



23.3225

**Motion Maret Marianne.
Steuerabzug der Kosten
für die Installation
von Ladeinfrastrukturen in Gebäuden**

**Motion Maret Marianne.
Déduire fiscalement
les frais d'installation
d'infrastructures de recharge
dans les bâtiments**

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 31.05.23
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.12.23

Antrag der Mehrheit
Annahme der Motion

Antrag der Minderheit
(Wermuth, Bendahan, Birrer-Heimo, Nussbaumer)
Ablehnung der Motion

Proposition de la majorité
Adopter la motion

Proposition de la minorité
(Wermuth, Bendahan, Birrer-Heimo, Nussbaumer)
Rejeter la motion

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten.

Grossen Jürg (GL, BE), für die Kommission: Zuerst zu meiner Interessenbindung: Ich bin Präsident des schweizerischen Verbandes für Elektromobilität, Swiss E-Mobility.

Mit dieser Motion verlangt die Urheberin, dass die Installation von Ladeinfrastrukturen für Elektroautos steuerlich in Abzug gebracht werden kann. Gebäudeeigentümerinnen und Gebäudeeigentümer sollen damit Anreize erhalten, Ladestationen zu installieren. Damit kann die Entwicklung der Elektromobilität beschleunigt werden. Der Bundesrat soll dieses Anliegen mit einer Verordnungsänderung umsetzen.

Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrates stimmte der Motion mit 16 zu 4 Stimmen bei 3 Enthaltungen zu und folgte damit dem Ständerat, welcher die Motion (*Glocke des Präsidenten*) - danke, Herr Präsident – am 31. Mai 2023 mit 28 zu 5 Stimmen bei 4 Enthaltungen angenommen hatte. Die Kommissionsmehrheit hält die geforderte steuerliche Abzugsfähigkeit der Kosten für die Installation von Ladeinfrastrukturen für angezeigt. Der fehlende Zugang zu Ladestationen für Elektrofahrzeuge stellt heute insbesondere für Mieterinnen und Mieter in Mehrparteiengebäuden ein namhaftes Hindernis für die Umstellung auf Elektromobilität dar. Die Umsetzung der Motion ist ein Schritt hin zur Dekarbonisierung der Mobilität. Im Vergleich zum umliegenden Ausland sind die Zuwachsraten bei der Elektromobilität in der Schweiz aktuell gering.

Der Antrag des Bundesrates für eine vorgängige Prüfung dieses Anliegens in Zusammenarbeit mit den Kantonen und dem UVEK wurde in der WAK-N besprochen und zur Abstimmung gebracht. Er wurde mit 15 zu 8 Stimmen deutlich abgelehnt. Die Kommissionsmehrheit will dieses Anliegen wie in der Motion formuliert und ohne weitere Abklärung umsetzen. Dafür waren in der Kommission die folgenden Punkte ausschlaggebend:





1. Die Wachstumsraten bei der Umstellung auf Elektromobilität haben sich in den letzten Monaten merklich und deutlich verlangsamt. So wird die Schweiz international nach hinten durchgereicht und erreicht die CO₂-Ziele nicht; wir fallen Jahr

AB 2023 N 2318 / BO 2023 N 2318

für Jahr zurück. Die Zuwachsraten in der Schweiz sind deutlich geringer als die Zuwachsraten in Österreich, Schweden, Finnland, den Niederlanden, Luxemburg usw., wo ebenfalls eine hohe Kaufkraft vorhanden ist.

2. Die Installation von Ladeinfrastrukturen ist insbesondere in Mehrparteiengebäuden eine zwingende Voraussetzung, damit Autobesitzende auf E-Autos umstellen können.

3. Mit dem Steuerabzug entsteht ein Anreiz, solche Ladeinfrastrukturen wirklich auch zu realisieren und den Umstieg auf eine CO₂-neutrale Mobilität zu ermöglichen. Der Steuerabzug ist in dem Sinne vergleichbar mit Steuerabzügen für energetische Sanierungen und Solaranlagen.

4. Der Bundesrat lehnt ein Recht auf Laden ab, wie es zum Beispiel in den umliegenden Ländern üblich ist.

5. Der Ständerat hat im Herbst eine finanzielle Unterstützung für Ladeinfrastrukturen aus dem CO₂-Gesetz gestrichen – gegen den Willen des Bundesrates.

6. Zu guter Letzt führt der Bundesrat 2024 eine neue Autoimportsteuer auf Elektroautos ein.

Alle diese Punkte führen dazu, dass die Umstellung auf Elektroautos in der Schweiz zu langsam vor sich geht. Mit dieser Motion können wir einen ersten kleinen Schritt hin zu mehr Anreizen machen.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der Kommissionsmehrheit, die Motion anzunehmen.

