

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Analyse möglicher Finanzierungsvarianten: Reduzierter Fahrkostenabzug bei der Steuer

Bericht vom 8. Juli 2010



Inhaltsverzeichnis

I	Ausgangslage und Auftrag	5
II	Gesetzliche Regelung des Fahrkostenabzuges nach geltendem Recht	5
1	Ebene Bund	5
1.1	Öffentliche Verkehrsmittel (Art. 5 Abs. 1 Berufskostenverordnung)	6
1.2	Privates Fahrzeug	6
1.2.1	Abzug im Umfang der Kosten öffentlicher Verkehrsmittel (Art. 5 Abs. 2 Berufskostenverordnung)	6
1.2.2	Teilpauschalen / Effektive Kosten (Art. 5 Abs. 3 Berufskostenverordnung)	6
1.2.3	Hin- und Rückfahrt über Mittag (Art. 5 Abs. 4 Berufskostenverordnung)	6
1.3	Auswärtiger Wochenaufenthalt (Art. 9 Abs. 4 Berufskostenverordnung)	6
2	Ebene Kantone	7
2.1	StHG	7
2.2	Umsetzung des Fahrkostenabzuges in den Kantonen	7
2.2.1	Kanton Basel-Stadt	7
2.2.2	Kanton Bern	7
2.2.3	Kanton Freiburg	8
2.2.4	Kanton Genf	8
2.2.5	Kanton Glarus	8
2.2.6	Kanton Graubünden	8
2.2.7	Kanton St. Gallen	9
2.2.8	Kanton Wallis	9
2.2.9	Kanton Zürich	9
2.3	Fazit	9
III	Vorhandene Grundlagen betreffend der Reduktion des Fahrkostenabzuges	10
1	Allgemeines	10
2	Vorhandene Studien	10
2.1	Studie des Eidgenössischen Finanzdepartementes vom 22. April 2009: Les déductions de l' imposition fédérale directe des personnes physiques et les possibilités de simplification – Une analyse des données fiscales du canton de Berne (Studie 1)	10
2.2	Studie des Eidgenössischen Finanzdepartementes vom 23. August 2005: Effet des déductions sur l' impôt fédéral direct des personnes physiques – Etude menée dans le cadre de l' interpellation 04.3429 «A qui profitent les déductions fiscales?» (Studie 2)	11
2.3	Bericht des Schweizerischen Bundesrates über Mobilitätsabzüge bei der direkten Bundessteuer in Erfüllung des Postulates 90.694 Vollmer vom 19. September 1990 (Studie 3)	12
2.4	Mobilitätsszenarien für die Schweiz 2030 / Visionen – Chancen – Finanzierung des Vereins öffentlicher Verkehr	12
		2

3	Weitere mögliche Grundlagen / Abklärungen	13
3.1	Pendlerströme	13
3.2	Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten des Bundesamtes für Statistik von 2007	13
3.3	Relevante Daten der Kantone	13
3.4	Studie Vollerhebung auf Steuerdaten des Bundesamtes für Statistik	13
4	Steuereinnahmen bei der direkten Bundessteuer	14
IV	Würdigung und Vergleich der vorhandenen Grundlagen	14
1	Studien 1 und 2	14
2	Übrige Studien	15
3	Vergleichbarkeit der Ergebnisse	15
V	Berechnung der Auswirkungen einer Streichung bzw. Reduktion des Fahrkostenabzuges auf Bundesebene	16
1	Vorgehensweise	16
2	Berechnung der Auswirkungen einer Streichung des Fahrkostenabzuges	16
2.1	Bestimmung der Berechnungsgrundlagen	16
2.2	Berechnung der Auswirkungen	17
3	Berechnung der Auswirkungen einer Reduktion des Fahrkostenabzuges auf den Abzug für den öffentlichen Verkehr	18
3.1	Bestimmung der Berechnungsgrundlagen	18
3.2	Approximative Berechnung auf Basis der Ergebnisse des Mikrozensus 2005	18
3.2.1	Grundlagen	18
3.2.2	Kalkulation	18
3.3	Approximative Berechnung auf Basis der Studie 3 (Postulat 90.694 Vollmer vom 19. September 1990)	19
3.3.1	Grundlagen	19
3.3.2	Kalkulation	19
3.4	Ergebnis	19
VI	Berechnung der Auswirkungen einer Streichung bzw. Reduktion des Fahrkostenabzuges auf kantonaler Ebene	20
1	Vorgehensweise	20
1.1	Anwendung der Faustregel „1/3 – 2/3“	20
1.2	Übernahme der Ergebnisse der Studien 1+2 auf die kantonale Ebene	21
2	Berechnung der Auswirkungen einer Streichung des Fahrkostenabzuges	22
2.1	Berechnung anhand der Faustregel „1/3 – 2/3“	22
2.2	Berechnung anhand der kantonalen Steuereinnahmen	22
2.3	Ergebnis	22
3	Berechnung der Auswirkungen einer Reduktion des Fahrkostenabzuges auf den Abzug für den öffentlichen Verkehr	22
VII	Umsetzung der Streichung bzw. Reduktion des Fahrkostenabzuges	23
1	Vereinbarkeit der Streichung / Reduktion mit der Bundesverfassung	23
2	Rechtliche Anpassungen bei Streichung des Fahrkostenabzuges	23

