstwagen**
 - Die private Nutzung eines Dienstwagens durch Beschäftigte gilt als geldwerter Vorteil und unterliegt der Einkommensteuer.
 - Der monatlich zu versteuernde Betrag entspricht einem Prozentsatz des Neuwagen-Listenpreises. Maßgeblich für diesen Prozentsatz sind die Antriebsart beziehungsweise die CO₂-Emissionen des Fahrzeugs.
- Die Reform sieht ab 2027 eine deutlich günstigere Besteuerung von Plug-in-Hybriden vor – **eine Begünstigung, die sowohl die CSL als auch der Mouvement Ecologique ablehnen.**

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%

MANGELNDE ÖKOLOGISCHE WIRKSAMKEIT VON PLUG-IN-HYBRIDEN

- Die tatsächlichen Emissionen von Plug-in-Hybriden liegen **deutlich über den im WLTP-Prüfverfahren ermittelten Werten.**
- Sie betragen laut unabhängigen Studien zwischen dem 3,5 und 6-fachem der WLTP-Werte.
- Ein zentraler Grund für diese Abweichung: Das Prüfverfahren überschätzt den Anteil der elektrisch zurückgelegten Strecken.
- Die Verschärfung der Emissionswerte für PHEV auf <50g/km ab 2027 steht auf EU-Ebene auf der Kippe. **Ohne diese Verschärfung wäre die Unterstützung von Plug-In Hybriden noch unsinniger.**

WIDERSPRÜCHE ZWISCHEN DEN VERSCHIEDENEN FÖRDERINSTRUMENTEN

- Zwischen dem PNEC, der steuerlichen Behandlung von Dienstwagen, dem Klimabonus Mobilitéit und dem Sozialleasing bestehen **Widersprüche**:
 - Vom Klimabonus Mobilitéit sind sie seit dessen Neuausrichtung im Jahr 2022 ausgeschlossen.
 - Auch beim Sozialleasing sind sie nicht förderfähig.
 - Plug-in-Hybride sollen bei Dienstwagen steuerlich begünstigt werden.
- Diese widersprüchlichen Anreize **würden ein falsches Signal senden** und könnten den Umstieg auf batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) bremsen.

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%

SOZIALE VERTEILUNGSWIRKUNGEN: EIN VERDECKTES STEUERPRIVILEG?

- Nur rund 8% der Beschäftigten profitieren von einem Dienstwagen, insbesondere Beschäftigte in den oberen Einkommensdezilen.
- Die steuerliche Begünstigung von Dienstwagen **verstärkt somit soziale Ungleichheiten** und bewirkt eine Umverteilung von unten nach oben.

FÜR EINE FACHLICH FUNDIERTE, ZIELGERICHTETE UND SOZIAL DIFFERENZIERTE FÖRDERPOLITIK

- Ziele und Erfolgskriterien verbindlich festlegen
- Zielgruppen klar definieren und Zugangsbarrieren abbauen
- Förderhöhen durch nachvollziehbare Berechnungen begründen
- Fördermittel stärker sozial staffeln
- Eine zeitliche Staffelung der Förderhöhen prüfen
- Sozioökonomische Folgen systematisch bewerten

**YOU'LL
NEVER
WORK
ALONE**



CHAMBRE DES SALARIÉS
LUXEMBOURG

MERCI

pour votre attention
