

MobilityPolicy - Unternehmensworkshop



Konstantin Kreye, Öko-Institut e.V.

Compan-e: Wege zur elektrischen und nachhaltigen Unternehmensmobilität



compan•e

Bisherige Themenschwerpunkte und Veröffentlichungen:

- Befragung DAX30
- Workshops Akzeptanz von Mobilitätswandel in Unternehmen
- Policy Paper Auswirkungen von Home Office
- Handlungsempfehlungen Ladeinfrastruktur für Unternehmen
- Policy Paper Dienstwagenbesteuerung
- ...

In Veröffentlichung / Geplant:

- Leitfaden Car Policy
- Thesenpapier Mobilitätsbudget
- Info-Plattform Ladeinfrastruktur in Unternehmen
- Fortsetzung Workshopserie Akzeptanz
- Repräsentative Befragungen Mobilitätsverantwortliche und Mitarbeitende
- Themenschwerpunkt Nachhaltigere Dienstreisen
- ...

Dienstwagen auf Abwegen

Warum die aktuellen steuerlichen Regelungen einen sozial gerechten Klimaschutz im Pkw-Verkehr ausbremsen

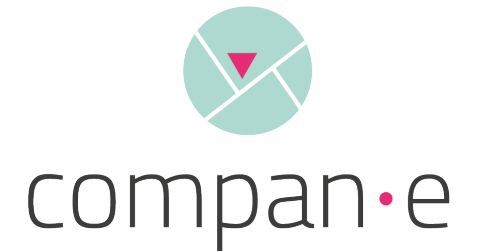


Stiftung | 2°

Öko-Institut e.V.
Institut für angewandte Ökologie
Institute for Applied Ecology

Agora
Verkehrswende

Dienstwagenbesteuerung – zentrale Analysepunkte



- Handhabung im Status Quo
 - Welche Möglichkeiten/Kosten haben Arbeitnehmende & Arbeitgeber
- Verteilungswirkung im Status Quo
 - Wer verfügt über Dienstwagen
 - Wer profitiert und wie stark?
- Handlungsempfehlungen für eine Anpassung
 - Ökologisch
 - Sozial gerecht

Dienstwagenbesteuerung - Marktanteil

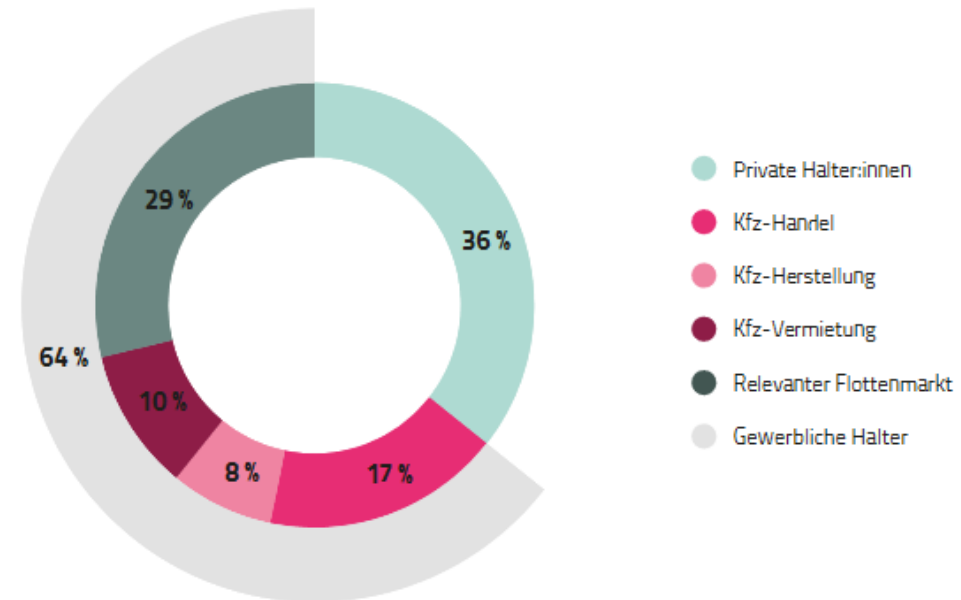


compan.e

- Knapp 30% der jährlichen Neuzulassungen entfallen auf den relevanten Flottenmarkt
- Die Fahrzeuge werden nach der Erstzulassung relativ kurz gehalten, verbleiben aber als Gebrauchtwagen im Bestand und prägen diesen für die nächsten Jahre

