



Mobilitätsbudget

Mehr als nur ein Trend?

Jonathan Schreiber | Öko-Institut e.V. | Bereich Ressourcen & Mobilität

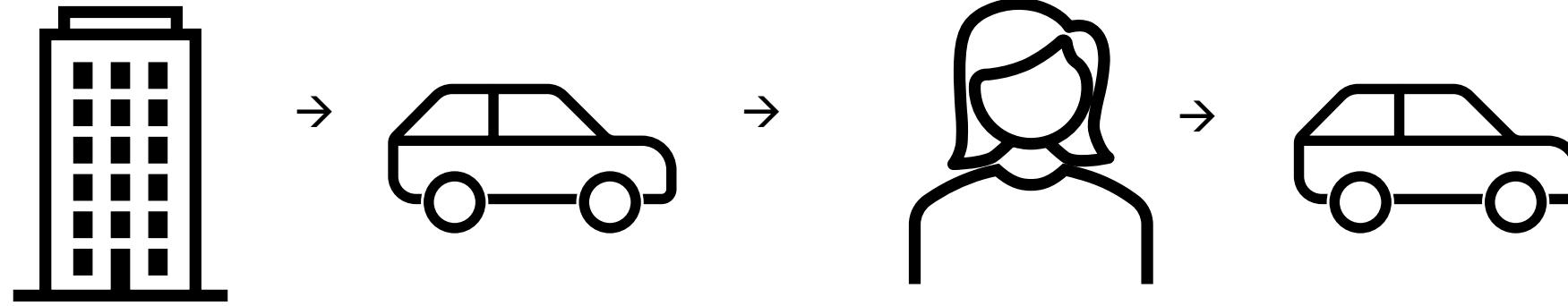
Agenda

- **Was** ist ein Mobilitätsbudget?
 - **Warum** ist das Mobilitätsbudget relevant?
 - **Wer** nutzt das Mobilitätsbudget?
 - **Wo** geht die Reise hin?
-

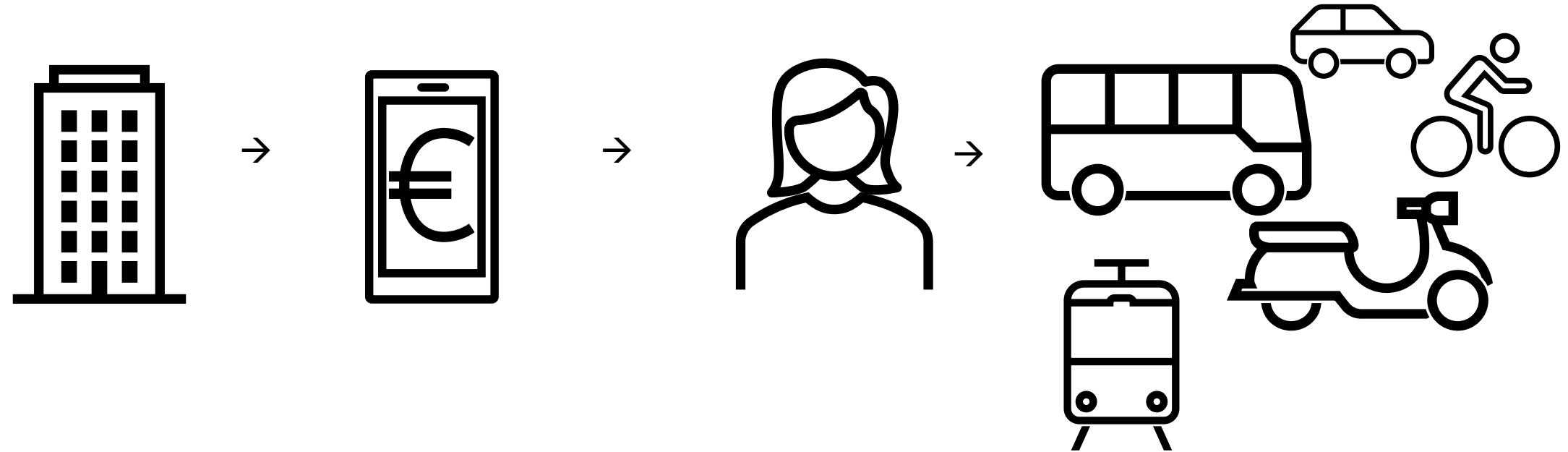


Was ist ein Mobilitätsbudget?

