



Bern, 23. November 2022

Reduzierte Bemessungsgrundlage bei Geschäftsfahrzeugen mit 0 Gramm CO₂-Ausstoss pro Kilometer im Betrieb

Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulats 20.3957 UREK-N vom 8. September 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
2	Begriffliches	4
2.1	Vom Postulat erfasste Fahrzeuge.....	4
2.2	Anschaffungs- und Betriebskosten.....	5
3	Stellungnahmen von Arbeitgeberverbänden und Kantonen.....	5
3.1	Arbeitgeberverbände.....	5
3.2	Kantone	6
4	Besteuerung der privaten Nutzung bei Geschäftsfahrzeuginhaberinnen und -inhabern im geltenden Recht	6
4.1	Wahl zwischen effektiver Abrechnung oder Pauschale möglich	6
4.2	Elektrogeschäftsfahrzeuge vor allem wegen niedrigeren variablen Kosten steuerlich im Nachteil.....	7
4.3	Perspektive der Arbeitgebenden: Elektrofahrzeuge vor allem für Vielfahrende10	
4.4	Perspektive der Arbeitnehmenden: tieferer Kaufpreis steuerlich attraktiver ...	11
4.5	Zwischenfazit: leichte Verzerrung zu Lasten der Elektrofahrzeuge.....	11
5	Ökologische Auswirkungen.....	11
6	Verfassungsrechtliche Auswirkungen	12
7	Fazit.....	12

Zusammenfassung

Das Postulat «Reduzierte Bemessungsgrundlage bei Geschäftsfahrzeugen mit null Gramm CO₂-Ausstoss pro Kilometer» der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrats (20.3957) verlangt, in einem Bericht die Auswirkungen einer reduzierten Besteuerung der privaten Nutzung für Inhaberinnen und Inhaber von Geschäftsfahrzeugen mit null Gramm CO₂ pro Kilometer im Betrieb darzulegen.

Im geltenden Recht haben Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ein Wahlrecht, wie sie die private Nutzung des Geschäftsfahrzeuges steuerlich abrechnen wollen:

- Mittels Pauschale von 0.9 Prozent des Fahrzeugkaufpreises pro Monat und ohne Abzug für den Arbeitsweg, oder
- Abrechnung der effektiven privaten Nutzung, indem die Fahrten mittels Fahrtenbuch einzeln erfasst und als geschäftlich oder privat gekennzeichnet werden. Letztere sind mit 70 Rappen pro gefahrenen Kilometer als Lohnbestandteil zu deklarieren und können um den gesetzlichen Fahrkostenabzug gemindert werden.

Die Abrechnung der effektiven privaten Nutzung eignet sich insbesondere für Geschäftsfahrzeuginhaberinnen und -inhaber mit wenig privat veranlassten Fahrten und kurzem Arbeitsweg. Sie ist allerdings mit administrativem Aufwand verbunden. Die Pauschale kann die tieferen Betriebskosten von Elektrofahrzeugen nicht abbilden und belastet zusammen mit den leicht höheren Kaufpreisen Inhaberinnen und Inhaber von Elektrogewerbfahrzeugen etwas stärker als Inhaberinnen und Inhaber von Fahrzeugen mit herkömmlichem Antrieb. Sie ist jedoch einfach zu handhaben und führt - unabhängig vom Fahrverhalten - zu einer jährlich gleichbleibenden Besteuerung. Die gleiche Bemessungsgrundlage steht jedoch in einem Spannungsverhältnis zur steuerlichen Gleichbehandlung beider Antriebsformen, zumindest solange der Kaufpreis für Elektroautos höher ist als derjenige für Autos mit herkömmlichem Antrieb.

Für den Bundesrat überwiegen die Vorteile der heutigen gleichen Bemessungsgrundlage. Eine reduzierte Bemessungsgrundlage für die – derzeit noch – teureren Elektrofahrzeuge würde kaum dazu führen, dass vermehrt Geschäftsfahrzeuge mit Elektroantrieb gekauft würden. Für die Unternehmen sind die Gesamtkosten über die ganze Lebensdauer (Total Cost of Ownership) entscheidend. Dabei schneiden Elektrofahrzeuge insbesondere bei hohen Kilometerleistungen bereits heute deutlich besser ab, als die im Betrieb teureren Fahrzeuge mit herkömmlichem Antrieb. Weil die Geschäftsfahrzeuginhaberin oder der -inhaber in der Regel nicht über den Antriebstyp des Geschäftsfahrzeuges entscheidet, ist eine steuerliche Förderung bei ihnen nicht zielführend. Eine geringe steuerliche Differenz bei Anwendung der Pauschale ist auch deshalb vertretbar, weil für Geschäftsfahrzeuginhaberinnen und -inhaber stets die effektive Abrechnung möglich ist.

Aus diesen Gründen besteht aus Sicht des Bundesrates kein Handlungsbedarf. Auch die angehörten Arbeitgeberverbände und die Schweizerische Steuerkonferenz haben sich kritisch oder ablehnend geäußert. Insgesamt wird die Wirkung der Massnahme auf den Investitionsentscheid der Arbeitgebenden, mehr Elektrogewerbfahrzeuge anzuschaffen, als gering bis nicht-existent beurteilt.

