

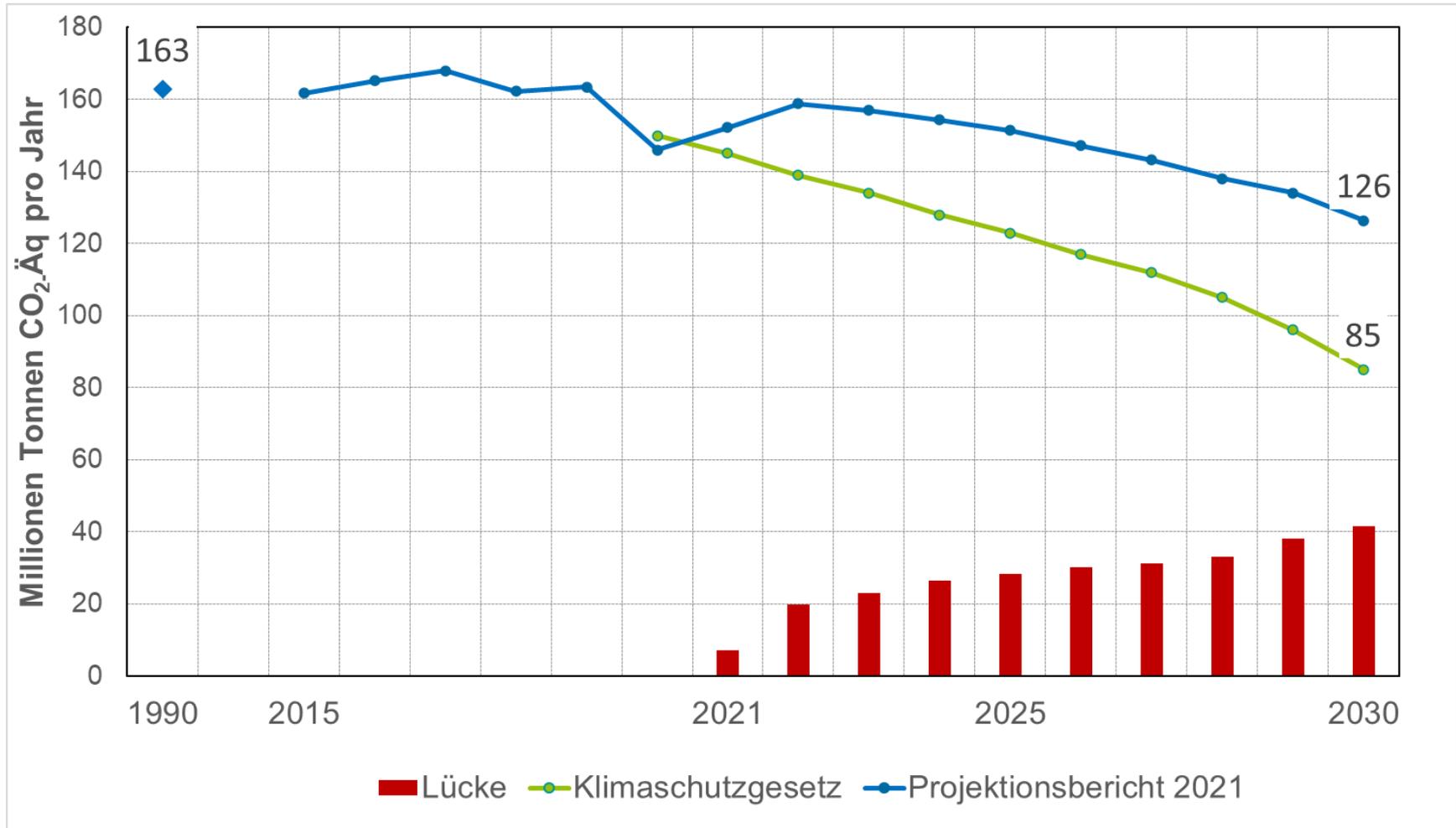
Verteilungswirkung von ausgewählten Klimaschutzinstrumenten im Verkehr