Idee



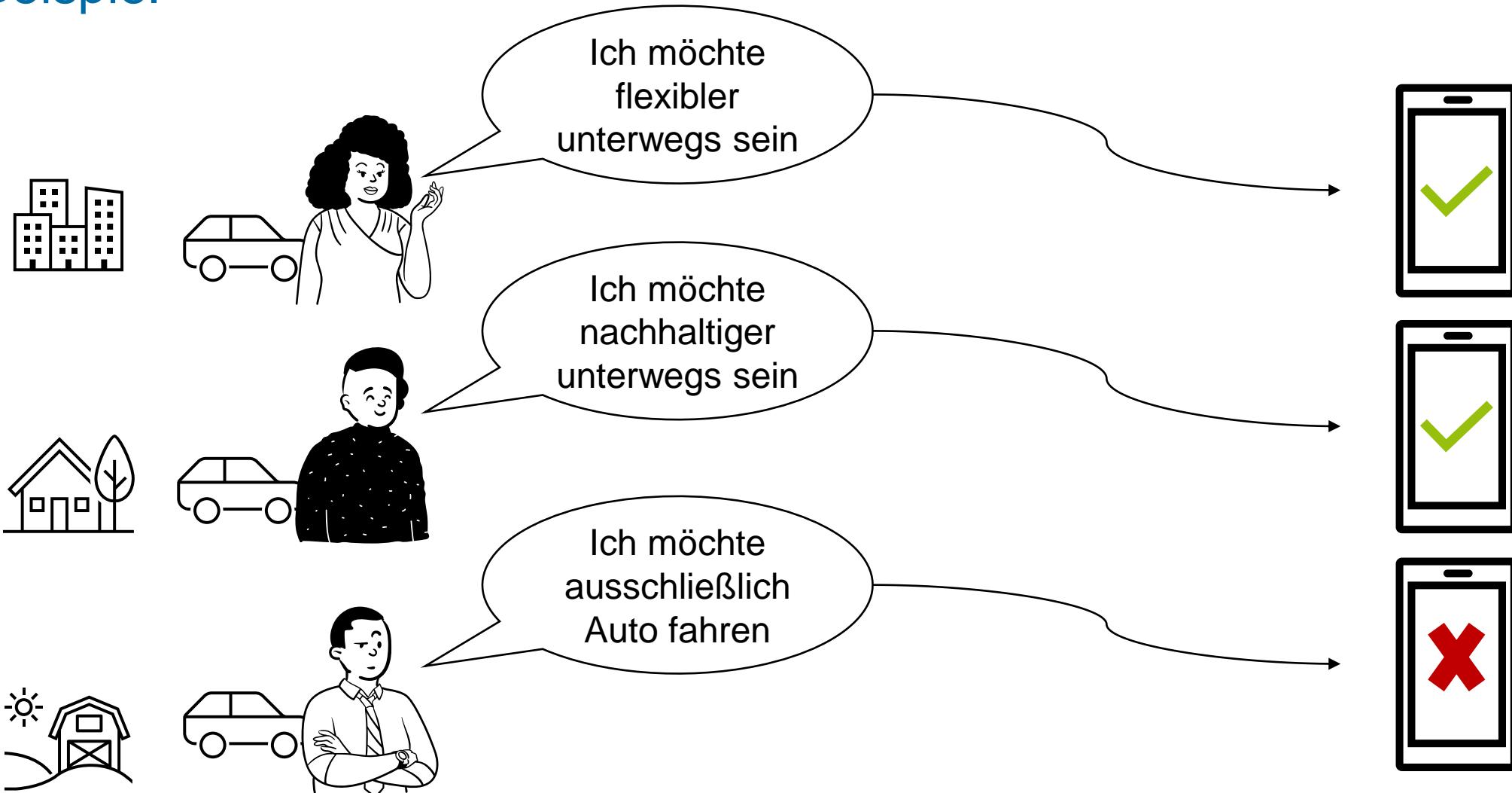
Idee



Definition

Ein Mobilitätsbudget ist ein **vom Arbeitgeber** zur Verfügung gestellter, vorab **festgelegter Betrag**, welcher von dazu berechtigten Arbeitnehmer*innen für die **Nutzung unterschiedlicher Mobilitätsangebote** verwendet werden kann. Der Betrag kann dabei monetär, aber auch als CO2- oder Kilometer-Budget konzipiert sein und wird oft monatlich bereitgestellt. Für welche Verkehrsmittel das Mobilitätsbudget genutzt werden kann und in welchem Rahmen private Fahrten zulässig sind, entscheidet das Unternehmen. **Individuelle Unterschiede in Berechtigungen und dem Umfang des Mobilitätsbudgets sind innerhalb eines Unternehmens ebenfalls möglich.** Unter den für sie zulässigen Verkehrsmitteln können berechtigte Mitarbeiter*innen dann frei wählen. Ein Mobilitätsbudget kann als **Ergänzung, aber auch als Alternative zum Dienstwagen** umgesetzt werden.

Beispiel





Warum ist das Mobilitätsbudget relevant?