1 Ausgangslage

Während der Beratung der Totalrevision des Bundesgesetzes über die Verminderung der Treibhausgasemissionen (CO₂-Gesetz)¹ im Parlament reichte Nationalrätin Schaffner einen Antrag ein, wonach die Besteuerung der privaten Nutzung von Dienstfahrzeugen mit 0 Gramm CO₂-Ausstoss pro Kilometer im Betrieb bis 2031 auf einem reduzierten Fahrzeugkaufpreis berechnet werden sollte.² Die Reduktion sollte schrittweise abgebaut werden und der Preisentwicklung von Fahrzeugen mit 0 Gramm CO₂ pro Kilometer im Betrieb Rechnung tragen. Der Ständerat lehnte am 7. September 2020 den Antrag ab mit der Begründung, dass Steuerfragen nicht in das CO₂-Gesetz gehören. Am 8. September 2020 reichte die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates (UREK-N) ein Postulat (20.3957) ein, mit welchem sie verlangt, in einem Bericht die Auswirkungen einer reduzierten Besteuerung der privaten Nutzung für Inhaberinnen und Inhaber von Geschäftsfahrzeugen mit 0 Gramm CO₂ pro Kilometer im Betrieb darzulegen.

Begründet wird das Postulat damit, dass der Wert der privaten Nutzung auf Basis des Anschaffungspreises berechnet werde. Dieser sei bei Elektroautos derzeit signifikant höher als bei fossilen Verbrennern. Gemäss Begründung soll die Massnahme befristet sein. Ausserdem sollen bei der Prüfung der Massnahme Arbeitgebende und Kantone angehört werden.

Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates. Er wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass auch die verfassungsmässigen Auswirkungen untersucht würden, wenn eine Relativierung der Besteuerungsgrundsätze zur Erreichung von ausserfiskalischen Zielen vorgenommen würde. Am 3. Dezember 2020 wurde das Postulat vom Nationalrat angenommen.

2 Begriffliches

2.1 Vom Postulat erfasste Fahrzeuge

Die reduzierte Besteuerung soll nur für Geschäftsfahrzeuge mit 0 Gramm CO₂-Ausstoss pro Kilometer im Betrieb gelten. Die mit der Herstellung der Fahrzeuge verbundenen Emissionen spielen keine Rolle.

Zu den vom Postulat erfassten Fahrzeugen (ohne zusätzlichen Verbrennungsmotor) gehören somit:

- Elektrofahrzeuge (Aufladung am Stromnetz oder mit Solarzellen), und
- Brennstoffzellenfahrzeuge (Betrieb mit Wasserstoff).³

Zu den Fahrzeugen, die im Betrieb **nicht** CO₂ neutral sind, gehören etwa:

- Gasfahrzeuge
- Benzinfahrzeuge
- Dieselfahrzeuge
- Plug-In Hybride und weitere Hybride, bei denen jederzeit die Möglichkeit besteht, den Verbrennungsmotor zu nutzen
- Bioethanol-Fahrzeuge

¹ BBl 2020 7847. Das Stimmvolk hat die Vorlage in der Abstimmung vom 13. Juni 2021 abgelehnt.

² Zu finden unter: <https://www.parlament.ch/centers/eparl/curia/2017/20170071/N3-12%20Schaffner%20DF.pdf> (abgerufen am 6.05.2022).

³ Inhaberinnen und Inhaber von mit Wasserstoff betriebenen Personenfahrzeugen werden im Folgenden wegen der geringen Anzahl nicht speziell erwähnt, sind bei den Aussagen über Elektrofahrzeuginhaberinnen und -inhaber aber immer mitgemeint.

2.2 Anschaffungs- und Betriebskosten

Anschaffungskosten:

Die Anschaffungskosten entsprechen üblicherweise dem Kaufpreis beim Händler oder bei der Autoimporteurin und schliessen auch allfällig mitgekaufte Servicepakete und Sonderausstattungen mit ein. Davon zu unterscheiden sind die Listenpreise, die in der Regel höher sind. Tiefere Kaufpreise resultieren wegen der von den Händlern oder Autoimporteuren gewährten Flottenrabatte. Die Höhe der Rabatte variieren stark und sind neben der Automarke auch abhängig von der Anzahl der gekauften Fahrzeuge. Der für die Bemessungsgrundlage verwendete Kaufpreis enthält keine Mehrwertsteuer. Berechnungsbasis ist bei Leasingfahrzeugen anstelle des Kaufpreises der im Leasingvertrag festgehaltene Barkaufpreis (inkl. allfälliger Sonderausstattung) exklusive MWST.⁴

Betriebskosten:

Die beim Betrieb eines Autos anfallenden Kosten lassen sich in fixe und variable Kosten aufteilen:

- Fixe Kosten entstehen unabhängig von der Fahrleistung. Sie umfassen die Amortisation (Abschreibung), Garagierungskosten (Kosten für Garage, Abstellplatz und Parkgebühren), Versicherungskosten (Haftpflicht, Kasko) sowie diverse andere Kosten (z.B. Motorfahrzeugsteuern, Zinsen, Fahrzeugpflege, Nebenauslagen).⁵ Unter Umständen kommen auch die Kosten für die Installation einer Wallbox und eines Energiezählers hinzu.
- Variable Kosten sind von der Fahrleistung abhängig. Zu den variablen Kosten gehören insbesondere die Kosten für den Treibstoff, für Service und Reparaturen sowie für die Reifen.

