

Luzern, 16. Juni 2026

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 651**

Nummer: A 651
Protokoll-Nr.: 770
Eröffnet: 26.01.2026 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement i.V. mit Finanzdepartement

Anfrage Cozzio Mario und Mit. über die einheitliche und transparente Behandlung von Mobilitätsboni im Kanton Luzern

Zu Frage 1: Welche Bedeutung misst der Regierungsrat Mobilitätsboni als Instrument zur Umsetzung der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie und zur Förderung eines nachhaltigen Pendelverhaltens bei?

Im Kanton Luzern ist die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie auf eine Verlagerung hin zu effizienteren, flächenschonenden und emissionsärmeren Verkehrsformen nach dem 4V-Prinzip (Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich abwickeln) ausgerichtet. Unsere Mobilitätsstrategie ist räumlich differenziert und trägt den Möglichkeiten und Voraussetzungen der unterschiedlichen Räume im Kanton Luzern Rechnung. Damit erhalten auch die unterschiedlichen Mobilitätsarten wie der motorisierte Individualverkehr (MIV), öffentliche Verkehr (öV) oder Fuss- und Veloverkehr (FVV) unterschiedliche Prioritäten. Vor diesem Hintergrund können Mobilitätsboni als ein Lenkungsinstrument verstanden werden, das nicht primär auf Verbote oder restriktive Massnahmen setzt, sondern auf positive finanzielle Anreize zur Verhaltensänderung. Ihre Bedeutung liegt weniger in der isolierten Wirkung, sondern in der Einbettung in ein Gesamtsystem aus Angebotsausbau im öV, Förderung des FVV, Raumplanung sowie Mobilitäts- und Verkehrsmanagement. Als Teil eines breit angelegten Instrumentenmix zur Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens können Mobilitätsboni dazu beitragen, Pendlerinnen und Pendler zu motivieren, auf nachhaltigere Verkehrsmittel umzusteigen und die Verhaltensänderung im besten Fall auch bspw. in der Freizeitmobilität beizubehalten.

Zu Frage 2: Ist dem Regierungsrat bekannt, dass Unternehmen im Kanton Luzern zur steuerlichen und sozialversicherungsrechtlichen Behandlung von Mobilitätsboni teilweise unterschiedliche oder widersprüchliche Auskünfte erhalten, und wie beurteilt er diese Situation aus Sicht der Rechtssicherheit und der Planbarkeit für Arbeitgebende?

Die Auslegung der massgebenden steuerlichen und sozialversicherungsrechtlichen Bestimmungen erweist sich als komplex. Die Abklärungen im Zusammenhang mit den kantonseige-

nen Mobilitätsgutscheinen haben aufgrund dieser Komplexität verschiedene vertiefte Prüfungen sowohl beim WAS Ausgleichskasse Luzern als auch auf Stufe Bund ausgelöst. So wurde die sozialversicherungsrechtliche Beitragspflicht von Mobilitätsgutscheinen im Jahr 2024 beim Bundesamt für Sozialversicherungen (BSV) durch den Kanton Luzern und die WAS Ausgleichskasse Luzern abgeklärt. Aufgrund der Auskunft des BSV vom 19. Dezember 2024 waren diese als nicht beitragspflichtig qualifiziert worden.

Im Januar 2026 hat das BSV, in Angleichung an die neue Steuerpraxis per 2026 zur Beitragsbefreiung der vom Arbeitgeber gewährten Vergünstigungen, die bisherige REKA-Check Regelung in der [Wegleitung](#) über den massgebenden Lohn in der AHV, IV und EO (WML) ersetzt. Gemäss WML sind regelmässige Entschädigungen für die Fahrt der Arbeitnehmenden vom Wohnort zum gewöhnlichen Arbeitsort keine Unkostenentschädigungen und unterliegen damit der Beitragspflicht.