1. Megatrend Mobilität

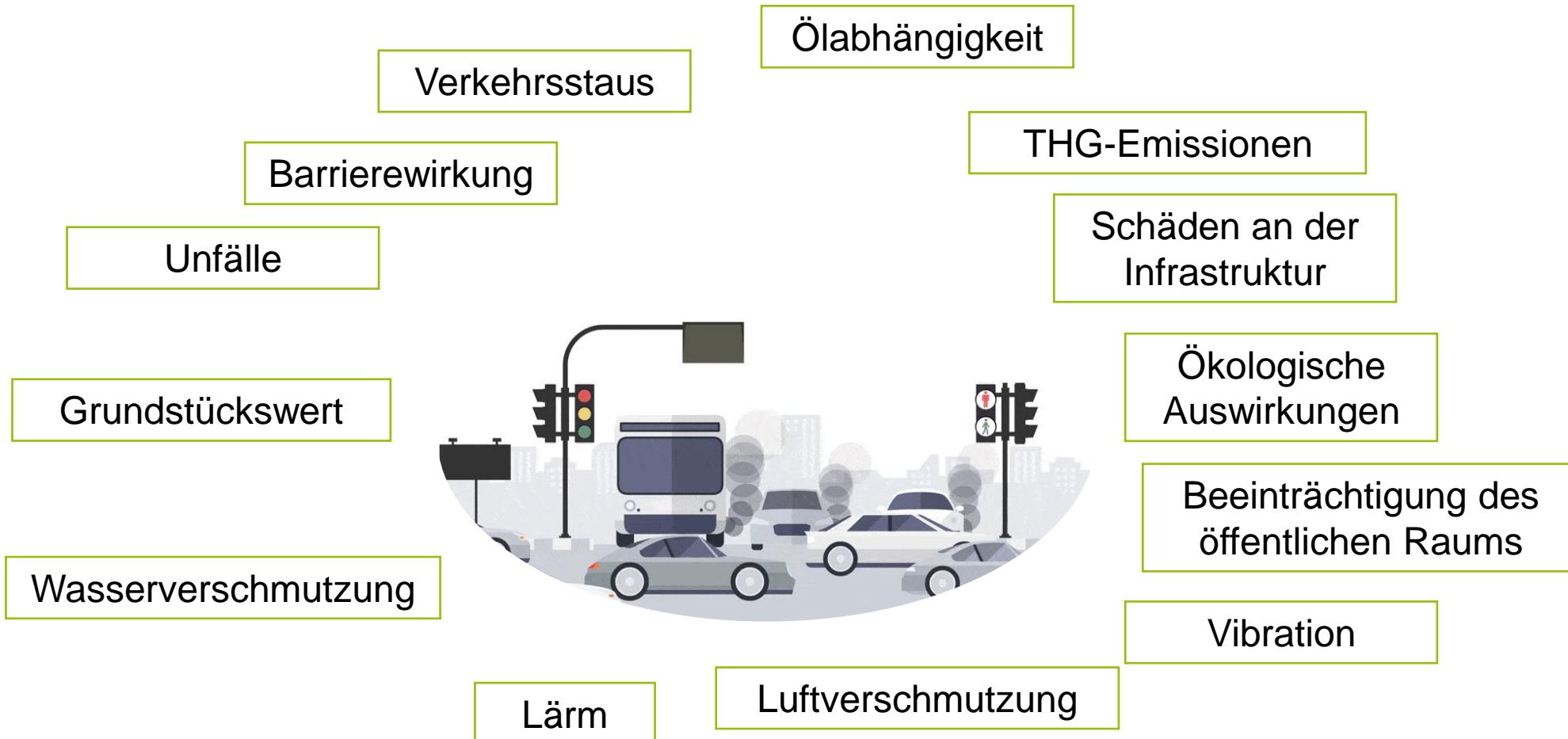


2. Mitarbeitende gewinnen und halten



Image by [StockSnap](#) from [Pixelbay](#)

3. Klimaschutz und Nachhaltigkeit



4. Jahressteuergesetz (Entwurf)

¹Abweichend von Absatz 1 kann der Arbeitgeber die Lohnsteuer mit einem Pauschsteuersatz von 25 Prozent erheben, soweit er

8. oder auf seine Veranlassung ein Dritter den Arbeitnehmern zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn Leistungen aus einem Mobilitätsbudget gewährt, soweit die Leistungen den Betrag von **2 400 Euro** im Kalenderjahr nicht übersteigen. Mobilitätsbudget in diesem Sinne ist das den Arbeitnehmern zur Verfügung gestellte Angebot zur Nutzung von außerdienstlichen Mobilitätsleistungen **unabhängig vom Verkehrsmittel** in Form eines Sachbezugs oder Zuschusses. Satz 2 **gilt nicht für Luftfahrzeuge, private Kraftfahrzeuge** und den Arbeitnehmern dauerhaft **überlassene Kraftfahrzeuge** einschließlich betrieblicher Kraftfahrzeuge im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2. Eine Pauschalierung nach § 40 Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 schließt die Pauschalierung der Lohnsteuer im Zusammenhang mit dem Mobilitätsbudget aus.

5. Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)

- Die CSRD ist eine EU-Richtlinie, die darauf abzielt, die Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen zu standardisieren, zu erweitern und zu verbessern.
- Ab dem 1. Januar 2024 tritt die CSRD national in Kraft und muss bis zum 6. Juli in nationales Recht umgesetzt werden.
- Ziel: sicherstellen, dass Unternehmen alle relevanten Informationen bereitstellen, um Investoren und anderen Interessengruppen ein umfassendes Bild ihrer Nachhaltigkeitsleistung zu vermitteln.
- Deutschland ist als Pendelland besonders betroffen, da die Pendelemissionen im Scope 3 der CSRD enthalten sind. Falls keine Daten über die Pendelwege der Mitarbeitenden vorliegen, werden Durchschnittswerte verwendet.
- Unternehmen stehen vor zwei Fragen: Welche Emissionen entstehen durch die Arbeitswege der Mitarbeitenden und wie können die Emissionen der pendelnden Mitarbeitenden reduziert werden? Ein Mobilitätsbudget kann dabei als Lösungsansatz dienen.

5. Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)

AR 46. The total GHG emissions disaggregated by Scopes 1 and 2 and significant Scope 3 shall be presented according to the table below.

	Retrospective				Milestones and target years			Annual % target / Base year
	Base year	Comparative	N	% N / N-1	2025	2030	(2050)	
Scope 1 GHG emissions								
Gross Scope 1 GHG emissions (tCO ₂ eq)								
Percentage of Scope 1 GHG emissions from regulated emission trading schemes (%)								
Scope 2 GHG emissions								
Gross location-based Scope 2 GHG emissions (tCO ₂ eq)								
Gross market-based Scope 2 GHG emissions (tCO ₂ eq)								
Significant scope 3 GHG emissions*								
Total Gross indirect (Scope 3) GHG emissions (tCO ₂ eq)								
Purchased goods and services								
[Optional sub-category: Cloud computing and data centre services]								

Capital goods]								
Fuel and energy-related activities								
Upstream leased assets								
Waste generated in operations								
Processing of sold products								
Use of sold products								
End-of-life treatment of sold products								
Downstream leased assets								
Franchises								
Upstream transportation and distribution								
Downstream transportation and distribution								
Business travels								
Employee commuting								
Financial investments								
Total GHG emissions								
Total GHG emissions (location-based) (tCO ₂ eq)								
Total GHG emissions (market-based) (tCO ₂ eq)								

[Draft] ESRS E1 Climate change
November 2022

Page 35 of 45



Wer nutzt das Mobilitätsbudget?

Arval Mobility Observatory 2023

Stichprobe

- Telefonische Befragung
- Unternehmen mit min. 1 Firmenfahrzeug
- Entscheidungsträger für Unternehmensfotten
- 300 Befragte aus Baugewerbe, Industrie, Dienstleistungen und Handel



Erkenntnisse

- Dienstwagen werden in Deutschland durchschnittlich 4,8 Jahre gehalten
- In 91 % der Unternehmen wird der Fuhrpark in den nächsten 3 Jahren stabil bleiben oder wachsen
- 34 % der Unternehmen in Deutschland nutzen bereits das Mobilitätsbudget oder erwägen die Nutzung in den nächsten drei Jahren
- 50 % der Unternehmen (<100 MA) erwägt die Einführung eines Mobilitätsbudgets, oder hat dies bereits getan

Mobiko Mobilitätsreport 2022

Stichprobe

- Für den Mobilitätsreport wurden über 120.852 Belege von MOBIKO Nutzer*innen ausgewertet
- Zeitraum 01.01.2022 bis 31.10.2022