3 Stellungnahmen von Arbeitgeberverbänden und Kantonen

3.1 Arbeitgeberverbände

Bei der Prüfung der Massnahme sollen gemäss Postulat Arbeitgebende und Kantone angehört werden. Dazu hat die Eidgenössische Steuerverwaltung dem Schweizerischen Arbeitgeberverband (SAV) und dem Schweizerischen Gewerbeverband (sgv) folgende Fragen gestellt:

1. Welches wären die administrativen und finanziellen Auswirkungen für Arbeitgebende bei einer Umsetzung der Massnahme (zwei unterschiedliche Bemessungsgrundlagen für Verbrenner und Geschäftsfahrzeuge mit 0 Gramm CO₂-Ausstoss pro Kilometer in Betrieb)?
2. Führt die Massnahme zu einer Gleichbehandlung der Inhaber/-innen von unterschiedlichen Geschäftsfahrzeugen?
3. Wie würde sich die vorgeschlagene steuerliche Anpassung mutmasslich auf die Beschaffung von Fahrzeugen auswirken (bspw. Investitionsentscheid für mehr Geschäftsfahrzeuge mit 0 Gramm CO₂-Ausstoss pro Kilometer im Betrieb)?

Beide Verbände nahmen dazu (sgv am 14. Februar 2022, SAV am 28. Februar 2022) Stellung, wobei der SAV zusätzlich auf die Stellungnahme von economiesuisse verwies, die sich mit Schreiben vom 28. Februar 2022 ebenfalls zu den Fragen geäussert hat. Die Stellungnahmen sind in der Beilage ersichtlich. Nachstehend sind die wichtigsten Punkte der Stellungnahmen

⁴ Vgl. Ziff. 3.4.3.2 der MWST-Info 08 Privatanteile, zu finden unter: <https://www.gate.estv.admin.ch/mwst-webpublikationen/public/pages/taxInfos/cipherDisplay.xhtml?publicationId=1000609&componentId=1000747> (Stand: 18.03.2022).

⁵ Vgl. die Angaben auf der Website des «www.tcs.ch/de/testberichte-ratgeber/ratgeber/fahrzeug-kaufen-verkaufen/autosuche-vergleich.php» (Stand 20.06.2022).

aufgeführt.

Generell stehen der sgv und economiesuisse dem Anliegen des Postulates sehr kritisch gegenüber und lehnen es ab. Kritisch ist auch der SAV eingestellt; er lehnt das Anliegen des Postulates aber nicht kategorisch ab.

Zur Frage 1: Die Verbände geben an, dass zwei Bemessungsgrundlagen administrativen Mehraufwand zur Folge hätten. Zudem gehen sie von einem steigenden Abrechnungsrisiko für die Arbeitgebenden aus.

Zur Frage 2: sgv und economiesuisse meinen, die Massnahme führe nicht zu einer Gleichbehandlung der Inhaberinnen und der Inhaber von unterschiedlichen Geschäftsfahrzeugen. Der SAV findet hingegen, die Massnahme führe zu einer Verbesserung für diejenigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich für ein Geschäftsfahrzeug mit 0 Gramm CO₂-Ausstoss pro Kilometer im Betrieb entscheiden.

Zur Frage 3: Insgesamt wird die Wirkung der Massnahme auf den Investitionsentscheid der Arbeitgebenden, mehr Elektrogeschäftsfahrzeuge anzuschaffen, von sgv und economiesuisse als gering bis nichtexistent beurteilt. Vorgebracht wird in diesem Zusammenhang, dass die steuerliche Behandlung von Geschäftsfahrzeugen bei der Anschaffung eher zweitrangig sei und mit der Massnahme unerwünschte Mitnahmeeffekte verbunden wären. Der SAV geht davon aus, dass eine Veränderung der relativen Preise zu einer höheren Anzahl von Anschaffungen von Elektrofahrzeugen führen würde. Der Lenkungseffekt wäre jedoch beschränkt, weil die Anreizwirkung bei den Arbeitgebenden nicht gleich stark ausgeprägt sei wie bei den Arbeitnehmenden.

3.2 Kantone

Die Eidgenössische Steuerverwaltung hat die Schweizerische Steuerkonferenz (SSK) ersucht abzuschätzen, wie hoch der administrative Aufwand für die Kantone bei einer zusätzlichen Bemessungsgrundlage für Inhaberinnen und Inhaber von Geschäftsfahrzeugen mit 0 Gramm CO₂-Ausstoss pro Kilometer im Betrieb wäre, und welche finanziellen Auswirkungen für die Kantone damit verbunden wären.