Im Jahr 2026 fand im Umfeld der Ausgleichskassen und der Suva ein Revisorenkongress statt. Anlässlich dieses Anlasses wurde die Mobilitätsgutscheinematik umfassend thematisiert und kontrovers ausgelegt. Die unterschiedliche Auslegung hat dazu geführt, dass die WAS Ausgleichskasse Luzern eine weitere Nachfrage beim BSV eingeleitet hat. Das Thema wurde an der Beitragskommissionssitzung vom 27. April 2026 behandelt. Am 28. April 2026 erfolgte die Antwort des BSV, wonach Leistungen des Arbeitgebers jeglicher Art, die den Zweck verfolgen, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen, beitragspflichtig seien. Weiter stellte das BSV in Aussicht, dass es die Wegleitung auf das Jahr 2027 allenfalls präzisieren werde.

Die Anpassung der WML sowie die geänderte Einschätzung des BSV führen dazu, dass Mobilitätsgutscheine, so wie sie der Kanton Luzern und WAS geplant hatten, sozialversicherungspflichtig sind und somit für Angestellte des Kantons derzeit nicht möglich sind.

Zu Frage 3: Wie interpretiert der Regierungsrat die Anwendung der Randziffer 3006 der Wegleitung über den massgebenden Lohn (AHV/IV/EO) auf regelmässig ausgerichtete Mobilitätsboni, die nicht in Form von Reka-Checks, sondern beispielsweise als Abonnemente oder Gutscheine abgegeben werden, insbesondere im Lichte der Zielsetzungen der kantonalen Mobilitäts- und Klimapolitik?

Unser Rat hat vorliegend keine Handlungs- oder Interpretationskompetenz. Die Ausgleichskasse legt in Auslegung der bundesrechtlichen Bestimmungen und der Praxis des Bundesamtes für Sozialversicherungen verbindlich fest, welche Leistungen sozialversicherungspflichtig sind und welche nicht. Wir verweisen auf unsere Antwort zur Frage 2.

Zu Frage 4: Wie erklärt der Regierungsrat die unterschiedliche Auslegung vergleichbarer Sachverhalte zwischen der Wegleitung der Eidgenössischen Steuerverwaltung (Lohnausweis) und jener der Sozialversicherungen, und sieht er darin einen strukturellen Klärungs- oder Harmonisierungsbedarf auf kantonaler oder nationaler Ebene?

Wie erwähnt, ist es an der Ausgleichskasse, die bundesrechtlichen Bestimmungen konform auszulegen und anzuwenden. Eine Klärung könnte durch die Rechtsprechung herbeigeführt

werden, wenn ein Rechtsmittel im Einzelfall ergriffen würde. Die Sachverhalte liegen im Kompetenzbereich des Bundes.

Zu Frage 5: Wie beurteilt der Regierungsrat aus Sicht der Gleichbehandlung und der verkehrspolitischen Lenkungswirkung die heutige steuerliche Behandlung von kostenlos oder vergünstigt zur Verfügung gestellten Parkplätzen für Mitarbeitende im Vergleich zu Mobilitätsboni für öV-, Velo- oder Fussverkehr?

Aus Sicht der Gleichbehandlung ist festzuhalten, dass die heutige steuerliche Behandlung von kostenlos oder vergünstigt zur Verfügung gestellten Parkplätzen für Mitarbeitende, die für die Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit nicht auf einen Parkplatz angewiesen sind, faktisch als eine Begünstigung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) interpretiert werden kann. Mitarbeitende, die den öV nutzen, mit dem Velo fahren oder zu Fuss zur Arbeit gelangen, erhalten in der Regel keine vergleichbare Leistung und sind damit weniger privilegiert.

Hinsichtlich der verkehrspolitischen Lenkungswirkung setzen solche Rahmenbedingungen unterschiedliche Anreize: Steuerlich begünstigte Parkplätze können die Autonutzung fördern, während Mobilitätsboni für öV-, Velo- oder Fussverkehr eine Verlagerung hin zu nachhaltigeren Verkehrsformen unterstützen. Vor diesem Hintergrund besteht ein Spannungsfeld zwischen bestehender steuerlicher Praxis und den Zielen einer nachhaltigen Verkehrspolitik.

Zu Frage 6: Sieht der Regierungsrat in dieser unterschiedlichen Behandlung einen Zielkonflikt mit den kantonalen Bestrebungen zur Förderung nachhaltiger Mobilität (unter anderem im Zusammenhang mit der hängigen Botschaft zur Finanzierung von Mobilitätsgutscheinen für die eigenen Angestellten), und falls ja, welchen Handlungsbedarf leitet er daraus ab?