Erkenntnisse

- 61 % der Mobilitätsbudget-Nutzenden erhalten ein Budget von bis zu 150 Euro pro Monat
- Eingereichte Kosten: ÖPNV = 37 %; Tanken = 17 %; Shared = 13 %; Zug = 12 %
- Auf Arbeitsweg ÖPNV besonders beliebt, auf privaten Wegen sinkt der ÖPNV-Anteil
- Anteil grüner, steuerfreier Mobilität lag bei 41 %

Mobiko Mobilitätsreport 2022

Stichprobe

- Für die Befragung zur Zukunft des Pendelns wurden 518 Arbeitnehmende aus Österreich befragt
- Zeitraum 18. April – 11. Mai 2022
- Die Befragung war laut Aussage von Kantar repräsentativ – wie genau ist unklar



Erkenntnisse

- 50% der Befragten würden auf ihren Firmenwagen verzichten und stattdessen das Mobilitätsbudget nutzen
- 59% der Befragten wünschen sich von ihrem Arbeitgeber, dass er umweltfreundliche Mobilitätsalternativen fördert
- Rund jeder Dritte Befragte gab an, dass ein Mobilitätsbudget ihn dazu ermutigen würde, öfter ins Büro zu gehen

Eigene Befragung 2022

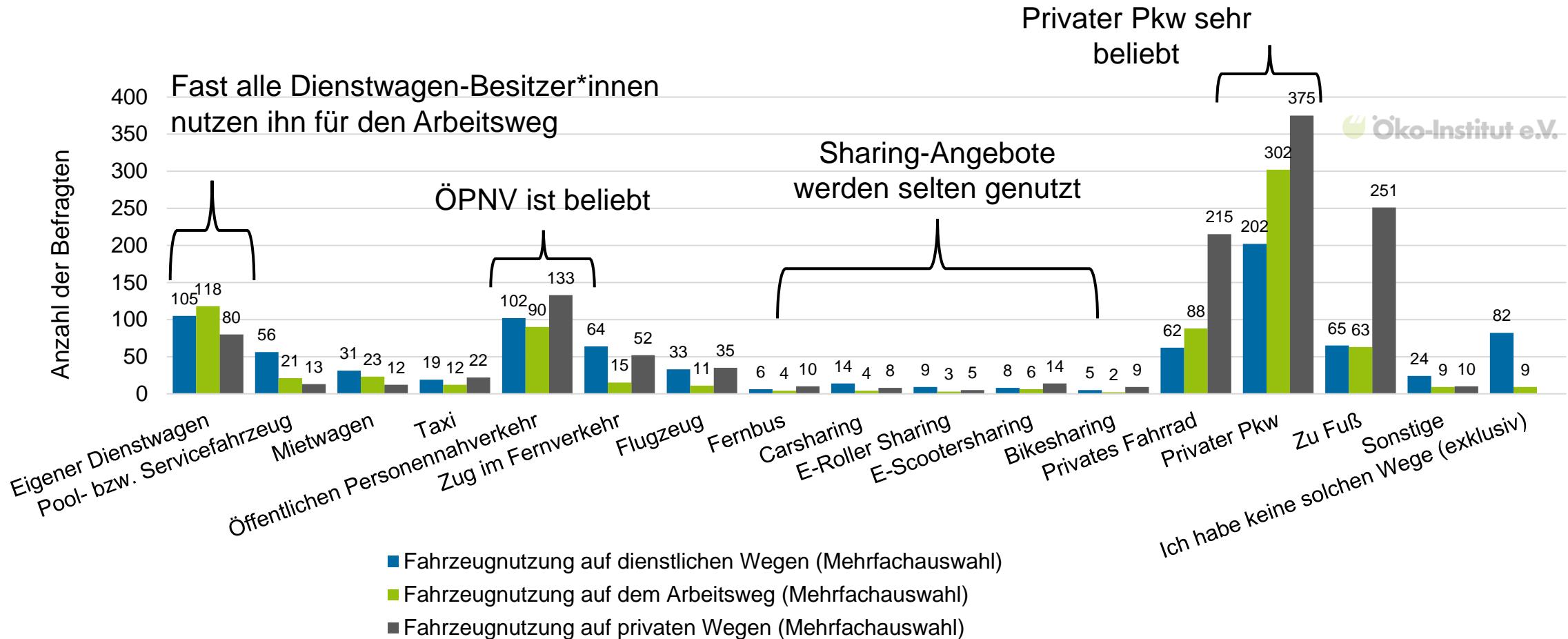
Beschäftigtenbefragung 2022

- Befragt wurde im August 2022
- 530 Befragte, Beschäftigte in Unternehmen mit Fuhrpark ($>=1$ Fahrzeug)
- Paneldienstleister war GapFish, Durchführung Aproxima Markt- und Sozialforschung Weimar GmbH
- Es erfolgte eine Onlinebefragung über PC, Laptop, Tablet oder Handy der Befragten
- Rekrutierungsziel: Stichprobe, die der Verteilung der Unternehmensgröße nach statistischem Bundesamt entspricht