Die SSK geht in ihrer Stellungnahme vom 11. April 2022 davon aus, dass sich der Kontrollaufwand bei den Veranlagungsbehörden erhöhen dürfte, wenn vermehrt Stichprobenkontrollen gemacht würden. Die finanziellen Auswirkungen auf die Kantone kann die SSK nicht abschätzen. Studien gingen davon aus, dass in drei bis fünf Jahren Elektrofahrzeuge günstiger sein werden als fossil angetriebene Fahrzeuge.⁶

4 Besteuerung der privaten Nutzung bei Geschäftsfahrzeuginhaberinnen und -inhabern im geltenden Recht

4.1 Wahl zwischen effektiver Abrechnung oder Pauschale möglich

Steht den Arbeitnehmenden ein Geschäftsfahrzeug auch zur privaten Nutzung unentgeltlich zur Verfügung, liegt eine geldwerte Leistung des Arbeitgebenden vor. Die geldwerte Leistung ist als Lohnbestandteil der Einkommensteuer unterworfen. Im geltenden Recht besteht ein Wahlrecht,

⁶ Vgl. etwa die Studie von Bloomberg (May 2021), Hitting the EV Inflection Point, zu finden unter: https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/08/2021_05_05_Electric_vehicle_price_parity_and_adoption_in_Europe_Final.pdf (abgerufen am 15.06.2022).

wie die private Nutzung des Geschäftsfahrzeugs abgerechnet werden kann:

- Mittels einer Pauschale von 0.9 Prozent des Fahrzeugkaufpreises pro Monat wird die geldwerte Leistung vom Arbeitgebenden als Gehaltsnebenleistung auf dem Lohnausweis des Arbeitnehmenden ausgewiesen und von diesem als Einkommen aus unselbstständiger Erwerbstätigkeit versteuert.⁷ Die Pauschale von 0.9 Prozent umfasst die private Nutzung des Fahrzeugs ausserhalb der Arbeitstätigkeit und die Fahrten vom Wohn- zum Arbeitsort. Der Abzug für den Arbeitsweg von maximal 3'000 Franken bei der direkten Bundessteuer entfällt mit der Anwendung der Pauschale. abweichende kantonale Regelungen beim Fahrkostenabzug sind möglich.
- Die effektive private Nutzung wird mit einem Fahrtenheft abgerechnet und auf dem Lohnausweis deklariert. Dazu ist jede Fahrt mit den gefahrenen Kilometern in einem Fahrtenbuch zu notieren und zu kennzeichnen, ob sie privater oder geschäftlicher Natur war. Danach sind die privat veranlassenen Kilometer mit 70 Rappen zu multiplizieren. Der derart berechnete Betrag kann in der Steuererklärung um den gesetzlichen Fahrkostenabzug gemindert werden (direkte Bundessteuer bis maximal 3'000 Franken; Kantons- und Gemeindesteuern nach kantonalem Recht).⁸

Unabhängig davon, ob auf dem Lohnausweis die Pauschale angewendet oder die private Nutzung effektiv berechnet wurde, führt dies bei der Mehrwertsteuer zu einer der geldwerten Leistung entsprechenden Vorsteuerkürzung. Zudem sind auf der im Lohnausweis ausgewiesenen Gehaltsnebenleistung Sozialversicherungsabgaben zu zahlen.

4.2 Elektrogeschäftsfahrzeuge vor allem wegen niedrigeren variablen Kosten steuerlich im Nachteil

Anhand des folgenden Beispiels werden für die Geschäftsfahrzeuginhaberinnen oder -inhaber resultierende Differenzen tabellarisch dargestellt. Dabei wird für zwei in Grösse und Leistung vergleichbare Fahrzeuge der geldwerte Vorteil bei unterschiedlichen Fahrleistungen und privaten Nutzungen berechnet und der steuerbaren Pauschale gegenübergestellt.

Tabelle 1: Übersicht zu den Betriebskosten

Übersicht (Zahlen gemäss TCS) ⁹	Elektrofahrzeug VW ID.4 Pro Performance (in CHF)	Benzinfahrzeug VW Tiguan 2.0 TSI 190 Life 4Motion DSG (in CHF)
Listenpreis	49'650	48'300
Abzüglich Flottenrabatt (Annahme: 8 % E.fzg., 15 % B.fzg)	- 3'972	- 7'245
Kaufpreis	45'678	41'055
Steuerbare Pauschale (0.9% x 12 = 10.8%)	4'933	4'434
Jährliche Betriebskosten * bei totaler Fahrleistung von: 5'000 km	8'519	9'230

⁷ Die Höhe der Pauschale ist in der Berufskostenverordnung (Verordnung des EFD über den Abzug der Berufskosten unselbstständig Erwerbstätiger bei der direkten Bundessteuer; SR 642.118.1) geregelt und in der Wegleitung zum Ausfüllen des Lohnausweises bzw. der Rentenbescheinigung, die von der SSK und der ESTV herausgegeben wurde, in den Rz 21-25 näher ausgeführt. Zu finden unter: <https://www.estv.admin.ch/dam/estv/de/dokumente/dbst/formulare/lohnausweis/la-wegleitung-2022.pdf.download.pdf/la-wegleitung-2022.pdf>.

