



Eidgenössische Steuerverwaltung
Per Email
reto.braun@estv.admin.ch

Bern, 14. Februar 2022 sgv-Sc

Anhörungsantwort

Bericht in Erfüllung des Postulats 20.3957 «Reduzierte Bemessungsgrundlage bei Geschäftsfahrzeuge mit 0 Gramm CO₂-Ausstoss pro Kilometer im Betrieb»

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99,8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Zur Anhörung der Arbeitgebenden werden folgende Fragen gestellt und eingerückt vom sgv beantwortet:

1. Welches wären die administrativen und finanziellen Auswirkungen für die Arbeitgebenden bei einer Umsetzung der Massnahme (zwei unterschiedliche Bemessungsgrundlagen für Verbrenner und Geschäftsfahrzeuge mit 0 Gramm CO₂-Ausstoss)?

Grundsätzlich wird der administrative Mehraufwand hoch im Vergleich zu den effektiv erzielten Steuerreduktionen eingeschätzt. Eine Verdopplung der Abrechnungsgänge ist mit Regulierungskosten verbunden, was die Attraktivität der Massnahme einschränkt. Sollte eine solche Verdopplung eingeführt werden, dann muss der Entscheid über Varianten unbedingt beim Betrieb liegen. Sollte eine solche Massnahme eingeführt werden, ist eine flottenabhängige Pauschalierung einfacher umzusetzen als genaue Abrechnungen.

2. Führt die Massnahme zu einer Gleichbehandlung der Inhaber/-innen von unterschiedlichen Geschäftsfahrzeugen?

Die UREK N unterliegt in ihrer Analyse der Ausgangslage einem Fehler. Zwar sind die Anschaffungskosten für Fahrzeuge mit 0 Gramm CO₂ Ausstoss hoch, doch ihre Betriebskosten sind viel niedriger. Die Lebenszykluskosten gleichen sich in etwa aus. Entsprechend ist es nicht notwendig, Fahrzeuge mit 0 Gramm CO₂ Ausstoss besonders zu behandeln.

Es ist noch darauf hinzuweisen, dass die von der UREK N gefolgte Logik an sich schon mehrdeutig ist. Wenn es ein Desideratum ist, höhere Anschaffungskosten auszugleichen, dann müssten auch Offroader, besonders luxuriöse Wagen, besonders technikintensive Autos usw. vom angeregten Anreiz profitieren. Das wäre aber absurd. Wenn es hingegen das

Desideratum ist, den CO2 Ausstoss der Flotte zu senken, dann müssten auch besonders energieeffiziente Wagen vom vorgeschlagenen Ausgleichsmechanismus profitieren. Auch das würde zu sehr hohen Regulierungskosten führen. Angesichts dieser logischen Unzulänglichkeiten ist zu vermuten, dass die UREK N hier Partikularinteressen nachgeht.

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)?

Solche Entscheide fallen immer grundsätzlich holistisch aus. D.h., auch wenn die steuerlichen Anreize ein Entscheid-Element ist, bestehen noch andere. Da die Lebenszykluskosten der Fahrzeuge mit 0 Gramm CO2 Ausstoss etwa gleich hoch ist wie bei anderen, werden nicht ökonomischen Überlegungen entscheidend sein. Vielmehr werden normative Aspekte und die Öffentlichkeitswirkung den Entscheid prägen. Damit ist von einer geringen bis nicht-existenten Auswirkung der vorgeschlagene Anpassung auszugehen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Hans-Ulrich Bigler
Direktor, e. Nationalrat



Henrique Schneider
stellvertretender Direktor