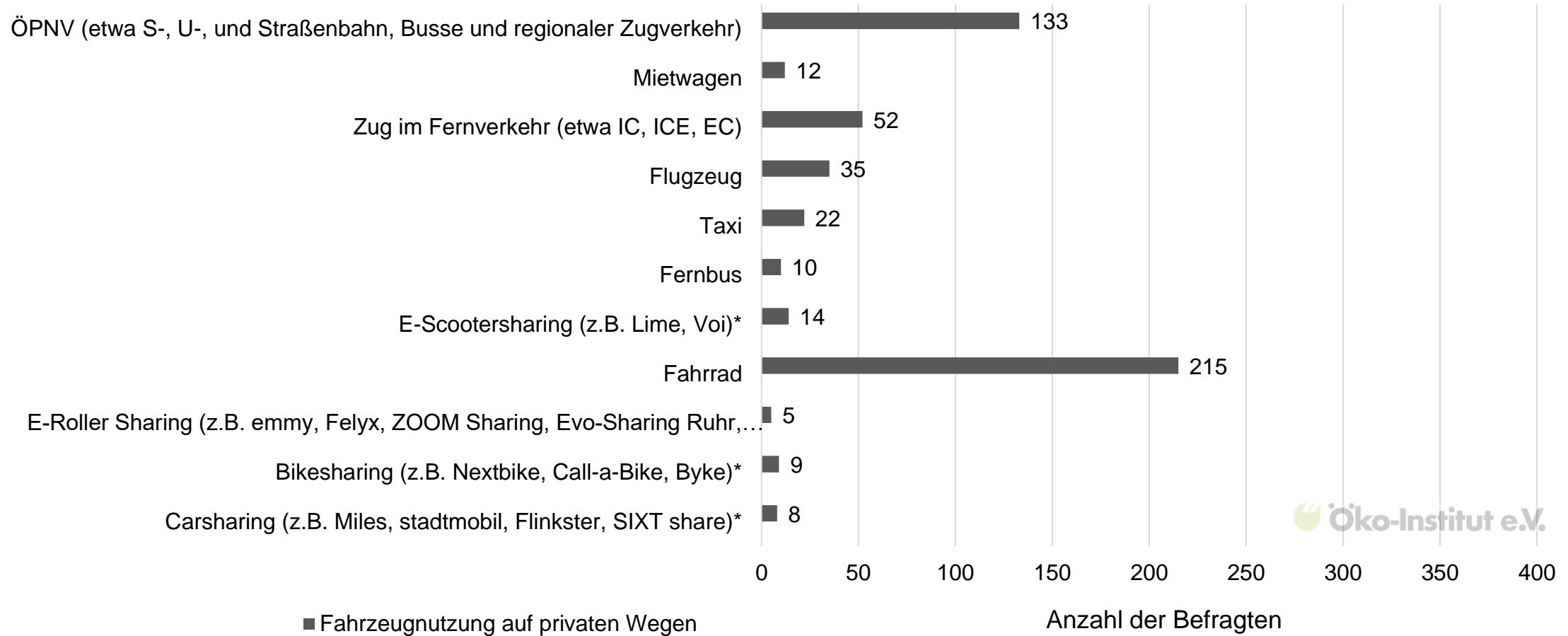
Unternehmensbefragung 2022

- Befragt wurde von Juli bis September 2022
- 500 Befragte, Fuhrparkmanager*innen von Unternehmen
- Adressdatei der Dun & Bradstreet, Durchführung Aproxima Markt- und Sozialforschung Weimar GmbH
- Es erfolgte eine Onlinebefragung, die mit Telefonbefragungen ergänzt wurde
- Rekrutierungsziel: Stichprobe, die der Verteilung der Unternehmensgröße nach statistischem Bundesamt entspricht

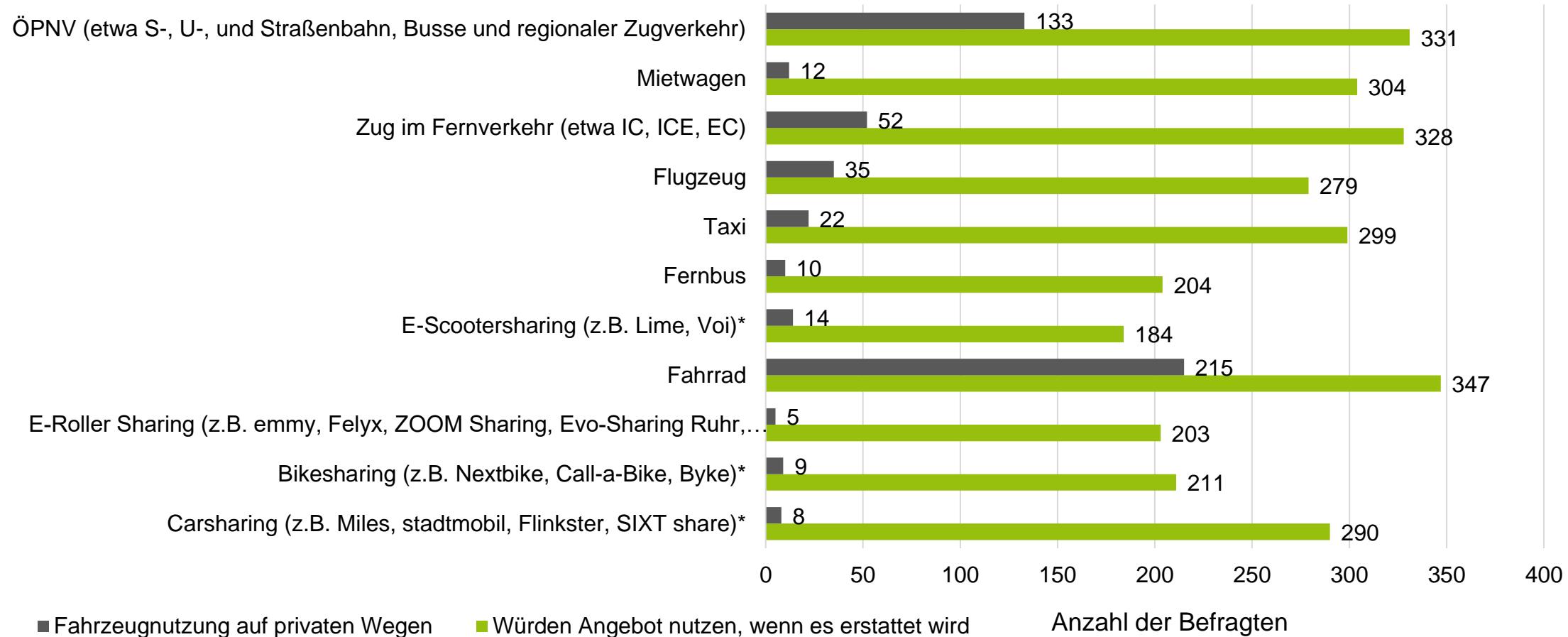
Fahrzeugnutzung auf Dienst-, Arbeits- und Privatweg