Konstantin Kreye

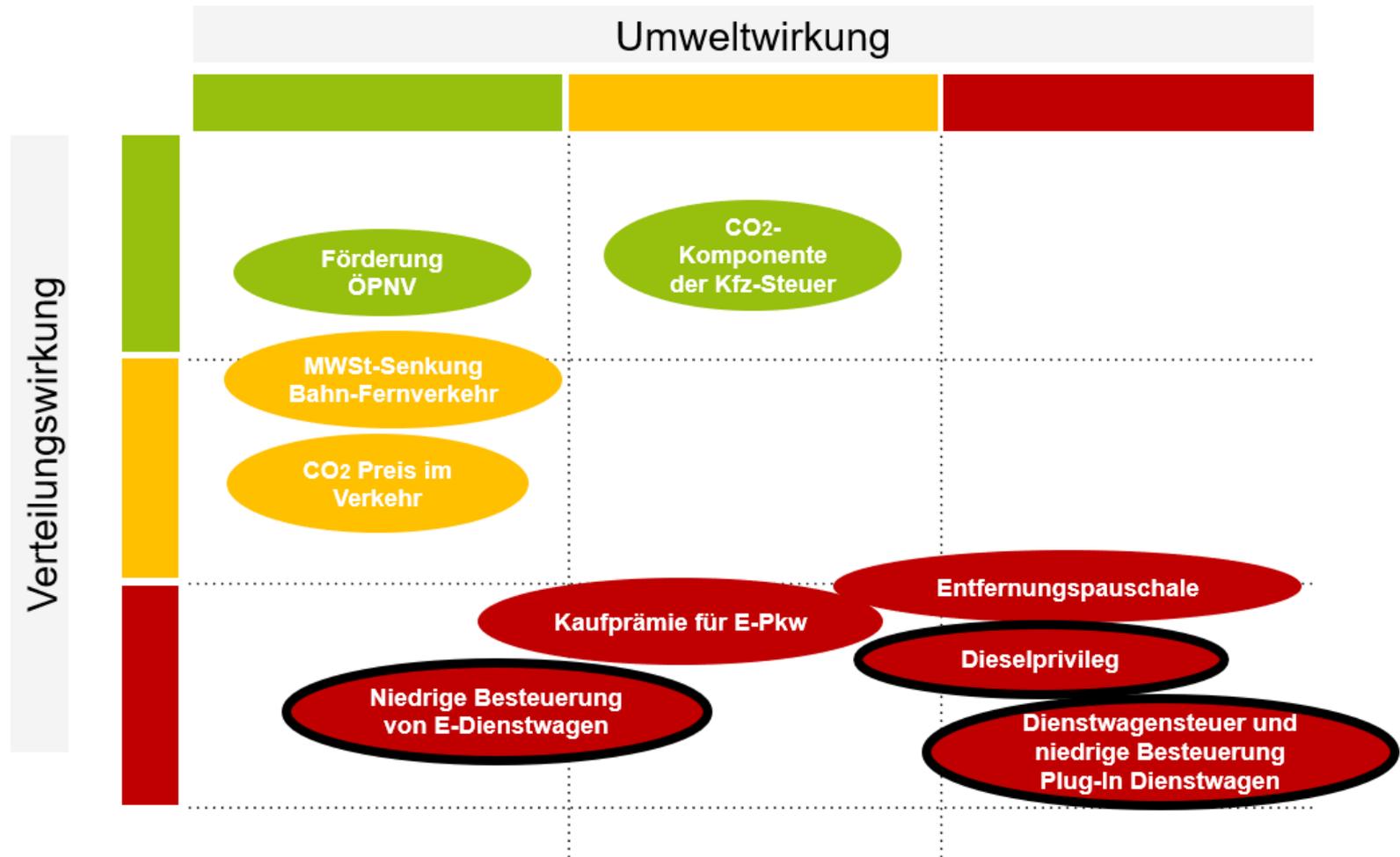
Wende? Nur sozial! Wie ökologische
Transformationen gerecht sein können

