

Sitzung vom 3. Juli 2024

760. Postulat (E-Mobilität: Mitarbeitende steuerlich nicht benachteiligen)

Kantonsrat Mario Senn, Adliswil, sowie die Kantonsrättinnen Sarah Fuchs, Meilen, und Franziska Barmettler, Zürich, haben am 22. April 2024 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, die steuerrechtlichen Vorgaben zur Nutzung von Geschäftsfahrzeugen zu überprüfen und gegebenenfalls so anzupassen, dass Mitarbeitende mit elektrisch betriebenen Geschäftsfahrzeugen steuerlich nicht benachteiligt werden. Diese Anpassung kann befristet sein oder auslaufen, sobald sich die steuerrechtlich relevanten Bedingungen zwischen konventionell und elektrisch betriebenen Fahrzeugen angeglichen haben

Begründung:

Der Dekarbonisierung des Verkehrs kommt für die Erreichung der Klimaziele grosse Bedeutung zu. Immer mehr Unternehmen elektrifizieren vor diesem Hintergrund ihre Fahrzeugflotten. Aussendienstmitarbeitende, Servicetechniker usw. dürfen das für ihre Arbeit notwendige Geschäftsfahrzeug ausserhalb der Arbeitszeit häufig nach Hause nehmen. Dazu bestehen umfangreiche steuerrechtliche Vorschriften, welche die mögliche Privatnutzung des Geschäftsfahrzeuges regeln.

Diese Regelungen können bei elektrisch betriebenen Fahrzeugen eine Benachteiligung der Mitarbeitenden in Form einer höheren Einkommenssteuerbelastung bewirken:

- Aus technischen Gründen drängt sich eine Ladung der E-Fahrzeuge über Nacht auf. Unternehmen übernehmen deshalb häufig die Kosten der Installation der Ladeinfrastruktur bei den Arbeitnehmenden. Diese Kostenübernahme wird als Lohnbestandteil betrachtet und erhöht das steuerbare Einkommen.
- Unternehmen beteiligen sich an Stromkosten für die Ladung der Fahrzeuge. Gemäss Ziff. 2.5 des Musterspesenreglements der Schweizerischen Steuerkonferenz (SSK) ist der steuerfreie Betrag auf Fr. 60.– pro Monat beschränkt. Dieser Betrag reicht in den meisten Fällen nicht, um die Stromkosten – erst recht nach den grossen Strompreisseigerungen – zu decken. Höhere Entschädigungen an Mitarbeitende zur Deckung der gestiegenen Stromkosten erhöhen das steuerbare Einkommen.

- Der höhere Anschaffungspreis von elektrisch betriebenen Fahrzeugen führt zu einem höheren Privatanteil, da bei der entsprechenden Pauschale nicht zwischen elektrischem und herkömmlichem Antrieb unterschieden wird (vgl. RRB Nr. 1099/2021). Diese «Gleichbehandlung von Ungleichem» erhöht die Steuerbelastung der Mitarbeitenden ebenfalls.

Es kann nicht im Sinn der Klima-Ziele sein, dass das Engagement von Unternehmen zur Elektrifizierung von Fahrzeugen zu einer Erhöhung der Steuerbelastung der Mitarbeitenden führt. Der Regierungsrat wird deshalb eingeladen, die steuerrechtlichen Vorgaben zu überprüfen und gegebenenfalls so anzupassen, dass Flottenelektrifizierungen nicht zu einem Anstieg der Einkommenssteuerbelastung der Mitarbeitenden führen. Eine solche Anpassung kann auch befristet sein oder auslaufen, wenn sich die preislichen Bedingungen zwischen konventionell und elektrisch betriebenen Fahrzeugen angeglichen haben.

Auf Antrag der Finanzdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Mario Senn, Adliswil, Sarah Fuchs, Meilen, und Franziska Barmettler, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

Gemäss Art. 17 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die direkte Bundessteuer (SR 642.11) und § 17 Abs. 1 des Steuergesetzes (LS 631.1) sind alle Einkünfte aus einer unselbstständigen Erwerbstätigkeit als Einkommen steuerbar. Auch das Steuerharmonisierungsgesetz (StHG; SR 642.14) gibt den Kantonen verbindlich vor, dass alle Einkünfte aus unselbstständiger Erwerbstätigkeit der Einkommenssteuer unterliegen (Art. 7 Abs. 1 StHG). Neben dem Lohn gehören dazu sämtliche geldwerten Vorteile, so auch die Übernahme von Kosten der Arbeitnehmenden, die nicht im Rahmen der dienstlichen Tätigkeit, z. B. auf Geschäftsreisen, angefallen sind. Zu den im Postulat erwähnten Punkten ergibt sich aus diesen gesetzlichen Grundlagen die folgende Beurteilung:

- **Übernahme der Kosten für die Installation von Ladeinfrastrukturen am Wohnort der Arbeitnehmenden durch die Arbeitgebenden:** Bei der Übernahme dieser Kosten handelt es sich um einen geldwerten Vorteil, der gemäss den zwingenden Vorgaben des Bundesrechts zum steuerbaren Einkommen gehört. Der Kanton Zürich hat keinen Spielraum, diese Vorgaben anzupassen. Somit wäre auch die im Postulat geforderte Überprüfung der steuerrechtlichen Bestimmungen zwecklos.