Anteile der Pkw-Neuzulassungen nach Haltergruppen, Januar 2020 bis Juni 2021

Abbildung 3



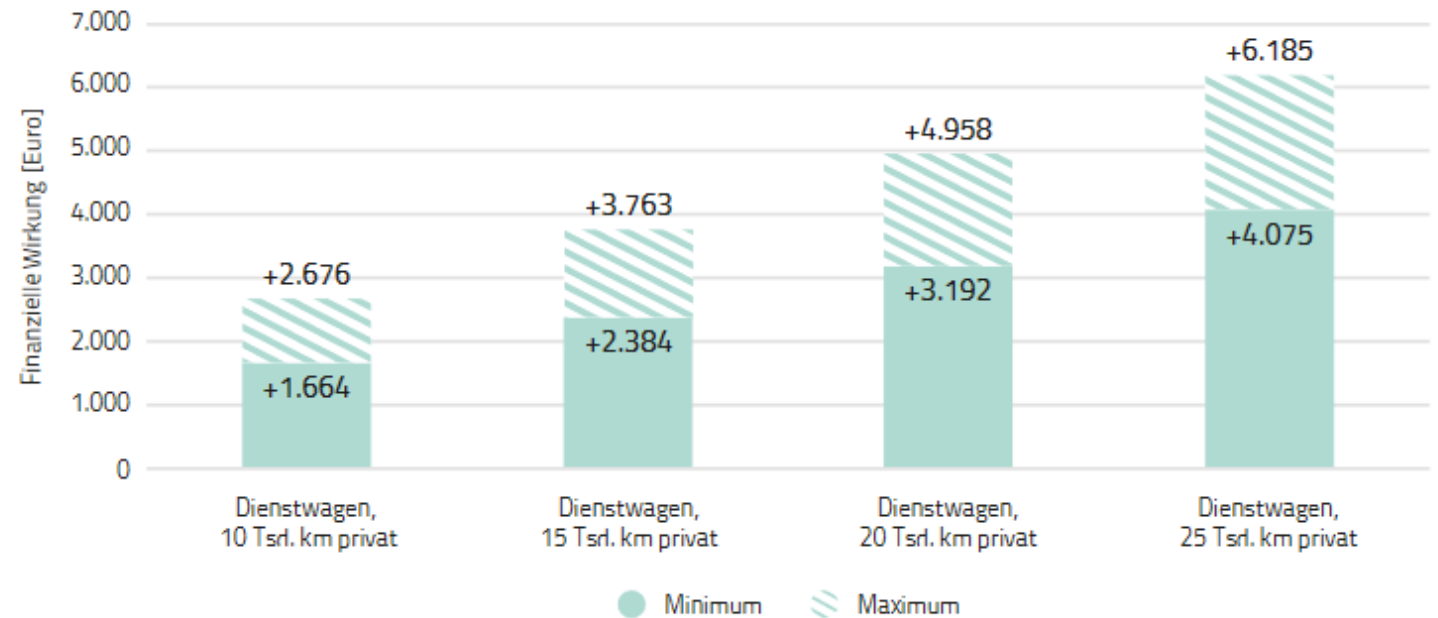
Quelle: Agora Verkehrswende und Öko-Institut (2021), eigene Darstellung auf Basis von KBA (2021h)