Berlin, 22.06.2022

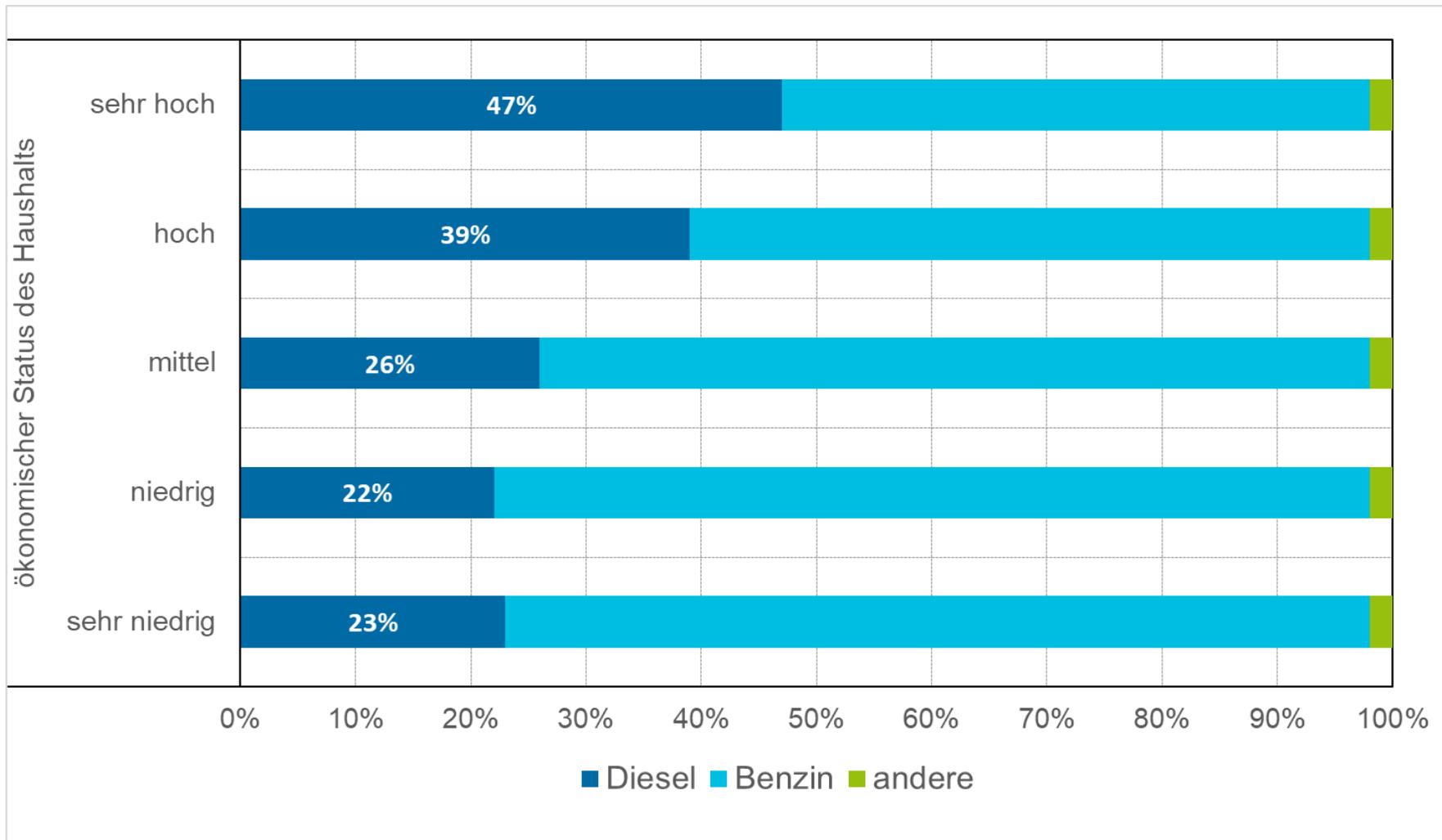
Nichtstun ist keine Option: Die Ziellücke steigt an!



Es bedarf Nachbesserung an Umwelt- und Verteilungswirkung bestehender Instrumente