Pauschale für den Privatanteil eines Geschäftsfahrzeugs: Dürfen Arbeitnehmende ihre Geschäftsfahrzeuge auch für private Fahrten benutzen, erhalten sie einen geldwerten Vorteil. Auch dieser geldwerte Vorteil gehört gemäss den zwingenden Vorgaben des Bundesrechts zum steuerbaren Einkommen. Um den Arbeitgebenden die Ermittlung dieses geldwerten Vorteils zu vereinfachen, dürfen diese anstelle der tatsächlichen Kosten der privaten Nutzung eine Pauschale im Lohnausweis deklarieren. Diese Pauschale beträgt pro Monat 0,9% des Kaufpreises. Diese Pauschale wurde für die direkte Bundessteuer (Art. 5a Verordnung des EFD über den Abzug der Berufskosten un-selbstständig Erwerbstätiger bei der direkten Bundessteuer; SR 642. 118.1) und für den Lohnausweis (Randziffer 21 der Wegleitung zum Ausfüllen des Lohnausweises bzw. der Rentenbescheinigung) schweiz-weit einheitlich auf 0,9% festgelegt. Diese Regelung wird auch für die AHV-Beiträge angewendet. Die im Postulat geforderte Überprüfung der steuerrechtlichen Bestimmungen wäre somit auf kantonaler Ebene nicht zielführend.

Zudem wurde die im Postulat geforderte Überprüfung erst vor Kurzen vom Bundesrat vorgenommen. In seinem Bericht vom 23. November 2022 in Erfüllung des Postulats 20.3957 UREK-N vom 8. September 2020 «Reduzierte Bemessungsgrundlage bei Geschäftsfahrzeugen mit 0 Gramm CO₂-Ausstoss pro Kilometer im Betrieb» ist der Bundesrat zum Ergebnis gelangt, dass an einer einheitlichen Pauschale festzuhalten ist. Für den Bundesrat überwiegen die Vorteile der heutigen gleichen Bemessungsgrundlage. Eine reduzierte Bemessungsgrundlage für die – derzeit noch – teureren Elektrofahrzeuge würde gemäss Bundesrat kaum dazu führen, dass vermehrt Geschäftsfahrzeuge mit Elektroantrieb gekauft würden. Für die Unternehmen seien nämlich die Gesamtkosten über die ganze Lebensdauer (Total Cost of Ownership) entscheidend. Dabei würden Elektrofahrzeuge insbesondere bei hohen Kilometerleistungen bereits heute deutlich besser abschneiden als die im Betrieb teureren Fahrzeuge mit herkömmlichem Antrieb. Weil die Geschäftsfahrzeughaberin oder der -haber in der Regel nicht über den Antriebstyp des Geschäftsfahrzeugs entscheidet, sei eine steuerliche Förderung bei ihnen nicht zielführend. Eine geringe steuerliche Differenz bei Anwendung der Pauschale sei auch deshalb vertretbar, weil für Geschäftsfahrzeughaberinnen und -haber stets die effektive Abrechnung möglich ist. Im Rahmen einer Anhörung zum Postulat hatten sich auch die Arbeitgeberverbände kritisch oder ablehnend zu unterschiedlichen Pauschalen geäussert.

Auch der Regierungsrat hat bereits mit der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 265/2021 betreffend Korrektur Steuernachteil privat genutzter Geschäftsfahrzeuge mit elektronischem Antrieb aufgezeigt,

dass unterschiedlich hohe Pauschalen für Elektrofahrzeuge und für Fahrzeuge mit herkömmlichen Antrieben nicht angezeigt sind. Im Hinblick auf die nötigen Vereinfachungen bei einer Pauschallösung und die sinkenden Preise von Elektrofahrzeugen sei zudem gar nicht von einer steuerlichen Benachteiligung von Elektrofahrzeugen auszugehen.

- **Beteiligung der Arbeitgebenden an den Stromkosten der Arbeitnehmenden für die Ladung der Fahrzeuge:** Die Schweizerische Steuerkonferenz (SSK) hat Mustervorlagen für Spesenreglemente für Unternehmen und Non-Profit-Organisationen veröffentlicht. Liegt ein genehmigtes Spesenreglement vor, sind im Lohnausweis lediglich die Pauschalspesen anzugeben. Damit das vom zuständigen Sitzkanton genehmigte Spesenreglement auch von den anderen Kantonen anerkannt wird, müssen sich die Spesenansätze an den Mustervorlagen der SSK orientieren. Gemäss Ziff. 2.5 der Mustervorlage kann eine monatliche Pauschalentschädigung von maximal Fr. 60 für das Laden des Fahrzeugs am Wohnort der Mitarbeitenden ausbezahlt werden, wenn den Mitarbeitenden ein Elektrofahrzeug zur Verfügung gestellt wird. Dieser maximale Pauschalbetrag gilt damit einheitlich für die ganze Schweiz. Würde der Kanton Zürich in den von ihm zu beurteilenden Spesenreglementen höhere Pauschalbeträge zulassen, wäre die Anerkennung der Spesenreglemente in den anderen Kantonen nicht mehr gewährleistet. Auch hier wäre damit die im Postulat geforderte Überprüfung der steuerrechtlichen Bestimmungen auf kantonaler Ebene nicht zielführend. Unzutreffend ist zudem die im Postulat aufgestellte Behauptung, dass die Pauschale in den meisten Fällen nicht ausreiche. Ein mittleres Elektroauto verbraucht 15 kWh auf 100 km. Im Niedertarif der Stadt Zürich (ewz.econatur) kostet die Ladung der Batterie Fr. 2.78 für 100 km. Mit einem monatlichen Pauschalbetrag von Fr. 60 kann das Auto damit für rund 2200 km geladen werden, was einer jährlichen Fahrleistung von 26 400 km entspricht. Wird ein weniger sparsames Elektroauto mit einem Verbrauch von 20 kWh und ein höherer Tarif unterstellt (EKZ Mixstrom, Niedertarif) ergibt sich immer noch eine jährliche Fahrleistung von rund 12 000 km.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 144/2024 abzulehnen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Finanzdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli