

Nachhaltigkeit mit steuerlichem Nachteil

Der Bund ist bestrebt, die Nutzung von elektrisch betriebenen Autos zu fördern. Werden Elektrofahrzeuge in Firmenbesitz privat genutzt, fällt aufgrund ihrer hohen Anschaffungskosten bei den geltenden Regelungen eine entsprechend höhere steuerliche Belastung an.



David Klein
BSc in Betriebsökonomie, dipl. Wirtschaftsprüfer,
zugelassener Revisionsexperte
Partner TRETOR AG, Basel
Mitglied EXPERTsuisse
david.klein@tretor.ch

Rund acht von zehn Erwerbstätigen in der Schweiz sind Pendlerinnen und Pendler. In absoluten Zahlen entspricht dies rund 3,6 Mio. Menschen. 70 Prozent arbeiten ausserhalb ihrer Wohngemeinde. Der Kantonsvergleich zeigt, dass Basel-Stadt und Zug gemessen an ihrer Grösse am meisten Pendlerinnen und Pendler aus anderen Kantonen anziehen. Rund die Hälfte der Pendelnden benutzt als Hauptverkehrsmittel das Auto für den Arbeitsweg.

Viele Unternehmen stellen ihren Angestellten ein Geschäftsfahrzeug zur Verfügung, das auch für private Zwecke genutzt werden darf. Gerade diese Möglichkeit der Privatnutzung ist für viele Angestellten ein hochgeschätztes Incentive.

Ambitiöse Ziele

Die private Nutzung des Geschäftsfahrzeuges stellt für die Mitarbeitenden einen geldwerten Vorteil dar, welcher als zusätzlicher Lohnbestandteil der Einkommensbesteuerung unterliegt. Dieser zusätzliche Lohnbestandteil ist auch unter dem Begriff «Privatanteil Geschäftsfahrzeug» bekannt. Der Privatanteil kann dabei effektiv oder pauschal ermittelt werden, wobei in der Praxis häufiger die pauschale Ermittlung anzutreffen ist.

In der Schweiz entfällt mehr als ein Drittel des Gesamtenergieverbrauchs auf den Verkehrssektor, wobei etwas über 70 Prozent der CO₂-Emission auf den Personenverkehr zurückzuführen sind. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) fördert die Nutzung von alternativ angetriebenen Fahrzeugen und den Aufbau eines Netzes von Schnellladestationen entlang der Nationalstrassen.

Das Engagement zugunsten der Elektromobilität wurde in der Roadmap Elektromobilität 2022 mit dem Ziel festgehalten, den Anteil der Elektrofahrzeuge (E-Autos und Plug-in-Hybride) an Neuzulassungen bis 2022 auf 15 Prozent zu erhöhen. Dieses Ziel wurde bereits 2021 erreicht. Eine neue Roadmap Elektromobilität 2025 hat das ehrgeizige Ziel, den Anteil der E-Fahrzeuge an Neuzulassungen bis 2025 auf 50 Prozent (!) zu steigern. Die Elektromobilität gewinnt damit nicht nur im privaten, sondern auch im geschäftlichen Umfeld weiter an Bedeutung.

Wird der vorerwähnte Privatanteil für das Geschäftsfahrzeug pauschal ermittelt, ist für dessen Berechnung der Kaufpreis des Fahrzeuges massgeblich. Hierfür wird im Moment noch nicht zwischen herkömmlichen und elektrobetriebenen Fahrzeugen unterschieden. Derzeit sind aber die Preise für E-Fahrzeuge im Vergleich zu vergleichbaren Verbrennerfahrzeugen um einiges höher. Andererseits fallen die Unterhaltskosten von E-Fahrzeugen fast nicht mehr ins Gewicht. Daher sind für Unternehmen E-Geschäftsfahrzeuge in Bezug auf die laufenden Kosten deutlich attraktiver.

Nachteil für die Benutzung teurer -Stromer

Aus der Perspektive der Angestellten sieht es allerdings anders aus. Der als Lohn zu versteuernde Privatanteil steigt aufgrund der regelmässig höheren Anschaffungskosten der E-Fahrzeuge, womit eine höhere Einkommenssteuerbelastung resultiert. Ein politischer Vorstoss zur Reduktion des Privatanteiles bei E-Fahrzeugen hat der Bundesrat am 25. November 2020 abgelehnt,

womit für E-Fahrzeuge im Moment noch die gleichen Regeln gelten wie für herkömmliche Verbrenner, obwohl deren Förderung vorgesehen ist.

An dieser Stelle ist an die FABI-Einführung (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) im Jahr 2015 zu erinnern. Im Zuge dieser Einführung wurde der Berufskostenabzug für Pendler auf Stufe des Bundes auf 3000 Franken limitiert. Viele Kantone folgten dieser Regelung und führten eigene Limiten ein. Das Thema der Geschäftsfahrzeuge rückte damals ebenfalls ins Zentrum der Aufmerksamkeit, da für den Arbeitsweg von Amtes wegen ein zusätzlicher geldwerter Vorteil in Form eines fiktiven Lohnes bei den betroffenen Angestellten aufgerechnet wurde. Immerhin wurde diese Praxis ab dem 1. Januar 2022 durch einen höheren Privatanteil auf Geschäftsfahrzeugen ersetzt und abgeschafft.

Die Förderung der E-Mobilität ist sicherlich im Grundsatz zu begrüßen. Es kann jedoch nicht sein, dass dies versteckt und über höhere Einkommenssteuerbelastungen zu Lasten der arbeitenden und pendelnden Bevölkerung geht. Zusätzliche, wirtschaftlich kaum gerechtfertigte Belastungen hat diese Bevölkerungsgruppe im Zuge der FABI-Einführung schon einmal schlucken müssen. Daher wäre es zu begrüßen, wenn sich die Politik dieses Themas, trotz einer ablehnenden Haltung seitens des Bundesrates, nochmals annehmen und über die Bücher gehen würde.