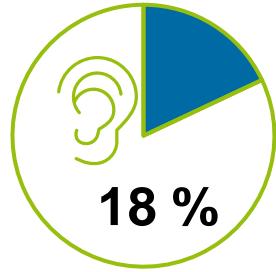
Nutzung von Alternativen zum persönlichen Pkw



Nutzungsbereitschaft steigt bei Kostenübernahme



Bekanntheit & Nutzung des Mobilitätsbudgets



18 Prozent der Mitarbeitenden haben vom Mobilitätsbudget gehört
(95; n=530, Beschäftigtenbefragung).



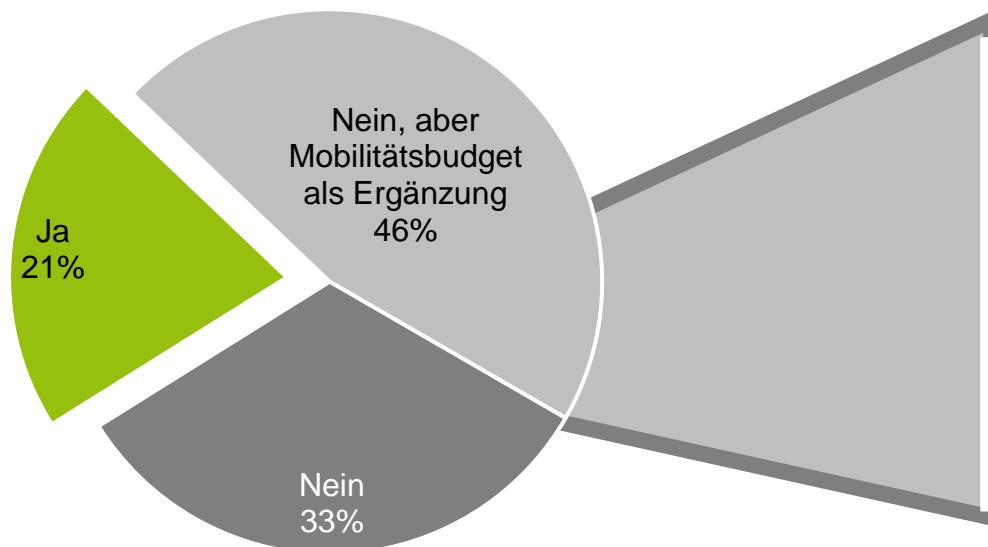
8,5 Prozent der Mitarbeitenden haben ein Mobilitätsbudget im Unternehmen
(45; n=530, Beschäftigtenbefragung).



2,5 Prozent der Mitarbeitenden nutzen das MB
(13; n=530, Beschäftigtenbefragung).
Weitere 2,5 Prozent planen die Nutzung.

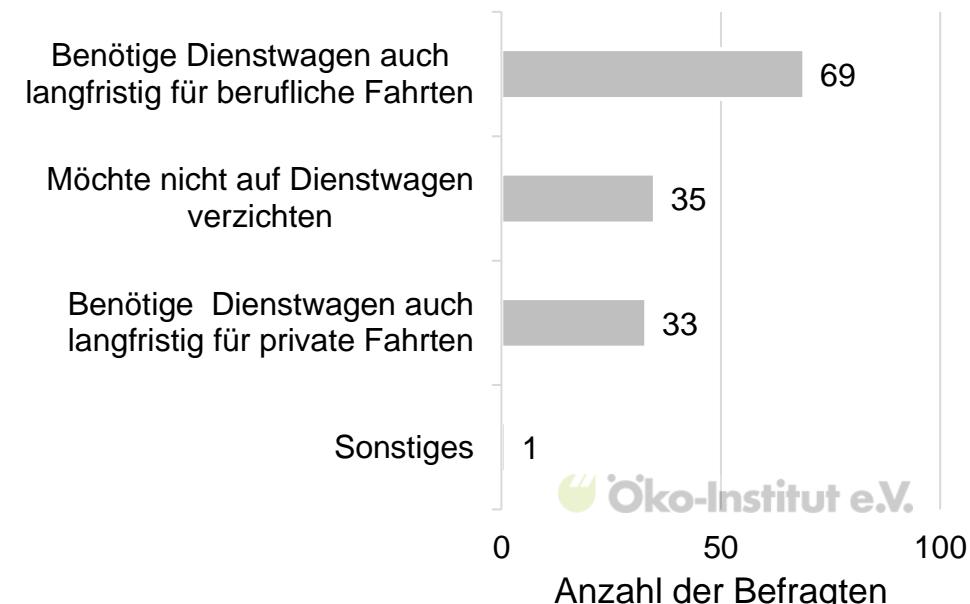
Für 4 von 5 Dienstwagen-Nutzer*innen ist das Mobilitätsbudget kein Ersatz für den Dienstwagen

Dienstwagen langfristig durch Mobilitätsbudget ersetzen?