Je höher das Einkommen desto höher der Anteil an Dieselfahrzeugen

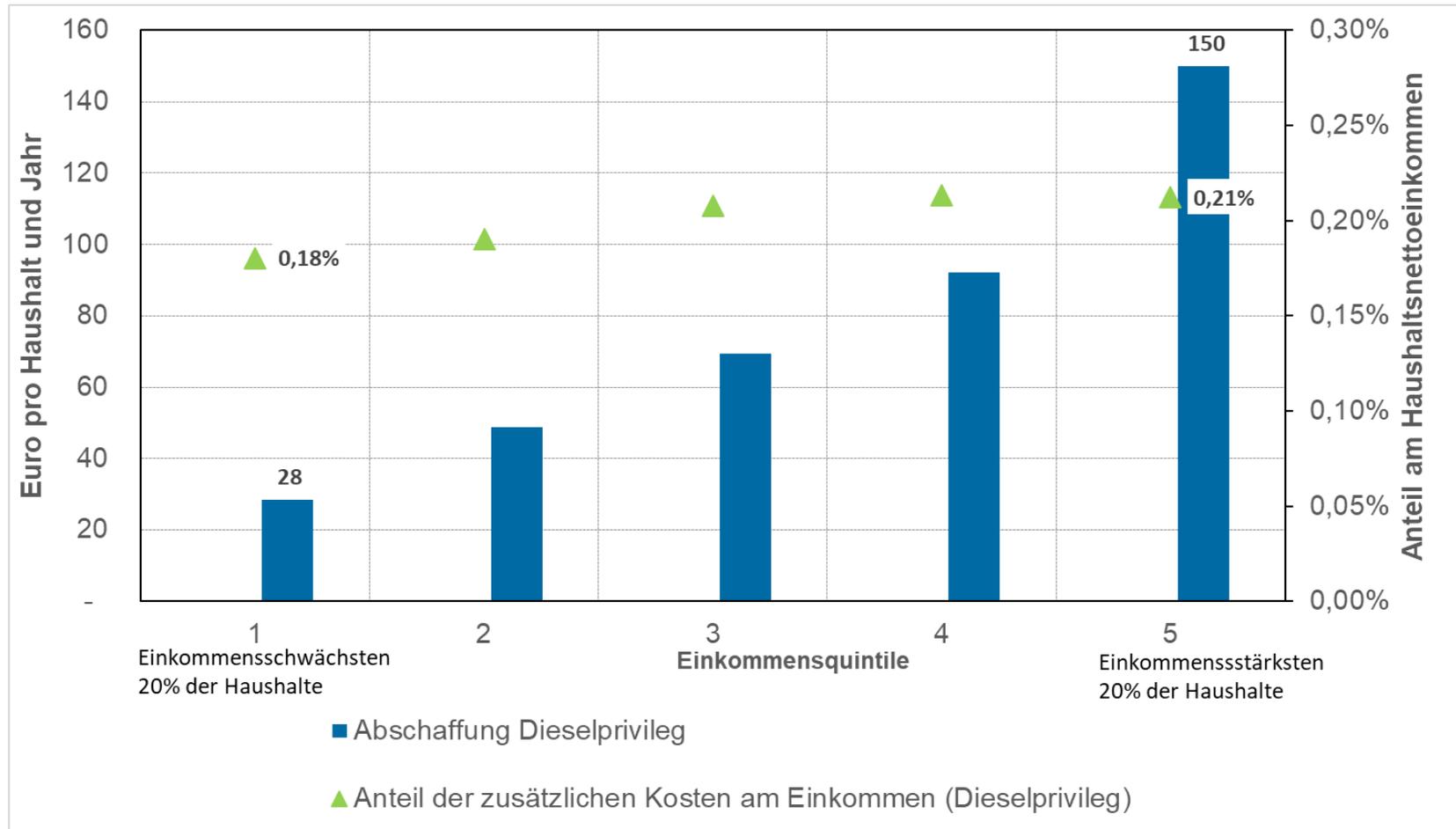


Energiesteuern im Detail: Deutlicher Unterschied zwischen Diesel und Benzin

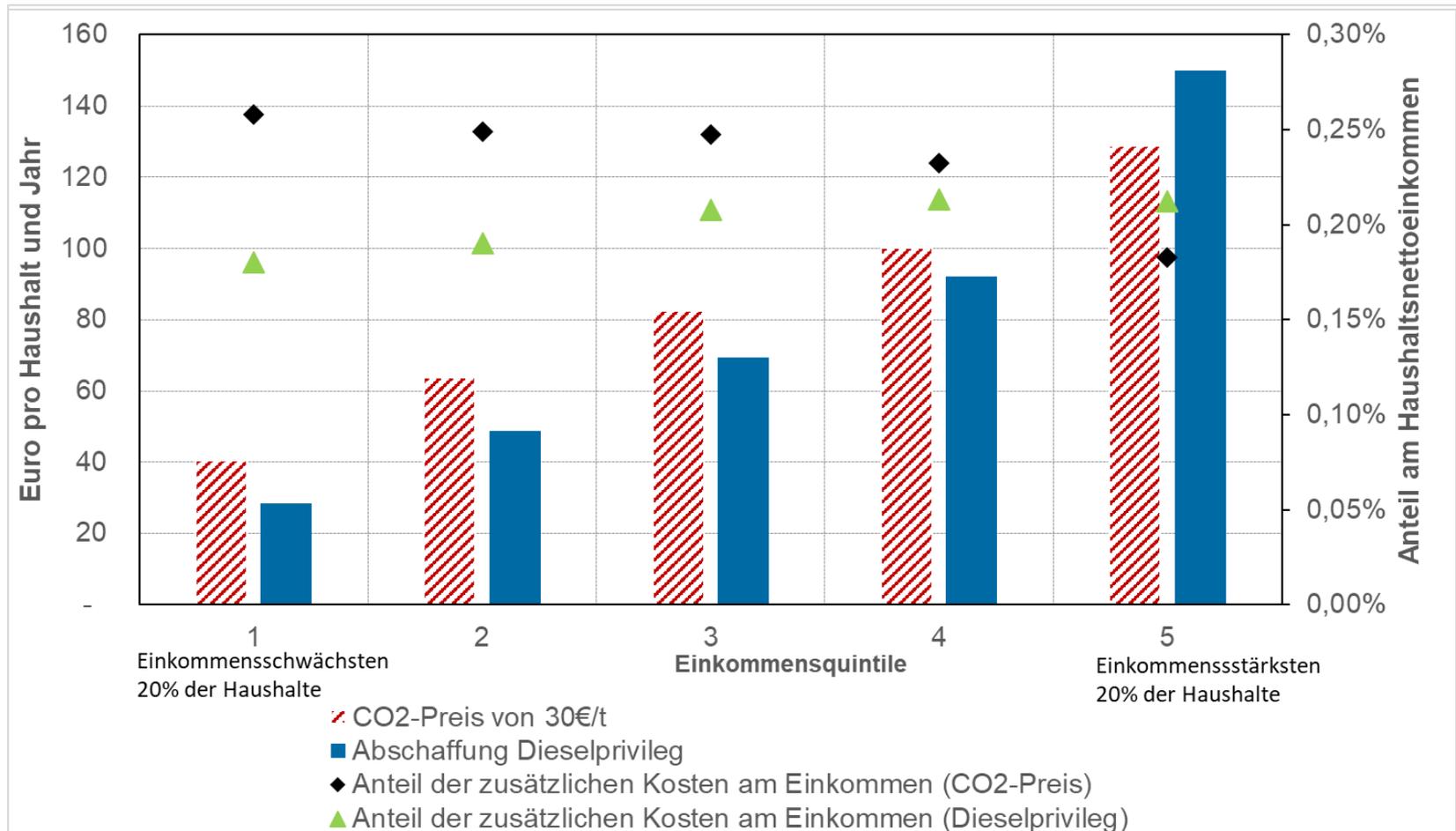
- Diesel: 47,04 Cent/Liter
- Benzin: 65,45 Cent/Liter
- Entspricht „CO2-Preisvorteil“: ~100 Euro pro Tonne

→ Ökologischer Fehlanreiz

Progressive Wirkung: Mit dem Einkommen steigt die Belastung



Abschaffung des Dieselprivilegs ist sozialverträglicher als der bestehende CO₂-Preis im Verkehr



Besteuerung von Dienstwagen im Status Quo: zu niedrig, wenig Lenkungswirkung

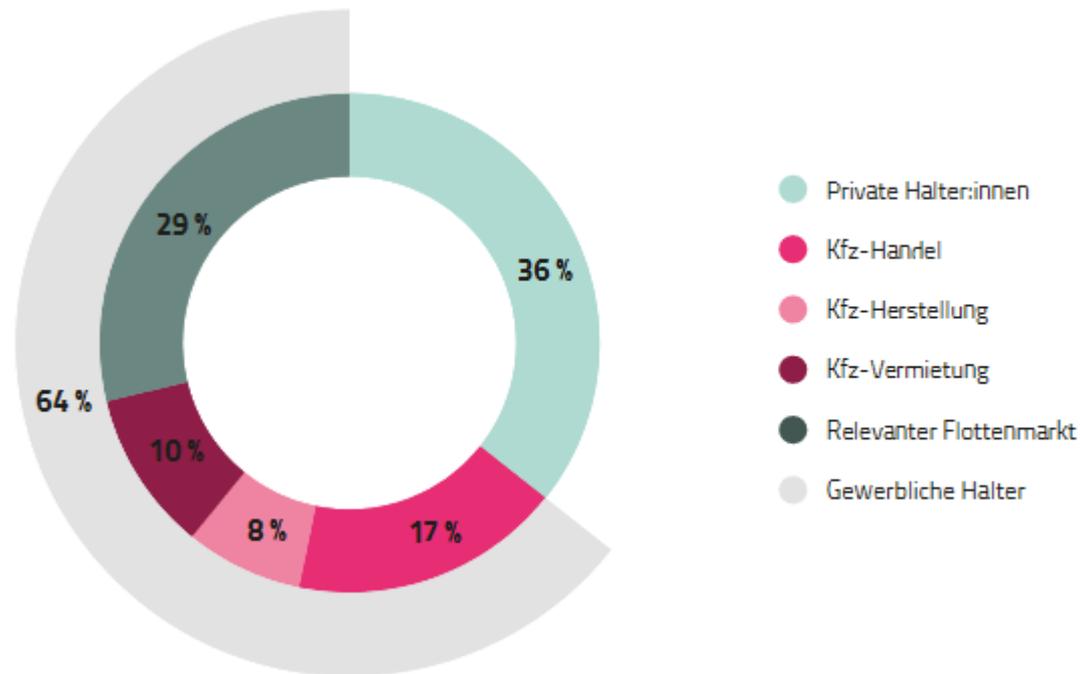
Dienstwagen:

Überlassung eines Firmenwagens eines Unternehmens an einen Beschäftigten zu dessen **privater Nutzung**

- Überlassung eines Dienstwagens gilt als **versteuerungspflichtiger** geldwerter Vorteil (Gehaltsbestandteil)
- Bemessung des geldwerten Vorteils nach Bruttolistenpreis (BLP) oder Fahrtenbuch
 - 1% des BLP + 0,03% BLP je Kilometer einfachen Arbeitswegs
 - In der Regel trägt das Unternehmen jegliche Kosten für die Nutzung des Dienstwagens
- In der Regel entsteht ein finanzieller Vorteil gegenüber der Nutzung eines Privatwagens → Widerspricht dem Grundsatz der **Steuerneutralität**
- Es fehlt an Anreizen zur Wahl bedarfsgerechter Pkw (bspw. Effizienzanreize)

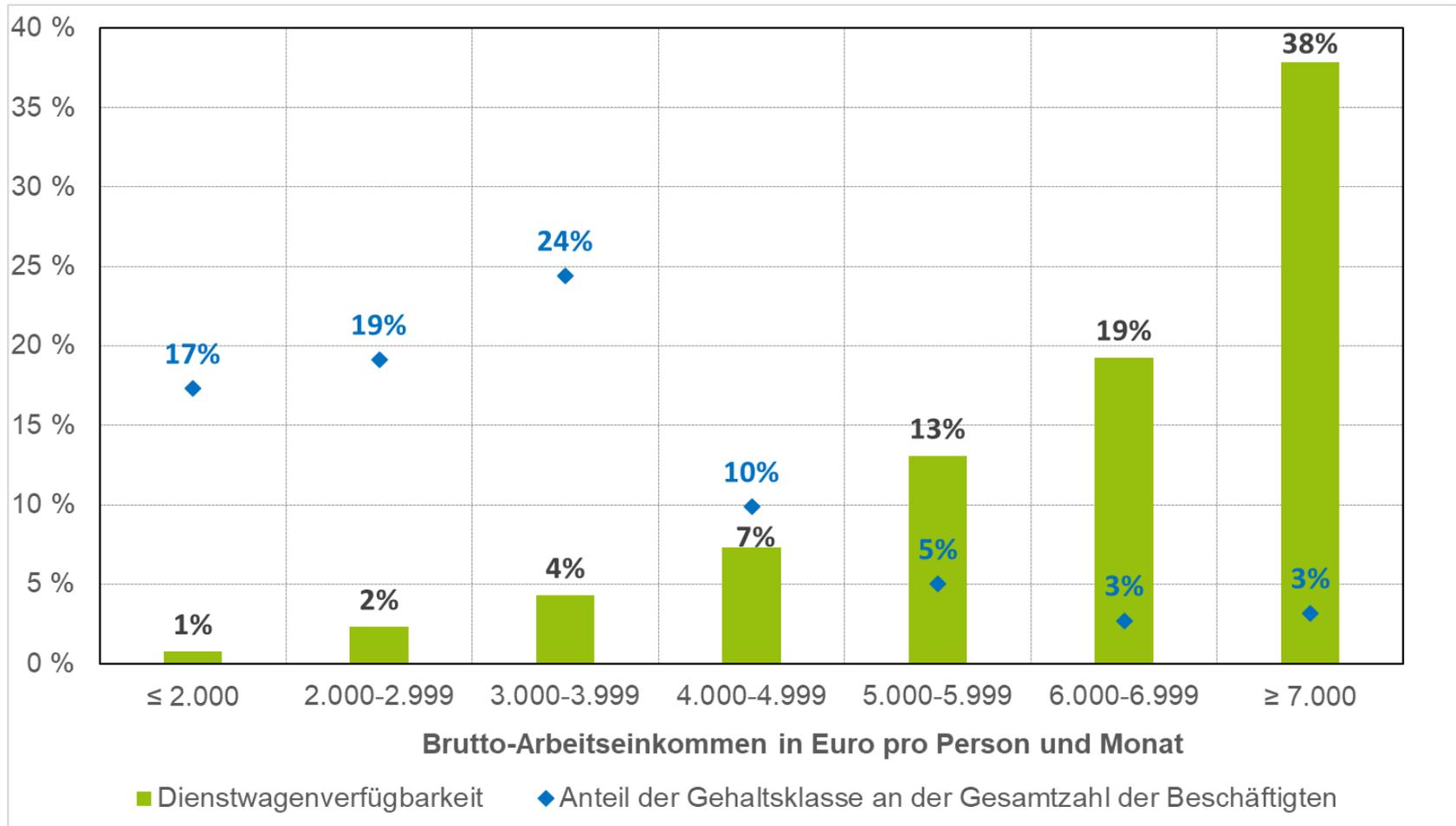
Warum sind Dienstwagen überhaupt relevant?