Schilliger Peter (RL, LU): Geschätzter Kommissionssprecher, ich finde das Anliegen sehr berechtigt. Hat sich die Kommission auch damit befasst, wie die terminliche Planung für die Umsetzung dieser steuerlichen Abzugsfähigkeit aussehen könnte?

Grossen Jürg (GL, BE), für die Kommission: Besten Dank, Herr Kollege Schilliger. Nein, die Kommission hat sich nicht über die Dauer dieser Abzugsfähigkeit ausgetauscht. Ich gehe davon aus, dass die Praxis ähnlich sein wird wie in anderen Bereichen, z. B. bei energetischen Sanierungen oder bei Solaranlagen. Es soll auf Verordnungsebene umgesetzt werden.

Grüter Franz (V, LU): Wie wird das bei den Mietwohnungen geregelt, wo wir ja ein Problem haben? Hat diese Motion auch eine Wirkung auf Überbauungen, wo es nicht die Mietenden, sondern die Eigentümer der Liegenschaften betrifft?

Grossen Jürg (GL, BE), für die Kommission: Besten Dank, Herr Grüter, für diese wichtige Frage. Ja, das wurde in der Kommission besprochen. Für die Kommission ist klar, dass insbesondere in Mehrparteiengebäuden, wo die Mietenden den Zugang zur Ladeinfrastruktur brauchen, eine solche Massnahme sinnvoll ist. Damit haben die Gebäudebesitzenden eben einen Anreiz, eine solche Infrastruktur zu realisieren.

Töngi Michael (G, LU): Herr Kollege, verstehe ich das richtig, dass der Eigentümer einer Liegenschaft mit Mietenden, der eine solche Anlage erstellt, weniger Steuern bezahlen muss, die Mietenden aber über die Miete trotzdem den vollen Mehrwert bezahlen müssen?

Grossen Jürg (GL, BE), für die Kommission: Das ist auch eine sehr gute Frage, Herr Töngi. Die Kommission hat sich darüber nicht ausgetauscht. Ich kann einfach meine Einschätzung abgeben: Ich bin der Meinung, dass eine Ladeinfrastruktur, die mit öffentlichen Mitteln mitfinanziert wird, nicht einfach zu einer Mietpreiserhöhung führen darf. In unserem Leitfaden, der vom Hauseigentümerverband und vom Mieterinnen- und Mieterverband gemeinsam erstellt worden ist, haben wir festgelegt, was die umlegbaren Kosten für eine solche Installation sind. Ich bin nicht der Meinung, dass man das dem Mieter nicht weitergeben soll, wenn man subventioniert wird. Selbstverständlich müsste man das machen.

Wermuth Cédric (S, AG): Herr Grossen, Herr Töngi, ich kann gleich dort anschliessen, wo Sie Ihre Diskussion geführt haben. Einfach damit wir hier transparent sind, Herr Grossen: Die Weitergabe oder Nichtweitergabe an die Mietenden ist in dieser Motion nicht geregelt – und dort beginnt das Problem. Ich bin in einer solchen Situation, das kann ich Ihnen als konkretes Beispiel sagen. Ich bin Mieter in einer Genossenschaft. Wir wollten ein Elektrofahrzeug anschaffen. Leider ist es uns – mehreren Parteien übrigens – nicht gelungen, mit der Verwaltung eine Lösung zu finden, mit der sie überhaupt bereit gewesen wäre, eine solche Ladestation einzuführen. Die Idee war, das Auto dann auch zu teilen, weil es ja sinnlos ist, dass es dauernd rumsteht. Es war



nicht möglich, das extern zu machen. Genau hier verschärfen Sie eine Ungleichheit beim Zugang, weil andere Instrumente, die Sie erwähnt haben, nicht funktionieren.

Die Kommission trifft zwar absolut den Punkt, dass es notwendig ist, dass wir die Mobilität elektrifizieren. Ich glaube, da sind wir uns hier in diesem Saal weitgehend einig, das ist keine Frage. Aber die Annahme dieser Motion hätte enorme Mitnahmeeffekte bei Personen, die das einfach nicht brauchen. Und Sie beantragen das, keine zweieinhalb Stunden – rechnen Sie es selbst korrekt aus – nachdem wir darum gekämpft haben, ein einigermaßen schuldenbremsenkonformes Budget zu haben, und schmerzliche Einschnitte vorgenommen haben, die wehtun können. Das ist dann schon etwas befremdend. Die Frage ist, für wen wir in dieser Situation Politik machen.