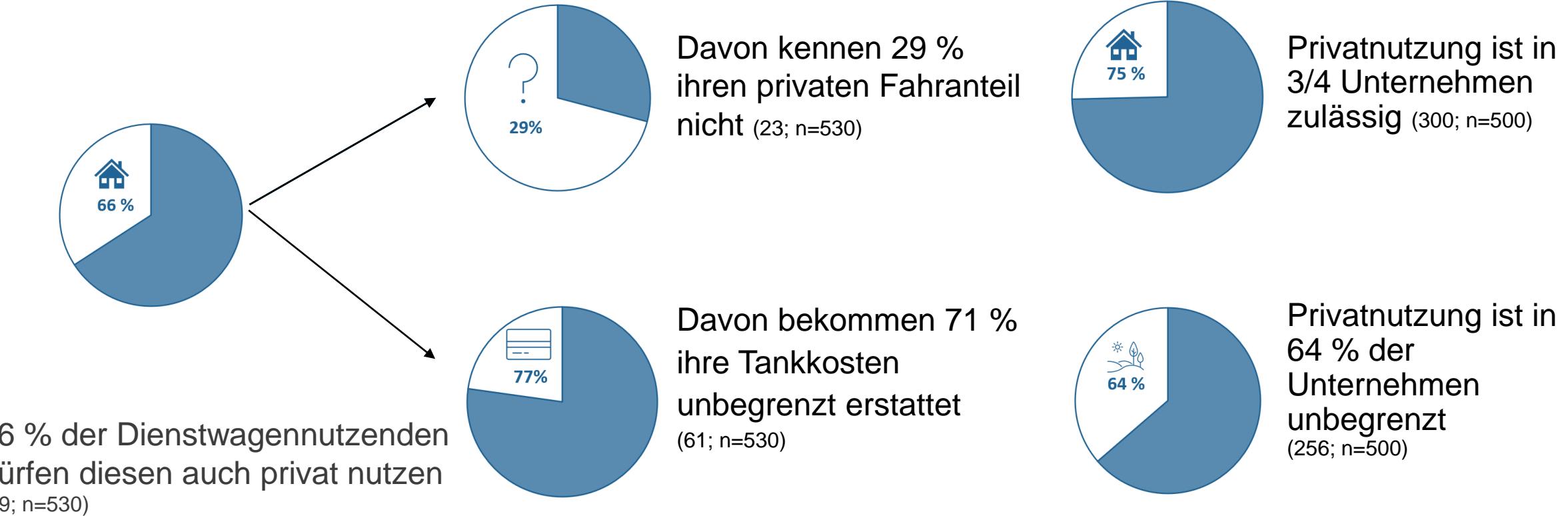
Frage: „Könnten Sie sich vorstellen, dass ein Mobilitätsbudget* für Sie langfristig Ihren Dienstwagen ersetzt?“. n = 120, Befragte, die die folgenden Charakteristika erfüllen: „Welche der folgenden Aussagen treffen auf Sie zu (Mehrfachauswahl)?“ = „Ich nutze über meinen Arbeitgeber einen Firmenwagen/Dienstwagen“ ausgewählt. (MB_18, DW_02), Beschäftigtenbefragung.

Gründe gegen einen langfristigen Wechsel vom Dienstwagen zum Mobilitätsbudget (Mehrfachauswahl)

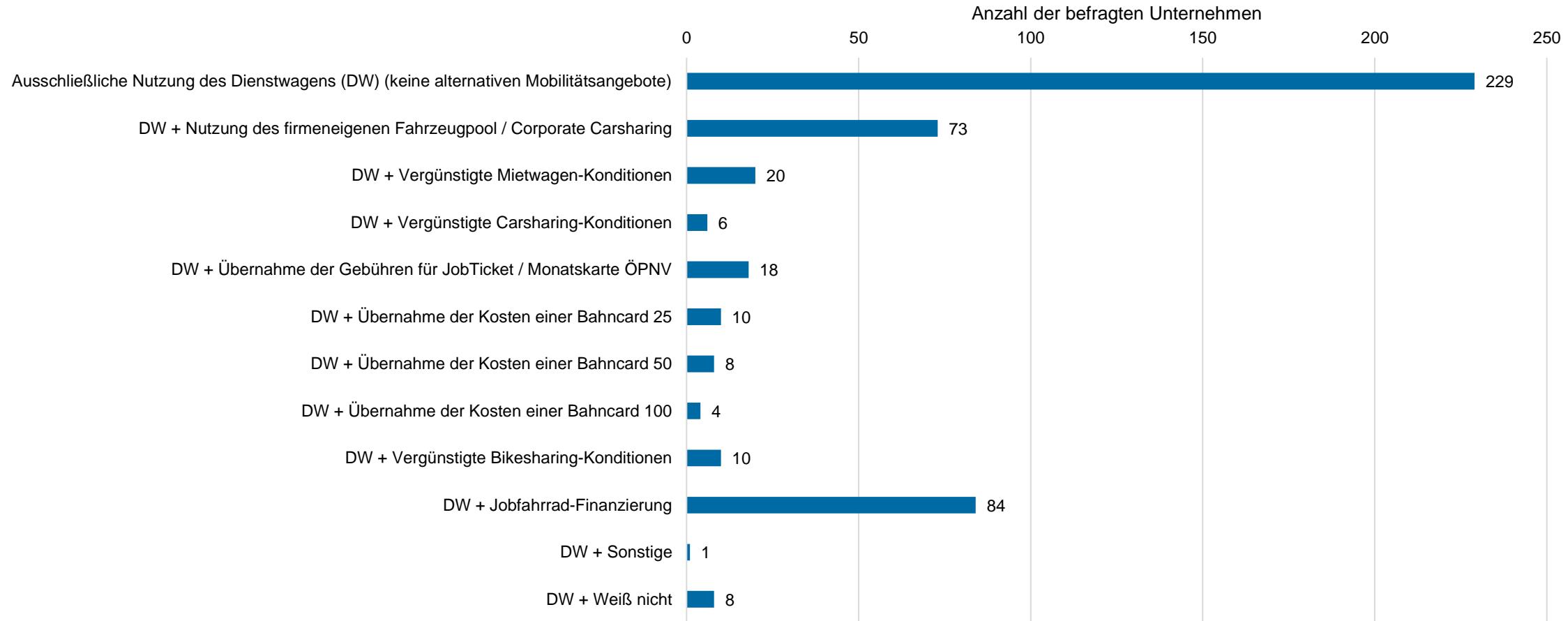


Befragte, die die folgenden Charakteristika erfüllen: „Könnten Sie sich vorstellen, dass ein Mobilitätsbudget* für Sie langfristig Ihren Dienstwagen ersetzt?“ = „Nein, aber Mobilitätsbudget als Ergänzung“ oder „Nein“ ausgewählt. Frage: „Aus welchen Gründen können Sie sich nicht vorstellen, dass ein Mobilitätsbudget für Sie langfristig Ihren Dienstwagen ersetzt (Mehrfachauswahl)?“. n = 94. (MB_19), Beschäftigtenbefragung.

