



**Erik Steiger**  
Swiss ESG and Tax Leader  
Partner PwC Basel  
Mitglied EXPERTsuisse  
[erik.steiger@pwc.ch](mailto:erik.steiger@pwc.ch)

## Der Umstieg aufs Elektroauto

### Steuerliche Förderungen der Elektromobilität?

Im November wurde von der Basler Stimmbevölkerung sowohl die Klimagerechtigkeitsinitiative als auch ihr Gegenvorschlag angenommen. In der Stichfrage machte der Gegenvorschlag das Rennen. Basel-Stadt positioniert sich somit mit einem Netto-Null-Ziel bis 2037 im Klimaschutz als Vorreiter unter den Kantonen. Ein wichtiges Handlungsfeld mit grossem Potenzial ist die Mobilität. Den Elektroautos wird in den kommenden Jahren eine wichtige Rolle zukommen.

Wie fast in jedem Lebensbereich stellen sich auch bei der Elektromobilität steuerliche Fragen. Angefangen bei der Motorfahrzeugsteuer, die mit typisch kantonaler Vielfalt aufwartet. In Basel-Stadt berechnet sich diese aus den Komponenten Leergewicht und CO<sub>2</sub>-Emissionen. Bei ausschliesslich elektrisch betriebenen PKWs wird nur das Leergewicht besteuert, da deren Betrieb (direkt) kein CO<sub>2</sub> ausstösst. Darüber hinaus wird die Motorfahrzeugsteuer mittels eines Steuerrabatts gar halbiert. Dieser wird nur so lange gewährt, bis 5 % aller in Basel-Stadt registrierten PKWs Elektroautos sind, höchstens jedoch bis 2027.

Der Kanton Basel-Landschaft gewährt Steuerermässigungen – oder Aufschläge – je nach CO<sub>2</sub>-Ausstoss des PKWs. Im Kanton Solothurn sind Fahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Antrieb ganz von der Verkehrssteuer befreit. Und um innerhalb unserer Region das Feld und Spektrum abzurunden: Der Kanton Aargau kennt keine spezifische Steuervergünstigung für Elektroautos.

#### Streitpunkt Lade-Infrastruktur

Im Mieterland Schweiz führt die Erschliessung von Einstellhallen regelmässig zu Diskussionen zwischen der Mieterschaft und den Vermietern. Aber auch Stockwerkeigentümer sind untereinander nicht vor Diskussionen gefeit. Es gibt kantonale und sogar kommunale Unterschiede betreffend die Subventionen der Grundinstallation. Primeo Energie unterstützt die Hauseigentümer mit einer Anschubfinanzierung bei der Bereitstellung der Grundinfrastruktur pauschal pro Ladepunkt mit 500 Franken (dieser Beitrag muss versteuert werden). In Basel

werden bis Ende 2026 200 öffentliche Ladestationen durch die IWB errichtet, eine Anschubfinanzierung für Private ist zurzeit nicht geplant, ebenso nicht bei der EBL. Die privat getragenen Kosten von Hauseigentümern sind zurzeit nicht steuerlich abzugsfähig und werden als wertvermehrende Investition angesehen. Der allfällig spätere Unterhalt der Ladeinfrastruktur hingegen kann als Liegenschaftsunterhalt geltend gemacht werden.

### **Geschäftsfahrzeuge im Privatgebrauch**

Stellen Unternehmen ihre Flotten auf Elektro um und stellen diese als Geschäftsfahrzeuge den Arbeitnehmenden zur Verfügung, hat dies ebenfalls steuerliche Auswirkungen, sofern diese das Fahrzeug für den Arbeitsweg als auch für Privatfahrten verwenden dürfen. Es wird bekanntlich ein «Privatanteil Fahrzeug» im Lohnausweis als geldwerte Leistung aufgerechnet mit 0.9 % des Fahrzeugpreises pro Monat.

Da in der Tendenz Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb teurer sind als herkömmliche Verbrenner, führt dies zu einem höheren Privatanteil und somit faktisch zu einem «höheren» Einkommen mit entsprechend höheren Steuerbeträgen für die Arbeitnehmenden. Häufig wird den Arbeitnehmenden durch die Unternehmen auch die Installation der Ladestation ermöglicht. Der Preis dafür wird aber zum Fahrzeugpreis oder zum Lohn und somit indirekt zum Einkommen dazugerechnet, was die Steuer weiter erhöht.

Unternehmen dürfen ihren Arbeitnehmenden das private Laden von (Elektro-) Geschäftsfahrzeugen im Rahmen eines genehmigten Spesenreglements mit pauschal 60 Franken pro Monat als Stromvergütung im privaten Umfeld abgelten. Die meisten Kantone erlauben auch die Abrechnung zu einem effektiven Ansatz. Dafür ist aber ein installierter Stromzähler Voraussetzung. Denkbar wäre auch ein praktischer Ansatz nach gefahrenen Kilometern. Für die geschäftliche Nutzung privater Elektroautos gilt gemäss heute üblichen Spesenreglementen weiterhin ein Ansatz von 70 Rappen pro km.

In der Tendenz werden Elektrofahrzeuge für Private in der Schweiz nur mässig und sehr unterschiedlich steuerlich entlastet oder sogar als Luxus betrachtet und führen zu zusätzlichen Steuern. Auch wenn die dargestellte Praxis den heutigen Steuerrechtsnormen entspricht, stellt sich die (politische) Frage: Ist das so geplant und gewollt?