⁸ Am 9. Februar 2014 wurde die Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) vom Volk angenommen. Seit dem 1. Januar 2016 können unselbstständig erwerbstätige Personen nach Artikel 26 des Bundesgesetzes über die direkte Bundessteuer (DBG; SR 642.11) nur noch einen Fahrkostenabzug von maximal 3'000 Franken pro Jahr geltend machen. Das Bundesgesetz vom 14. Dezember 1990 über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden (StHG; SR 642.14) sieht für die Kantone die Möglichkeit, aber nicht die Pflicht vor, auch bei ihren Einkommenssteuern eine Obergrenze für den Fahrkostenabzug festzulegen. Der kantonale Gesetzgeber kann dabei die Obergrenze selber bestimmen. Etwas mehr als die Hälfte der Kantone kennt derzeit eine Begrenzung des Fahrkostenabzugs.

⁹ Zahlen Motorfahrzeugsteuern Kanton ZH und aus TCS-autosuche-vergleich: <https://www.tcs.ch/de/testberichte-ratgeber/ratgeber/fahrzeug-kaufen-verkaufen/autosuche-vergleich.php> (abgerufen 20.06.2022).

10'000 km	9'641	10'921
15'000 km	10'768	12'611
20'000 km	11'895	14'302
25'000 km	13'022	15'992
30'000 km	14'149	17'683
35'000 km	15'276	19'373
40'000 km	16'403	21'064
45'000 km	17'530	22'754
50'000 km	18'657	24'445

* Zur Vereinfachung der Darstellung wird angenommen, dass sämtliche Betriebskosten von den Arbeitgebenden übernommen werden. (z.B. Benzinkarte oder Ladekarte der Arbeitgebenden; entschädigte Ladevorgänge zu Hause nach effektiver Abrechnung)

Bei einer jährlichen Fahrleistung von 20'000 Kilometern ist bei diesem Fahrzeugvergleich der teurere Anschaffungspreis des Elektrofahrzeuges nach 2 Jahren bereits wettgemacht und ein Entscheid des Arbeitgebenden, Elektrogeschäftsfahrzeuge anzuschaffen, von Vorteil.

Tabelle 2: Differenzen zwischen geldwertem Vorteil und steuerbarer Pauschale

Differenzen (in CHF)		Privat veranlasste Fahrleistung (inkl. Arbeitsweg)											
		5'000 km		10'000 km		15'000 km		20'000 km		25'000 km		30'000 km	
		E.fzg.	B.fzg.	E.fzg.	B.fzg.	E.fzg.	B.fzg.	E.fzg.	B.fzg.	E.fzg.	B.fzg.	E.fzg.	B.fzg.
Geschäftlich veranlasste Fahrleistung	5'000 km	-113 *	1'027	2'245	3'973	3'988	6'293	5'484	8'360	6'858	10'302	8'160	12'171
	10'000 km	-1'344	-230	1'014	2'717	2'880	5'161	4'499	7'355	5'978	9'404	7'369	11'103
	15'000 km	-1'959	-858	276	1'963	2'141	4'408	3'796	6'636	5'319	8'731	6'753	10'475
	20'000 km	-2'329	-1'236	-217	1'460	1'614	3'869	3'268	6'098	4'806	8'207	6'261	9'972
	25'000 km	-2'575	-1'487	-569	1'101	1'218	3'465	2'858	5'679	4'395	7'789	n.a.	n.a.
	30'000 km	-2'751	-1'666	-832	832	910	3'151	2'530	5'344	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

* Gesamtfahrleistung hier: 10'000km und Betriebskosten gemäss Tabelle 1: CHF 9'641, Geldwerter Vorteil bei 5'000 km privat veranlasster Fahrleistung entspricht 50 % von CHF 9'641 = CHF 4'820, Differenz zwischen geldwertem Vorteil von CHF 4'820 und der steuerbaren Pauschale von CHF 4'933 gemäss Tabelle 1 beträgt CHF -113.

Eine Abrechnung der effektiv privat veranlassten Fahrten ist für Geschäftsfahrzeuginhaberinnen und -inhaber zwar mit zusätzlichem administrativen Aufwand verbunden, zumindest kann er aber damit eine Überbesteuerung (vgl. ausgewiesene negative Differenzen bei 5'000 oder 10'000 km privat veranlassten Fahrten oben) vermeiden.

Der Vergleich zwischen den beiden Fahrzeugen zeigt, dass in jeder Kombination von geschäftlich zu privat veranlassten Fahrten die Inhaberin oder der Inhaber des Benzinfahrzeuges steuerlich bessergestellt ist. Die Unterschiede zwischen den geldwerten Vorteilen/Nachteilen von Inhaberin oder Inhaber des Benzingeschäftsfahrzeugs und Inhaberin oder Inhaber eines Elektrogeschäftsfahrzeugs hängen bei der Abrechnung mittels Pauschale insbesondere von der privat veranlassten Fahrleistung ab:

Tabelle 3: Übersicht über den steuerlichen Vorteil von Benzin- gegenüber Elektrogeschäftsfahrzeuginhaberinnen und -inhabern abhängig von privat gefahrenen Kilometern.

Besserstellung (in CHF; absolute Zahlen auf 100 ge- rundet)	Privat veranlasste Fahrleistung (inkl. Arbeitsweg)					
	5'000 km	10'000 km	15'000 km	20'000 km	25'000 km	30'000 km
5'000 - 30'000 km geschäftlich veran- lasste Fahrten	ca. 1'100*	ca. 1'700	2'200 - 2'300	2'800 - 2'900	ca. 3'400	ca. 4'000

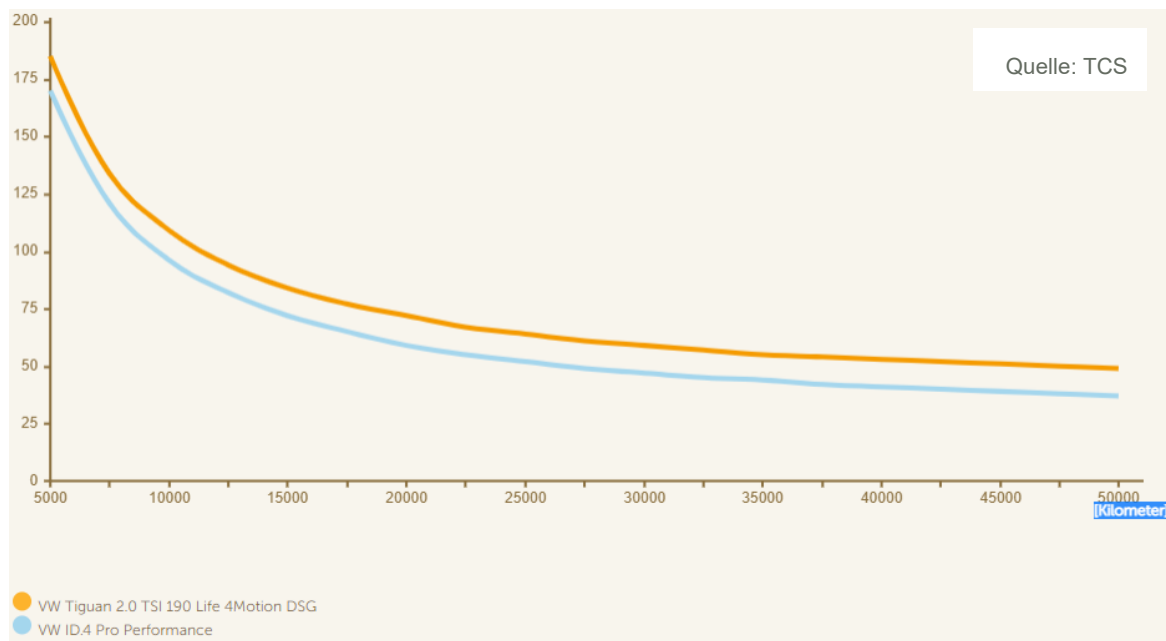
* Zahlen entsprechen den Differenzen von den Werten des E.fzg und des B.fzg in jeweiliger Spalte aus Tabelle 2:
Bei 5'000 km geschäftlich veranlassten Fahrten und 5'000 km privat veranlassten Fahrten: CHF -113 – CHF 1'027
= CHF -1'140 (auf absolute Zahlen gerundet 1'100), bei 10'000 km geschäftlich veranlassten Fahrten und 5'000 km
privat veranlassten Fahrten: CHF -1'344 – CHF -230 = CHF -1'114, bei 15'000 km geschäftlich veranlassten Fahr-
ten und 5'000 km privat veranlassten Fahrten: CHF -1'959 – CHF -858 = CHF -1'101, usw.

Grund für den Anstieg der Unterschiede bei steigender privat veranlasster Fahrleistung sind die niedrigeren variablen Kosten des Elektrogeschäftsfahrzeugs¹⁰, die sich mit zunehmender Privatnutzung stärker auswirken.

¹⁰ Siehe dazu auch NZZ-Artikel vom 11.10.2021, «Treue zum (Elektro-)Auto zahlt sich finanziell und fürs Klima aus».

Tabelle 4: Betriebskostenvergleich pro gefahrenen Kilometer (ohne Abschreibungskosten)

[Rappen]



Wenn die Abschreibungen beim Betriebskostenvergleich ausgeklammert werden, zeigt sich der Kostenvorteil des Elektrogeschäftsfahrzeugs schon ab dem ersten gefahrenen Kilometer.

Die steuerliche Besserstellung von Benzingeschäftsfahrzeuginhaberinnen und -inhabern in Bezug auf die empfangene geldwerte Leistung ist nur zum geringeren Teil auf die Besteuerung nach dem geltenden Recht, d.h. der Pauschale mit dem Kaufpreis als Bemessungsgrundlage, und zum grösseren Teil auf die niedrigeren variablen Kosten des Elektrogeschäftsfahrzeugs zurückzuführen. Insgesamt bewirkt die einheitliche Bemessungsgrundlage eine Verzerrung zuungunsten der Elektrogeschäftsfahrzeuginhaberinnen und -inhaber. Im aufgeführten Beispiel etwa resultiert im Vergleich zur Benzingeschäftsfahrzeuginhaberin oder zum Benzingeschäftsfahrzeuginhaber jährlich ein um 499 Franken höheres steuerbares Einkommen (Kaufpreisdifferenz von 4'623 Franken x 10.8%). Die Besserstellung der Inhaberin oder des Inhabers des Benzingeschäftsfahrzeugs verursacht durch die insgesamt empfangene und mit der Pauschale nicht abgedeckten geldwerten Leistung, d.h. nach dem Einbezug von sämtlichen auf die privat veranlassten Fahrten entfallenden und von den Arbeitgebenden übernommenen Betriebskosten, ist betragsmässig viel höher (vgl. Tabelle 3).

4.3 Perspektive der Arbeitgebenden: Elektrofahrzeuge vor allem für Vielfahrende

Die Arbeitgebenden tragen bei Geschäftsfahrzeugen in der Regel die Vollkosten, d.h. sämtliche fixen und variablen Kosten. Gemäss empirischen Studien¹¹ sind die Betriebskosten (ohne Abschreibungen) eines Elektrofahrzeugs mehrheitlich tiefer als diejenigen eines Fahrzeugs mit Benzin- oder Dieselmotor. Im Einzelfall hängen die Kosten von den angeschafften Geschäftsfahrzeugen und den jährlich gefahrenen Kilometern ab. Grundsätzlich gilt: Je höher die mit dem Geschäftsfahrzeug gefahrenen Kilometer, umso rentabler ist es für die Arbeitgebenden ein Geschäftsfahrzeug mit elektrischem Antrieb anzuschaffen.

¹¹ Anstatt vieler vgl. Ziff. 3.2, Goetzel / Hasanuzzaman, An empirical analysis of electric vehicle cost trends: A case study in Germany, ScienceDirect, Juni 2022, zu finden unter <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210539522000463#>.

4.4 Perspektive der Arbeitnehmenden: tieferer Kaufpreis steuerlich attraktiver

Im Unterschied zu den Arbeitgebenden sind für die Arbeitnehmenden die Betriebskosten des Geschäftsfahrzeuges bei der Fahrzeugwahl nicht relevant. Die Betriebskosten werden in der Regel von den Arbeitgebenden übernommen. Die Arbeitnehmenden, die zwischen einem Elektrogeschäftsfahrzeug und einem Benzin- oder Dieselgeschäftsfahrzeug wählen können, haben daher kaum einen Anreiz, sich für ein Fahrzeug mit geringeren Vollkosten zu entscheiden.

Der geldwerte Vorteil aus der privaten Nutzung wird den Arbeitnehmenden als Einkommensbestandteil steuerlich und sozialversicherungsrechtlich aufgerechnet. Die Höhe der Aufrechnung wird mittels monatlicher Pauschale vom Kaufpreis des Fahrzeugs berechnet. Aus Perspektive der Arbeitnehmenden ist der Kaufpreis für die Fahrzeugwahl deshalb relevant. Wegen des gegenüber Benzin- oder Dieselfahrzeugen derzeit in der Regel noch höheren Kaufpreises¹² ist für Arbeitnehmende das Elektrofahrzeug steuerlich weniger attraktiv.

4.5 Zwischenfazit: leichte Verzerrung zu Lasten der Elektrofahrzeuge

Der Kaufpreis als Bemessungsgrundlage für die Pauschale bewirkt eine leichte Verzerrung zuungunsten der Elektrofahrzeuge (vgl. Ziff. 4.2). Ein weiterer Faktor, der gegen ein Elektrogeschäftsfahrzeug sprechen könnte, sind fehlende Ladestationen am Wohnort der Geschäftsfahrzeuginhaberin oder des -inhabers.

5 Ökologische Auswirkungen

Gemäss Treibhausgasinventar der Schweiz war der Verkehr im Jahr 2020 für rund 39 Prozent der CO₂-Emissionen der Schweiz verantwortlich. Auf Personenwagen entfiel ein Anteil von 69 Prozent der 13.4 Mio. Tonnen CO₂-Emissionen des Verkehrs.¹³ Total gab es im Jahr 2021 in der Schweiz 4'668'235 zugelassene Personenwagen, wovon 70'223 Personenwagen elektrisch angetrieben wurden (ohne Hybridantriebe).¹⁴ Dies ist ein Anteil von 2 Prozent vom Total der zugelassenen Personenwagen.

Der Anteil der Geschäftsfahrzeuge am gesamten Personenwagenbestand wird in der Schweiz schätzungsweise um die 10 Prozent oder darunter liegen.¹⁵ Wenn die Bemessungsgrundlage für Geschäftsfahrzeuge mit Elektroantrieben tatsächlich reduziert würde, ist nicht davon auszugehen, dass deswegen die Elektromobilität stark zunähme und damit die CO₂-Emissionen effektiv reduziert würden (vgl. Antworten der Arbeitgeberverbände zur Frage 3 in Ziff. 3.1).

Die Wahl des Antriebs bei der Beschaffung von Geschäftsfahrzeugen durch Flottenbetreibende

¹² Ab 2027 hingegen in allen Fahrzeugklassen günstiger gemäss einer Studie von Bloomberg New Energie Finance [BNEF], zu finden unter: https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/08/2021_05_05_Electric_vehicle_price_parity_and_adoption_in_Europe_Final.pdf (abgerufen am 29.06.2022).

¹³ Zu finden unter: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/unfaelle-umweltauswirkungen/umweltauswirkungen.html> (Stand am 30.03.2022).

¹⁴ Zu finden unter: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge.html> (Stand am 30.03.2022).

¹⁵ Schätzung aufgrund von Zahlen in Deutschland. In Deutschland gab es im Jahr 2020 ca. 5.15 Millionen Personenkraftwagen (Pkw) mit gewerblichen Eigentümern. Dies entsprach einem Anteil am gesamten Pkw-Bestand von rund 10.7 Prozent (Zu finden unter: https://de.statista.com/themen/7320/firmenwagen/#topicHeader_wrapper (abgerufen am 30.03.2022)). Es ist bei den Zahlen aus Deutschland davon auszugehen, dass viele PKWs rein gewerblich genutzt werden und nicht als Geschäftsfahrzeuge taugen, bei denen auch eine private Nutzung möglich wäre. Daher wird der Anteil der Geschäftsfahrzeuge sehr wahrscheinlich unter 10 Prozent liegen.

wird weit stärker durch die sogenannten Total Cost of Ownership¹⁶ der Fahrzeuge beeinflusst als durch die Höhe der Steuern, die Personen mit Geschäftsfahrzeugen bezahlen müssen. Wegen den tieferen Betriebskosten schneiden Elektrofahrzeuge bei den Total Cost of Ownership insbesondere bei hohen Kilometerleistungen besser ab als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.

6 Verfassungsrechtliche Auswirkungen

Eine reduzierte Bemessungsgrundlage für Inhaberinnen und Inhaber von Elektrogewerewagen würde die Differenzen zwischen Benzin- oder Dieseltaxiwagen und Elektrowagen verringern, aber nicht beseitigen.

Bei einer Privatnutzung, die sich aus den üblichen Pendlerdistanzen und normalen weiteren Privatgebrauch ergibt, halten sich die Differenzen in einem vertretbaren Rahmen.¹⁷ Eine mathematisch exakte Gleichbehandlung jedes einzelnen Steuerpflichtigen ist bei der Verwendung von Pauschalen, die sich aus Gründen der Praktikabilität auf Anschaffungswerte beziehen, auch nicht möglich.

7 Fazit

Differenzierte Bemessungsgrundlagen führen nicht zu einer Gleichbehandlung der Inhaberinnen und der Inhaber von Geschäftsfahrzeugen mit unterschiedlichen Antrieben, da der Kaufpreis als Substitut für die geldwerte Leistung des Arbeitgebers unterschiedliches Fahrverhalten und damit die von den Arbeitgebenden übernommenen Betriebskosten nicht exakt erfassen kann.

Gegen eine zweite Bemessungsgrundlage spricht zudem, dass in den nächsten Jahren die Preisdifferenzen bei der Anschaffung voraussichtlich sinken werden (vgl. Ziff. 4.4) und die dadurch verursachte unterschiedliche Besteuerung der privaten Nutzung von Benzin- oder Dieseltaxiwagen und Elektrowagen reduziert wird. Somit würde die Begründung für eine reduzierte Bemessungsgrundlage bei Elektrowagen rasch von der Realität überholt, auch wenn die Massnahme befristet wäre.

Auch sind die Rückmeldungen der Arbeitgeberverbände und der kantonalen Steuerverwaltungen zu einer reduzierten Bemessungsgrundlage aus der Anhörung kritisch bis ablehnend.

Aus diesen Gründen sieht der Bundesrat keinen Handlungsbedarf, befristet eine reduzierte Bemessungsgrundlage für die Besteuerung von Geschäftsfahrzeugen mit 0 Gramm CO₂-Ausstoss pro Kilometer im Betrieb einzuführen.

Beilagen:

- Stellungnahmen von Arbeitgeberverbänden (SAV, SGV, economiesuisse) und SSK (Kantone)

¹⁶ Total Cost of Ownership, abgekürzt TCO, ist eine ganzheitliche Kostenbetrachtung von Produkten, die nicht nur die Anschaffungskosten, sondern auch laufende direkte und indirekt Kosten über den kompletten Lebenszyklus hinweg berücksichtigt.

¹⁷ Durchschnittlich legen Pendler pro Arbeitstag 30 Kilometer zurück. Bei 220 Arbeitstagen ergibt sich somit eine Fahrleistung von 6'600 Kilometern (ohne Wochenendnutzung und andere privat veranlassten Fahrten). Privat veranlasste Fahrten von über 15'000 Kilometer pro Jahr dürften deshalb eher die Ausnahme sein. Im Jahr 2015 fuhren Personenwagen, die sich im Besitz von Haushalten befinden durchschnittlich knapp 12'000 km pro Jahr (siehe <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/aktuell/neue-veroeffentlichungen.assetdetail.1840477.html>).