



Gemeinsam Äntwert vum Finanzminister, Gilles Roth, a vum Minister fir Ëmwelt, Klima a Biodiversitéit, Serge Wilmes, a vum Minister fir Wirtschaft, PME, Energie an Tourismus, Lex Delles, op d'parlamentaresch Fro n° 4579 vum 5. August 2026 vun den éierbaren Deputéierten André Bauler a Gusty Graas iwwer d'Besteuerung vu Plug-In Hybriden, déi als Firmewon genotzt ginn ("voitures de société plug-ins hybrides")

- Aus wéi enge Grënn gouf decidéiert fir de Steiersaz vun 2% op 1% erof ze setzen ?

Zënter dem 1. Januar 2025 ginn d'Plug-in Hybrid-Autoe (PHEV – *plug-in hybrid electric vehicle*), fir déi virum 31. Dezember 2024 kee Kafvertrag ofgeschloss gouf, als Avantage en nature mat engem Taux vun 2 Prozent vum Wäert vum neie Gefier, besteiert. Dësen Taux gëllt och fir reng thermesch Gefierer. D'Analyse vun den Neiimmatrikulatiounen weist, datt déi duerchschnëttlech CO₂-Emissiounen vu Leasingsautoen mat Verbrennungsmotor, déi zënter 2025 op personnes morales zougelouss goufen, no Jore vun engem kontinuëlerleche Réckgang, nees liicht geklomme sinn. Sou sinn déi duerchschnëttlech CO₂-Emissiounen no dem WLTP-Testzyklus vun neie Leasingsautoen mat Verbrennungsmotor vun 121,4 g CO₂/km am Joer 2024 op 124,9 g CO₂/km am Joer 2025 geklommen. An den éischte 7 Méint vun dësem Joer lounge dës Wäert bei 135,9 g CO₂/km. Dës Entwécklung ass warscheinlech dorop zeréckzuféieren, datt Employéen deelweis nees Gefierer mat méi héijen Emissiounen wielen, well den aktuelle System vum Avantage en nature keen Ënnerschied mécht tëscht engem Gefier, dat 1 g CO₂/km ausstéisst, an engem Gefier mat däitlech méi héijen Emissiounen. An deenen zwee Fäll gëtt de selwechten Taux vun 2 % applizéiert.

D'Aféierung vun engem Avantage-en-nature-Taux vun 1 % fir PHEV mat maximal 50 g CO₂/km soll dofir en zousätzlechen Ureiz schafen, fir esou Gefierer ze wielen amplaz vu klassesche Verbrenner oder Hybridgefierer mat méi héijen Emissiounen. Gläichzäiteg bleift den Ënnerschied zu den aktuellen Tauxen vun 0,5 % respektiv 0,6 % fir Null-Emissiouns-Gefierer bestoen, soudatt et aus steierlecher Siicht weiderhi méi attraktiv ass, sech fir en 100 % Elektro- oder Waasserstoffauto ze entscheiden.

Et sief drun erënnert, datt PHEV an der Europäescher Unioun, nieft den 100 % elektresche Gefierer, zu den Elektroautoen gerechent ginn, well si am Géigesaz zu konventionellen Hybridgefierer extern iwwer e Stecker opgeluede kënnen ginn. Si droen domat och zum Erreeche vun den Ziler vum nationalen Energie- a Klimaplang (PNEC) bäi, deen en Undeel vun 49 % Elektroautoen am nationale Fuerpark bis Enn 2030 virgesäit. Am Juni 2026 waren 9,24 % vun den ugemellten Autoen 100 % elektresch an 3,99 % PHEV. Den Elektrifizierungstaux louch domat bei 13,23 %.

- Sinn zousätzlech Mesurë geplangt, déi de Modell vum Plug-In Hybrid nach méi attraktiv solle maachen ?

Nee. Et si keng weider finanziell oder steierlech Moossname fir PHEV virgesinn.



- **Huet de Minister Zuelen zum reellen CO₂ Ausstouss vu Plug-in Hybriden Autoen, déi als Firmewon ugemellt sinn? Ginn et hei Ënnerscheeder zu de Wäerter, déi d'Hiersteller annoncieren ?**

Am Kader vun der Ëmsetzung vum europäesche Reglement (EU) 2021/392 ginn zënter Enn 2023 beim Contrôle technique Donnéeën vum sougenannten *On-Board Fuel Consumption Monitoring* (OBFCM) rausgelies, deen de reelle Verbrauch vum Gefier erfaasst. Dës Donnéeën erlaben et ënner anerem op EU Niveau ze analyséieren, a wéi wäit déi reell Verbrauchs- an Emissiounswäerter mat de Wäerter aus dem WLTP-Homologatiounszyklus iwwertene stëmmen. Well dës Donnéeën just fir Gefierer disponibel sinn, déi zënter Ufank 2021 nei ugemellt goufen a mat engem OBFCM equipéiert sinn, an Autoen an der Reegel eréischt no véier Joer fir den éischte Contrôle technique mussen bruecht ginn, ass d'Zuel vun den disponibelen Wäerter, besonnesch bei PHEV, nach relativ begrenzt. Fir d'Joer 2025 goufen déi reell Emissiounen vu 633 PHEV Autoen a Camionnettë registréiert. Dës Donnéeën bezéien sech op PHEV am Allgemengen an net spezifesch op Gefierer, déi als Firmewoen ugemellt sinn. Déi duerchschnëttlech reell Emissiounen lounge bei 131,3 g CO₂/km a waren domat am Duerchschnitt 92,5 g CO₂/km méi héich wéi déi entsprechend WLTP-Wäerter.