Sie wissen, Steuerabzüge bringen denjenigen etwas, die viel Steuern zahlen. Aber das sind genau nicht die Leute, die darauf angewiesen sind, dass man sie bei der Elektrifizierung der Mobilität unterstützt. Sie haben die Instrumente erwähnt, Herr Grossen, ich bin da bei Ihnen: Es wäre viel sinnvoller, z. B. das Recht auf Laden durchzusetzen oder, wie wir es beim Geschäft 22.061 zum CO₂-Gesetz diskutiert haben – wenn auch nicht mit Erfolg, da gebe ich Ihnen recht –, eine entsprechende direkte Förderung durchzusetzen, wo sie Sinn macht.

Aber ein solcher Abzug entspricht wirklich dem Giesskannenprinzip und erlaubt es gewissen Leuten, die das sonst möglicherweise auch finanzieren könnten, das sogar noch an die Mietenden weiterzugeben. Das ist in der Motion nicht geregelt.

Das Fazit der Minderheit Ihrer Kommission ist: Das Problem ist korrekterweise erkannt, den Handlungsbedarf in diesem Bereich kann man nicht abstreiten. Aber das Instrument hat, wenn überhaupt, nur sehr wenig Effekt, und wenn es einen Effekt hat, dann ist dieser in der Verteilungswirkung hochgradig ungerecht.

Wir bitten Sie deshalb, unserem Minderheitsantrag zu folgen und andere Instrumente zu suchen, die wir andernorts durchaus auch diskutieren, um dem Anliegen nachzukommen.

Sormanni Daniel (V, GE): J'aimerais savoir si la commission a réfléchi au fait que certaines villes refusent de faire le pas de la mobilité électrique, en refusant d'installer des bornes électriques dans les endroits publics, ce qui freine l'essor de la mobilité électrique. La commission a-t-elle réfléchi à cette problématique, et à la manière d'inciter fortement certaines villes qui refusent de faire ce pas, afin d'accélérer le développement de la mobilité électrique?

Wermuth Cédric (S, AG): Merci beaucoup pour votre question. Non, la Commission de l'économie et des redevances n'a pas réfléchi à cette question, parce que nous nous occupons uniquement de la question de l'imposition. La question matérielle de la transition écologique serait du domaine de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie; ce serait à elle de s'en occuper. Je ne peux pas vous donner une réponse, pour être tout à fait honnête, parce que je ne suis pas membre de cette commission, mais je pars du principe que, oui, c'est déjà un sujet de débat. Quelqu'un de cette commission peut peut-être vous donner quelques clarifications.

Keller-Sutter Karin, Bundesrätin: Sie haben es gehört: Die vorliegende Motion fordert eine Abzugsfähigkeit der Installationskosten von Ladeinfrastrukturen, um die Entwicklung der elektrischen Mobilität zu beschleunigen.

AB 2023 N 2319 / BO 2023 N 2319

Der Bundesrat steht dieser Motion kritisch gegenüber. Für die Beurteilung der Abzugsfähigkeit von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in bestehenden Gebäuden ist keine höchstrichterliche Rechtsprechung vorhanden, und es gibt auch keine gefestigte Praxis in den Kantonen. Die Praxen in den Kantonen fallen unterschiedlich aus. Die einen vertreten die Sichtweise, wonach Ladestationen keinen Einfluss auf die Energieeffizienz der Liegenschaft haben, sondern bloss der Mobilität dienen; die anderen zielen darauf ab, die Kosten für die Installation von Ladestationen nur in Kombination mit einer Fotovoltaikanlage zum Abzug zuzulassen. Für diese Kantone ist somit entscheidend, dass der Strom, der für diese Ladestationen generiert wird, grün ist. Der Bundesrat hätte es lieber gesehen, wenn man diese Fragen vorgängig geprüft hätte, statt sofort einen direkten, ich sage einmal, einen scharfen Motionsauftrag zu erteilen.

Deshalb beantragt der Bundesrat die Ablehnung der Motion.

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Die Mehrheit der Kommission beantragt, die Motion anzunehmen. Eine Minderheit Wermuth und der Bundesrat beantragen, die Motion abzulehnen.



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2023 • Fünfte Sitzung • 11.12.23 • 14h30 • 23.3225
Conseil national • Session d'hiver 2023 • Cinquième séance • 11.12.23 • 14h30 • 23.3225



Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.3225/27829)

Für Annahme der Motion ... 135 Stimmen

Dagegen ... 34 Stimmen

(15 Enthaltungen)