Neuzulassungen nach Haltergruppen Jan. 2020-Juni 2021:

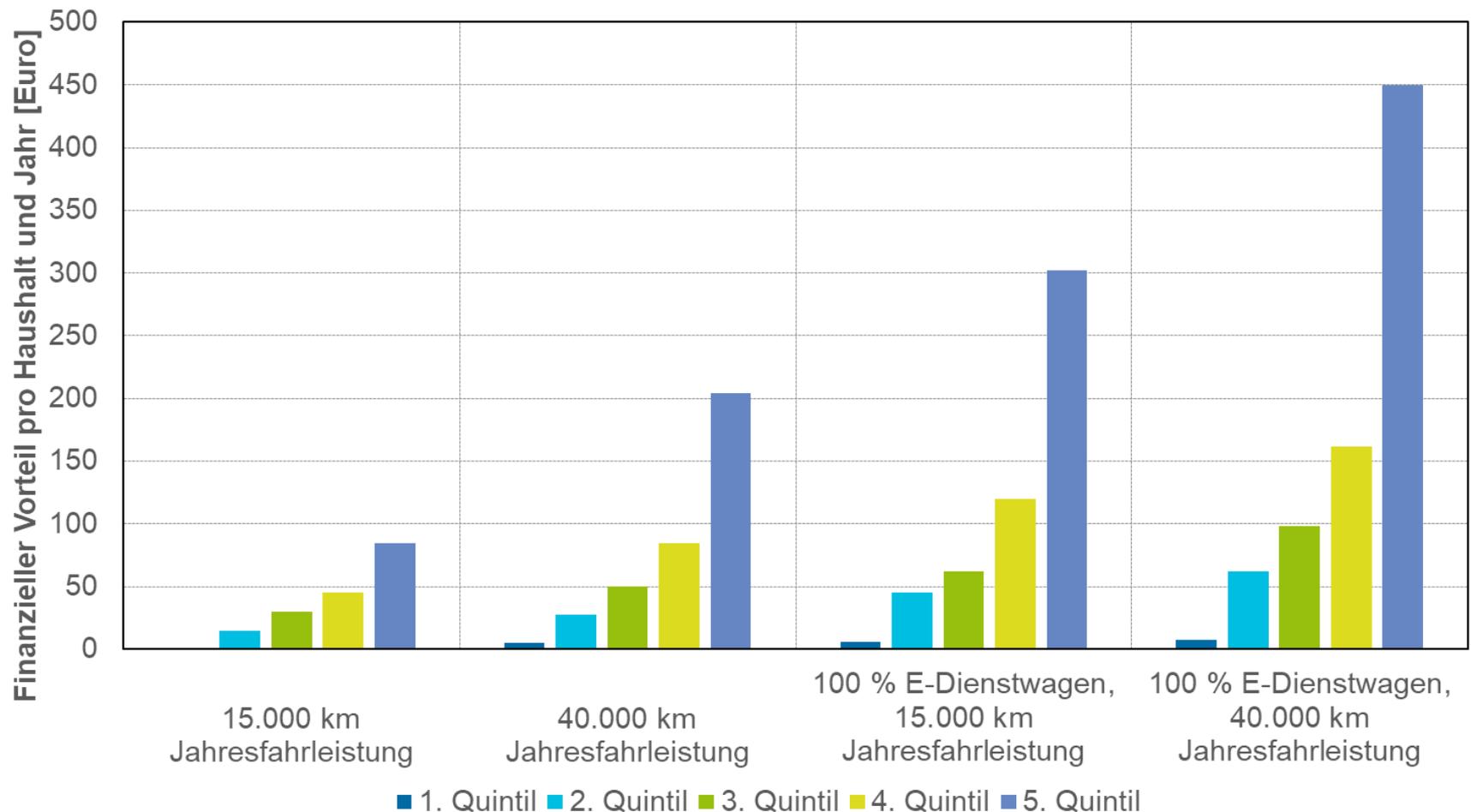


Durchschnittliche Haltedauer: 2-3 Jahre

Höchsten 6% der Einkommen verfügen über mehr als die Hälfte aller Dienstwagen



Rund 50% des ungerechtfertigten finanziellen Vorteils kommt dem obersten Einkommensquintil zugute



Mögliche Anpassungen ermöglichen bessere Klimawirkung und verbesserte soziale Rahmumgebung

Bemessung des **geldwerten Vorteils** besser an die **private Nutzung koppeln**

- Digitales Fahrtenbuch oder Pauschalannahme (Beweispflicht)

Beteiligung der Dienstwagennutzer:innen an den **Kosten für private Nutzung**

- Pauschale Besteuerung fällt höher aus, wenn Arbeitgeber auch diese Kosten übernimmt (Bsp. Großbritannien)