Die unterschiedliche steuerliche Behandlung von Parkplätzen für Mitarbeitende und Mobilitätsgutscheinen zugunsten von öV-, Velo- oder Fussverkehr kann aus verkehrspolitischer Perspektive als Zielkonflikt wahrgenommen werden. Während die kantonalen Bestrebungen auf eine Förderung nachhaltiger Mobilität und eine Verlagerung vom MIV abzielen, können steuerlich privilegierte Parkplätze gegenteilige Anreize setzen.

Ein daraus ableitbarer Handlungsbedarf kann insbesondere in einer Harmonisierung der Anreizsysteme liegen. Dies kann die transparente Ausweisung geldwerter Vorteile, eine ausgewogene steuerliche Behandlung unterschiedlicher Mobilitätsformen sowie die konsequente Ausrichtung von Arbeitgeberleistungen an den Zielen der Gesamtmobilitätsstrategie umfassen. Ziel ist es, Fehlanreize zu vermeiden und die Lenkungswirkung zugunsten nachhaltiger Mobilität zu stärken.

Die Sachverhalte liegen jedoch im Kompetenzbereich des Bundes und der Schweizerischen Steuerkonferenz. Wir verweisen auf unsere Antworten zu den Fragen 3 und 4.

Zu Frage 7: Wie beeinflussen aus Sicht des Regierungsrates die bestehende Rechtsunsicherheit und die Ungleichbehandlung die Bereitschaft von Unternehmen, Mobilitätsboni oder ganzheitliche Mobilitätsmanagement-Massnahmen einzuführen?

Inwiefern die heutige Ausgangslage die Bereitschaft von Unternehmen beeinflusst, Mobilitätsboni oder ganzheitliche Mobilitätsmanagement-Massnahmen einzuführen, kann nicht abschliessend beurteilt werden. Die Umsetzung hängt von verschiedenen Faktoren ab, etwa von der übergeordneten Unternehmensstrategie, dem zur Verfügung stehenden Mitteleinsatz, der vorhandenen Parkplatzsituation sowie von externen Rahmenbedingungen wie Fachkräftemangel oder der Lage des Unternehmens in städtischen oder ländlichen Gebieten. Weitere Einflussgrössen können die Unternehmenskultur, die Bereitschaft der Mitarbeitenden, alternative Verkehrsangebote zu nutzen, sowie die Sichtbarkeit und Reputation nachhaltiger Mobilitätsangebote sein. Ausserdem können auch Aspekte wie Schichtarbeit und der für die Ausübung der beruflichen Tätigkeit notwendige Parkplatz eine Rolle spielen.

Zu Frage 8: Welche konkreten Schritte plant der Regierungsrat, um im Kanton Luzern eine transparente, einheitliche und faire Praxis zur Behandlung von Mobilitätsboni sicherzustellen, und ist er bereit, dazu gemeinsam mit relevanten Akteuren praxisnahe Empfehlungen oder Vollzugshilfen zu erarbeiten?

Unser Rat plant derzeit keine konkreten Schritte. Auch gemeinsame Initiativen mit relevanten Akteuren für die Erarbeitung von praxisnahen Empfehlungen oder Vollzugshilfen sind aktuell nicht vorgesehen. Die Sachverhalte liegen im Kompetenzbereich des Bundes und der Schweizerischen Steuerkonferenz. Wir verweisen auf unsere Antworten zu den Fragen 3 und 4.

Zu Frage 9: Wie fliessen die Erfahrungen aus der Vorbereitung und (bei Annahme durch den Kantonsrat) der Umsetzung der kantonalen Mobilitätsgutscheine in diesen Prozess ein? Sind Vollzugshilfen oder Empfehlungen geplant?

Die Erfahrungen aus der Vorbereitung und vorläufig zurückgestellten Umsetzung der kantonalen Mobilitätsgutscheine werden aktuell nicht in einen gesonderten Prozess zur Harmonisierung oder Vereinheitlichung der Behandlung von Mobilitätsboni eingebracht. Vollzugshilfen oder Empfehlungen sind in diesem Zusammenhang derzeit nicht geplant. Die Sachverhalte liegen im Kompetenzbereich des Bundes. Wir verweisen auf unsere Antworten zu den Fragen 2, 3 und 4.