Eng änlech Differenz bei PHEV gëtt och an der EU observéiert. D'Analyse weist, datt déi reell CO₂-Emissiounen vu PHEV am Duerchschnitt daitlech iwwer de Wäerter leien, déi am WLTP-Testzyklus ermëttelt ginn. Dës ass virun allem dorop zeréckzuféieren, datt dës Gefierer an der Praxis vill manner am elektresche Modus gefuer ginn, wéi dat am WLTP-Test ugeholl gëtt. Während de sougenannten *utility factor* dovun ausgeet, datt PHEV ongeféier 80 % vun hire Kilometer reng elektresch zeréckleeën, weisen d'Donnéeën aus der reeller Notzung, datt dësen Undeel daitlech méi niddreg ass. Bei de 633 analyséierte Gefierer louch den elektreschen Undeel bei ronn engem Drëttel vun de gefuerene Kilometer.

Aus dësem Grond gouf mam Reglement (EU) 2023/443 festgehalen den *utility factor* progressiv unzepassen, fir datt d'CO₂ Emissiounen vun neie PHEV no an no méi de reelle Wäerter entsprechen. Duerch dës Reglement gëtt, vereinfacht gesot, zënter 2025 bei neien Homologatiounen vu PHEV ee méi niddregen *utility factor* vun am Duerchschnitt 50 % applizéiert. Vun 2027 u wäert dës Wäert op ronn 30 % falen. Nodeems verschidden Memberstaaten sech agesat hu fir dës Modulatioun vum *utility factor* ofzeschwächen, huet Lëtzebuerg sech rezent zesumme mat sechs anere Länner dofir ausgeschwat, dës progressiv Upassung bäizebehalen, esou wéi se am genannte Reglement festgehalen ass.

Duerch dës progressiv Upassung vum *utility factor* an duerch de Seuil vu maximal 50 g CO₂/km no WLTP, dee PHEV erfëlle mussen fir vum *Avantage-en-nature-Taux* vun 1 % ze profitéieren, soll mëttel- a laangfristeg den *Avantage* méi geziilt op PHEV mat méi niddreg CO₂-Emissiounen konzentréiert ginn.



- **Plangt d'Regierung, niewent den annoncïerten Erlichterungen, och iwwert den idealen Ėmgang vun hybride Plug-In Autoen z'informïeren an ze sensibilisïeren ?“**

D'Klima-Agence huet d'Missioun, iwwert déi verschidde Facette vun der Energie- a Klimatransitioun ze informïeren an ze sensibilisïeren, dorënner och den effizienten Asaz vun 100% Elektro- a PHEV-Gefierer. Fir déi ökologesch a finanziell Virdeeler vun engem PHEV optimal ze notzen, recommandïert d'Klima-Agence d'Batterie reegelmëisseg iwwer eng passend Luedinfrastruktur, wéi eng Wallbox oder eng ëffentlech Borne, opzelueden an, wa méiglech, selwer produzïerte Solarstrom ze benotzen.

Beim Fuere gëtt recommandïert, eng viraussichtlech an energieeffizient Fuerweis unzewenden, staark Acceleratiounen ze vermeiden an d'Energiereducatioun maximal auszenotzen. Ausserdeem soll, besonnesch op kuerze Strecken an am urbane Beräich, esou wäit wéi méiglech am elektresche Modus gefuer ginn, fir de Verbrauch vum thermesche Motor ze reduzïeren an d'Potenzial vum PHEV optimal ze notzen.

Zousätzlech ass geplangt, Ufank 2027, am Kontext vum Autofestival an dem geplangten Akraafttriede vum neien Advantage-en-nature-Taux fir PHEV, zesumme mam Automobilsektor eng Sensibilisïeringscampagne iwwert d'Luede vun Elektrogefierer ze lancïeren. Zil dovun ass et, d'Automobilisten iwwer déi bescht Praktike beim Lueden ze informïeren. Bei de PHEV wäert am Vierdergrond stoen, datt dës sou dacks wéi méiglech opgeluede solle ginn, fir den Undeel vun de Kilometer, déi am elektresche Modus zeréckgeluecht ginn, ze erhëijen.

Lëtzebuerg, den 7 September 2026

De Finanzminister
(s.) Gilles Roth