Dienstwagenbesteuerung – finanzieller Vorteil



compan.e

- Vergleich gegenüber privatem Pkw und der Zahlung von Kilometergeld
- Mit steigendem privaten Fahranteil nimmt der finanzielle Vorteil der Dienstwagengestellung mit Pauschalbesteuerung zu
- Schätzung
Subventionsvolumen: 4,8 Milliarden Euro (1% des Bundeshaushalts von 2019)



Quelle: Agora Verkehrswende und Öko-Institut (2021), eigene Berechnungen auf Basis von ADAC (2021)

Dienstwagenbesteuerung - Verfügbarkeit

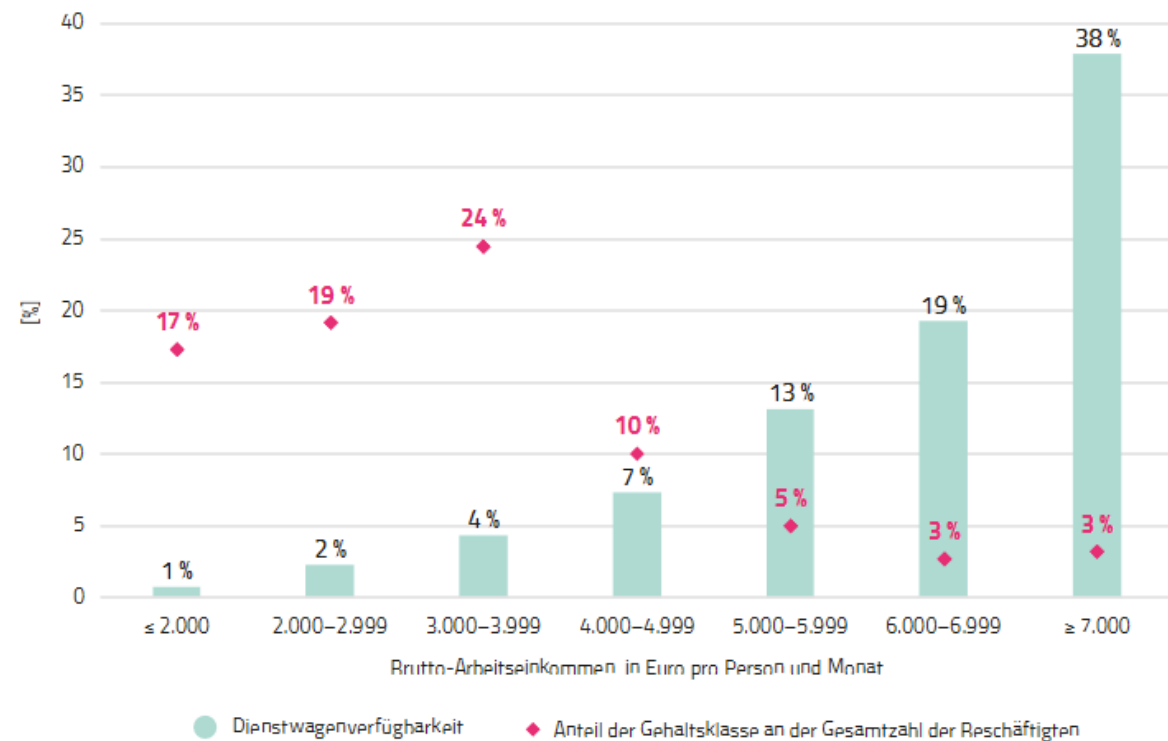


compan.e

- Die Dienstwagenverfügbarkeit ist sehr ungleich verteilt
- Top 11% der Einkommen verfügen über 70% der Dienstwagen in Deutschland

Dienstwagenverfügbarkeit bei Beschäftigten nach Bruttoeinkommen

Abbildung 7



Quelle: Agora Verkehrswende und Öko-Institut (2021), eigene Berechnungen auf Basis des Sozio-oekonomischen Panels (SOEP)