Unbegrenzte Nutzung und kostenloses Tanken des Dienstwagens weit verbreitet

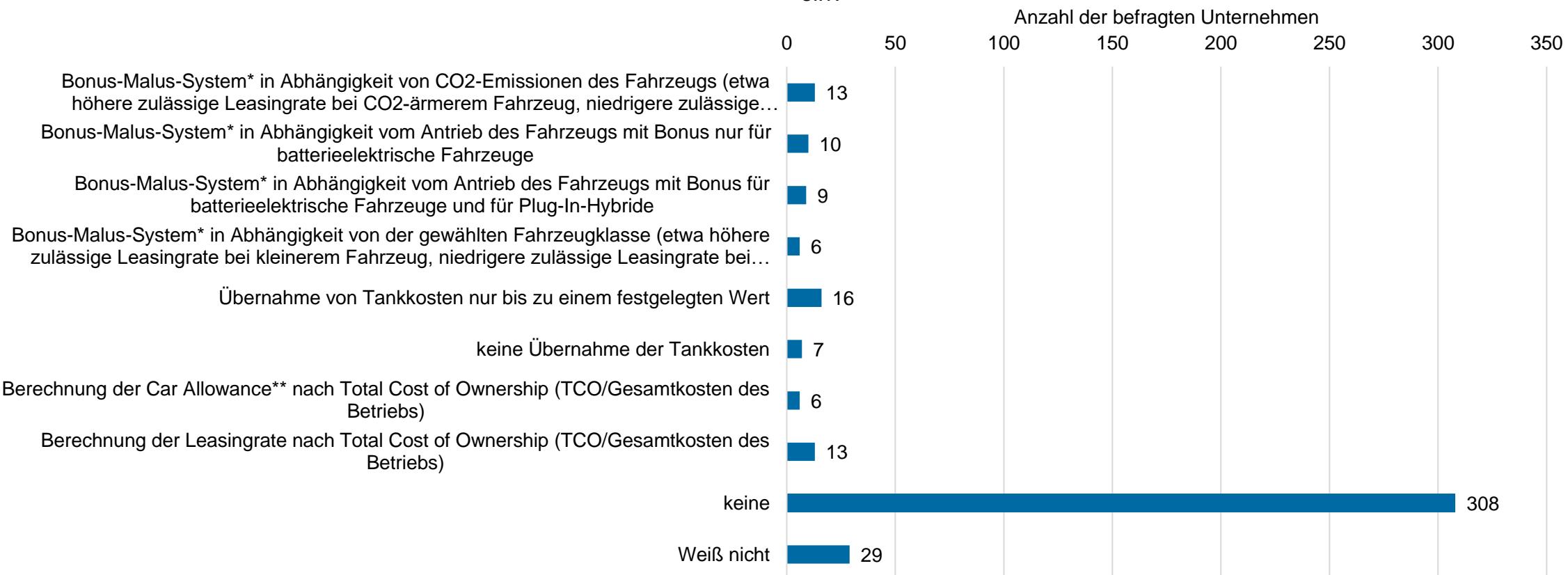


Die Mehrheit der Unternehmen bietet dienstwagen-berechtigten Mitarbeitenden keine Alternativen



Unternehmen setzen kaum Anreize für CO2-arme Fahrzeuge

Welche der folgenden Anreize für die Wahl von besonders CO2-armen Fahrzeugen setzen Sie bei Ihren Mitarbeitenden ein?



Das Mobilitätsbudget – akzeptierte Alternative zum Dienstwagen?

Bei den Mitarbeitenden

- Das Mobilitätsbudget ist bei Mitarbeitenden allgemein beliebt
- 2/3 der Dienstwagen-Nutzer*innen offen für ein Mobilitätsbudget
- Aktuell hat nur jede*r fünfte Mitarbeitende bereits vom Mobilitätsbudget gehört

Bei den Unternehmen

- Dienstwagen noch sehr stark im Fokus. Auseinandersetzung mit Alternativen sollte verstärkt werden
- Push und Pull Maßnahmen umsetzen
- Bekanntheit des Mobilitätsbudgets steigern



Wo geht die Reise hin?

Chancen

- Deutschland ist Pendelland – der typische Arbeitsweg von zu Hause bis zum Arbeitsplatz war im 2017 rund 16 Kilometer lang (infas, 2019)
- Für den Arbeitsweg ist der Pkw besonders beliebt (Hälfte aller Pkw-Kilometer!). Im Jahr 2017 waren 45 Prozent der Autofahrer*innen ausschließlich mit diesem Fahrzeug unterwegs (infas, 2019)
- 2/3 der Dienstwagen-Nutzer*innen offen für ein Mobilitätsbudget

Herausforderungen

- Dienstwagen nach wie vor im Fokus – In 91 % der Unternehmen wird der Fuhrpark in den nächsten 3 Jahren stabil bleiben oder wachsen (Arval 2023)
- Nur 1/5 Mitarbeitenden mit Dienstwagen, würde diesen vollständig abgeben und gegen ein Mobilitätsbudget tauschen. Mobilitätsbudget als Ergänzung hat aber eine größere Anhängerschaft.

Chancen

- Potenzial für Klimaschutz
- CSRD als Gelegenheitsfenster
- Jahressteuergesetz als Gelegenheitsfenster
- Innovative Software-Anbieter erleichtern technische Abwicklung

Herausforderungen

- Mobilitätsbudget ≠ Klimaschutz ?
→ Tankkosten und Taxikosten?
- CSRD bis 2026 nur für gr. Unternehmen
- Pauschalbesteuerung von Mobilitätsbudgets (§ 40 EStG) ohne Nachweispflicht?

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Bei Fragen, Anregungen und Ideen:

j.schreiber@oeko.de



Mittwoch, 21. September 2022

Sechs Thesen zum Mobilitätsbudget

Leitplanken für eine nachhaltigere Unternehmensmobilität



9. Februar 2023

Große Befragung zu nachhaltiger Unternehmensmobilität

Beschäftigte und Fuhrparkverantwortliche befragt