Lenkungswirkung hin zu **effizienteren** und **bedarfsgerechten** Fahrzeugen sicherstellen

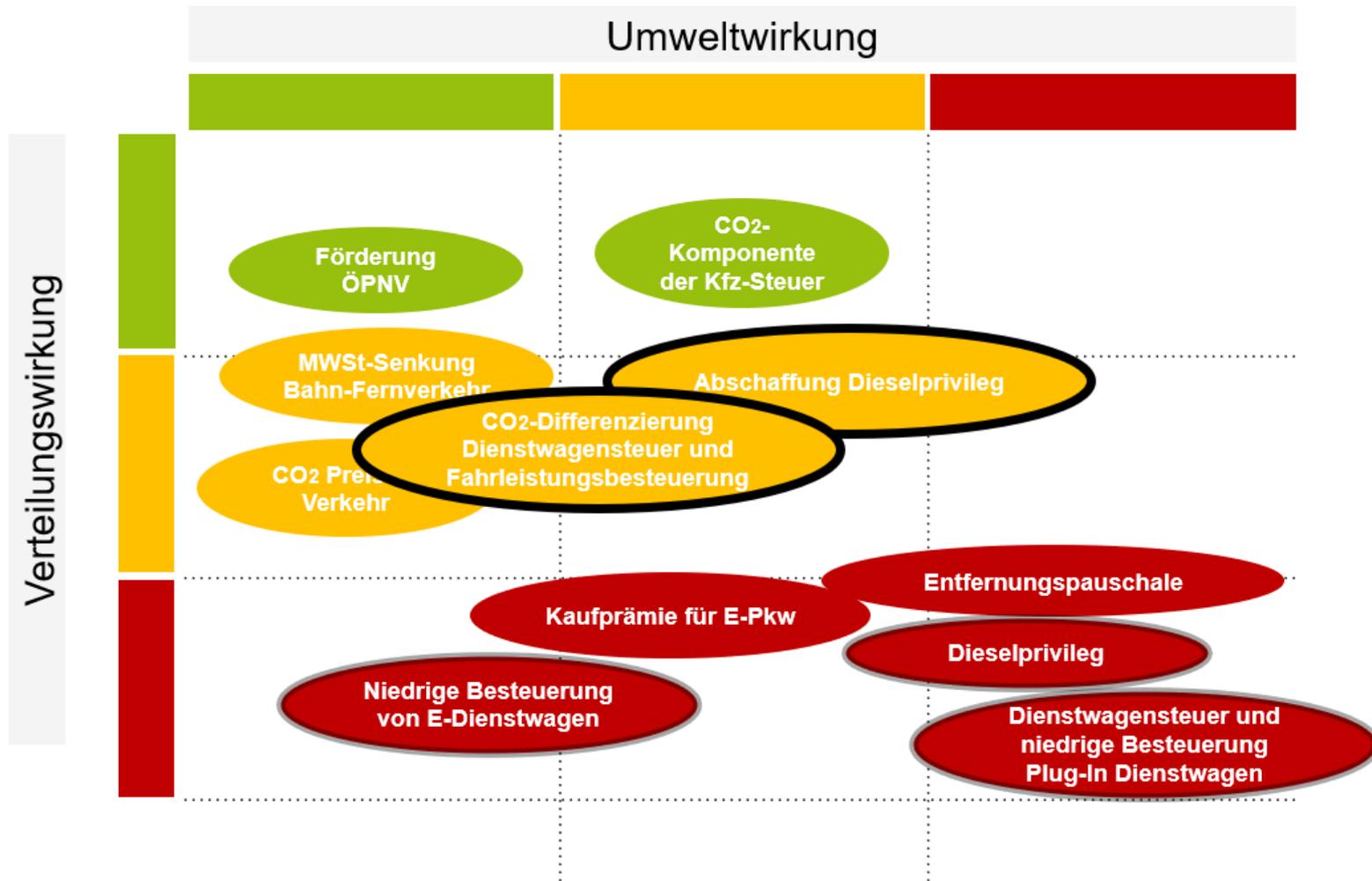
- Spreizung des BLP-Ansatzes nach Effizienzkriterien (bspw. wie in Großbritannien)

→ **Abschaffung des ungerechtfertigten finanziellen Vorteils**

→ **Abbau einer Subvention**

→ **Effizientere Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt**

Mehr Verteilungsgerechtigkeit bei verbesserter Umweltwirkung ist durch Umgestaltung möglich



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Haben Sie noch Fragen?



Kontakt:

Konstantin Kreye

Öko-Institut e.V.

Telefon: +49 30 405085-315

E-Mail: k.kreye@oeko.de