Dienstwagenbesteuerung – soziale Wirkung

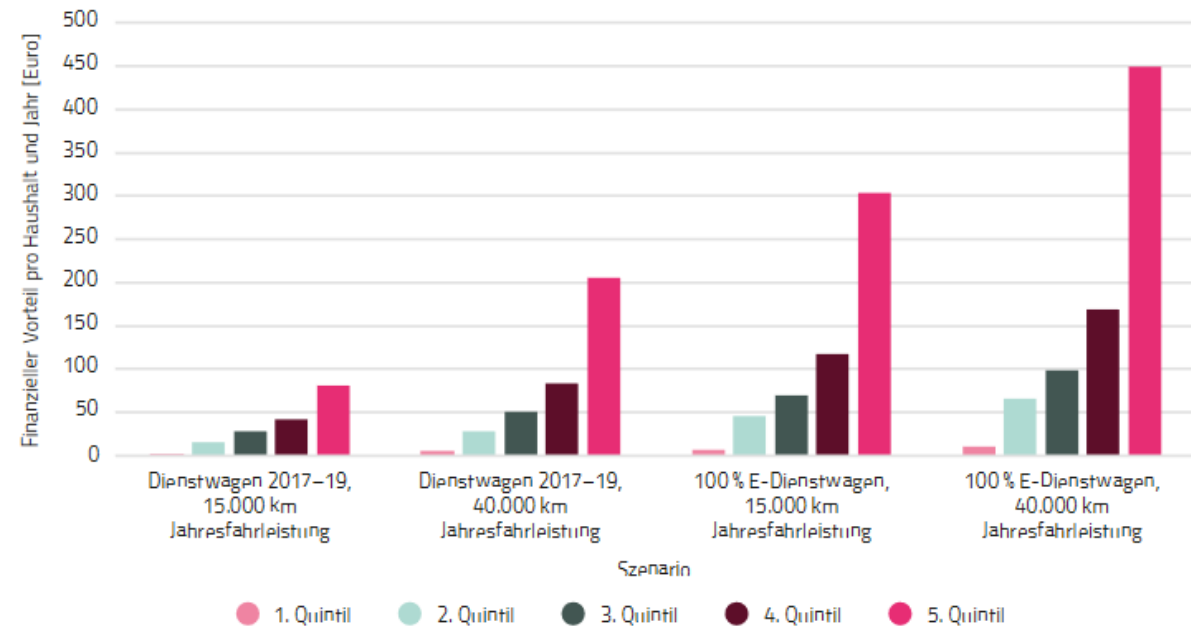


compan.e

- Haushalte der oberen Einkommensquintile profitieren besonders
- Finanzieller Vorteil wird im Falle einer Ausweitung auf 100% E-Pkw nochmals deutlich verstärkt
- Die Einnahmen des Staates sinken

Durchschnittlicher finanzieller Vorteil durch Abweichung von Neutralität bei der Besteuerung privat genutzter Dienstwagen in verschiedenen Szenarien, nach Quintilsgruppen des Netto-Äquivalenz-Haushaltseinkommens (alle Haushalte)

Abbildung 9



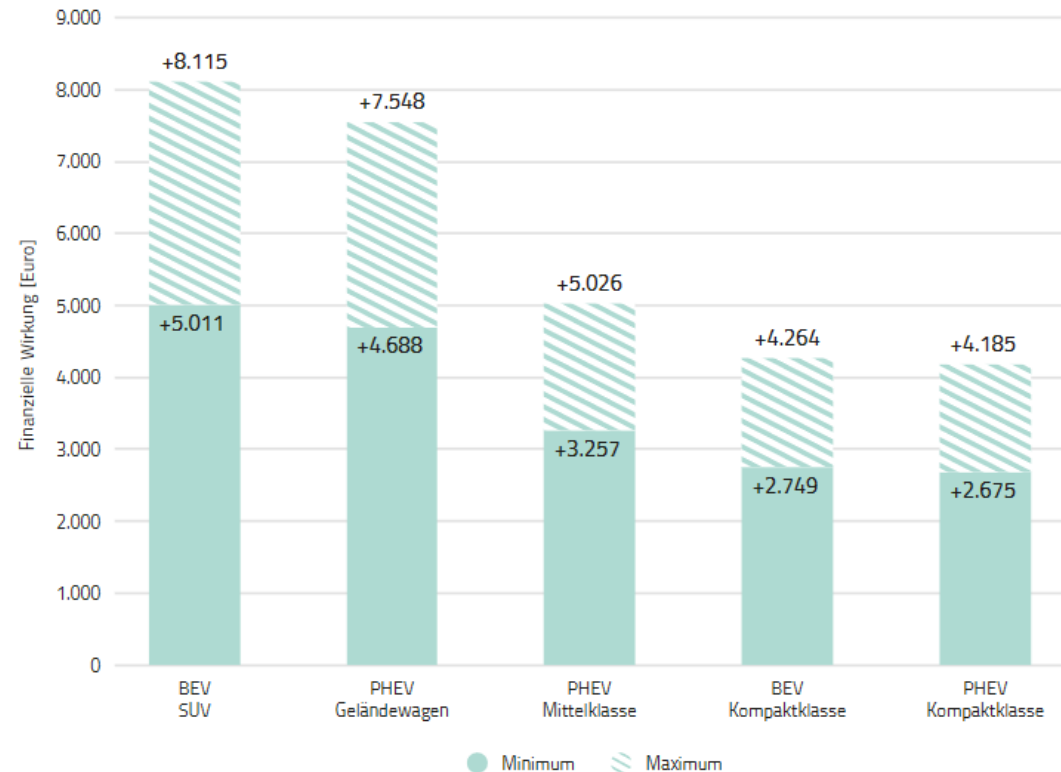
Quelle: Agora Verkehrswende und Öko-Institut (2021), eigene Berechnungen auf Basis des Sozio-oekonomischen Panels (SOEP), des Mobilitätspanels, sowie der ADAC-Autokostendatenbank

Dienstwagenbesteuerung – Fehlende Anreize



compan.e

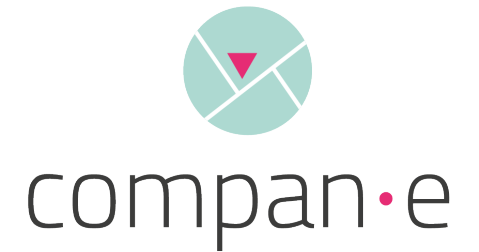
- Vorteilswirkung steigt in absoluter Rechnung mit dem Preis des Pkw und damit tendenziell mit Größe, Gewicht und Verbrauch des Fahrzeugs
- Es mangelt an Anreizen zur Wahl sparsamerer Fahrzeuge



* BEV-SUV: Audi e-tron 50 quattro; PHEV-Geländewagen: Audi Q5 50 TFSI e-quattro S tronic; PHEV-Mittelklasse: VW Passat Variant GTE DSG; BEV-Kompaktklasse: VW ID.3 Pro; PHEV-Kompaktklasse: VW Golf VIII 1.4 eHybrid Style DSG

Quelle: Agora Verkehrswende und Öko-Institut (2021), eigene Berechnungen auf Basis von ADAC (2021)

Dienstwagenbesteuerung – Ansatzpunkte für eine mögliche Reform



Reformoptionen Arbeitnehmende

- Ziel: Herstellung von Steuerneutralität
- Pflicht eines elektronischen Fahrtenbuchs
- Differenzierung des Bemessungssatzes nach CO2 Emissionen (oder Effizienzkriterien)
- Pauschalsteuersatz anheben, um den durchschnittlichen finanziellen Vorteil zu senken

Reformoptionen Arbeitgeber

- Einschränkung der Absetzbarkeit nach umweltrelevanten Kriterien bspw. den CO2 Ausstoß
- Verkürzte Abschreibedauer für E-Pkw