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

3	Rechtliche Anpassungen bei Reduktion des Fahrkostenabzuges auf die Kosten des öV	24
4	Welche Bevölkerungsgruppen profitieren von einer Streichung bzw. Reduktion des Fahrkostenabzuges?	24
VIII	Anhang	25

I Ausgangslage und Auftrag

Seit dem 1. September 2009 ist das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) in Kraft. Mit dem ZEBG sollen namentlich die Schienenkapazitäten für den Personenverkehr und den Güterverkehr ausgebaut werden. Dies wird zu einer besseren Erschliessung und zu kürzeren Reisezeiten führen. Die Erreichung dieses Ziels bedingt die Durchführung zahlreicher Projekte, die sich über die ganze Schweiz verteilen.

Für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur hat das Parlament einen Kredit von CHF 5.2 Milliarden bewilligt. Diese Mittel werden indessen nicht ausreichend sein. Der Bundesrat wurde entsprechend in Artikel 10 ZEBG vom Parlament beauftragt, für den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur Vorschläge zur Finanzierung auszuarbeiten.

PricewaterhouseCoopers AG wurde vom Bundesamt für Verkehr beauftragt zu überprüfen, inwieweit eine Streichung bzw. Reduktion des Fahrkostenabzuges zu steuerlichen Mehreinnahmen führen könnte. Dabei gilt es einerseits konkrete Berechnungen vorzunehmen um die steuerlichen Auswirkungen beziffern zu können. Andererseits sollen auch die rechtlichen Rahmenbedingungen einer allfälligen Reduktion des Abzuges beleuchtet werden. Der vorliegende Bericht fokussiert sich dabei auf die Fahrkostenabzüge auf Bundesebene. Es freut uns, dem erteilten Auftrag nachstehend nachzukommen.

II Gesetzliche Regelung des Fahrkostenabzuges nach geltendem Recht

1 Ebene Bund

Die Fahrkosten gelten aus steuersystematischer Sicht als Gewinnungskosten. Es handelt sich also um spezielle Kosten, die unmittelbar aufgewendet werden, um steuerbare Einkünfte zu erzielen („zu gewinnen“). Daraus kann geschlossen werden, dass Gewinnungskosten stets zu bestimmten Einkünften in Beziehung stehen müssen. Die Fahrkosten stehen mit dem Erwerbseinkommen in Verbindung. Entsprechend kann nur diejenige natürliche Person, die innerhalb einer Steuerperiode erwerbstätig ist, den Fahrkostenabzug beanspruchen.

Der Bundesgesetzgeber hat den Fahrkostenabzug für natürliche Personen ausdrücklich in Art. 26 Abs. 1 lit. a Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer (DBG) statuiert:

„Als Berufskosten werden abgezogen: [lit. a] die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte“.

Wie Art. 26 Abs. 2 entnommen werden kann, werden für die beruflich notwendigen Fahrkosten zudem Pauschalansätze festgelegt. Die abziehbaren Kosten (effektive Kosten für private Fahrzeuge

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

oder öffentlichen Verkehr bzw. Pauschalen) sind im Anhang der Berufskostenverordnung¹ geregelt. Gemäss Art. 5 der Berufskostenverordnung gilt es hierbei zwischen der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des privaten Fahrzeuges zu unterscheiden.

1.1 Öffentliche Verkehrsmittel (Art. 5 Abs. 1 Berufskostenverordnung)

Bei der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte können als notwendige Kosten die tatsächlich entstehenden Auslagen abgezogen werden. Maximal abziehbar sind damit grundsätzlich die Kosten für ein Generalabonnement (GA) der SBB für die 1. (CHF 4'850) oder die 2. Klasse (CHF 3'100).

1.2 Privates Fahrzeug

1.2.1 Abzug im Umfang der Kosten öffentlicher Verkehrsmittel (Art. 5 Abs. 2 Berufskostenverordnung)

Bei privaten Fahrzeugen können als notwendige Kosten die Auslagen abgezogen werden, welche bei Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für Fahrten zwischen der Wohn- und Arbeitsstätte angefallen wären (d.h. höchstens die Kosten für ein GA 1. (CHF 4'850) oder 2. Klasse (CHF 3'100)).

1.2.2 Teilpauschalen / Effektive Kosten (Art. 5 Abs. 3 Berufskostenverordnung)

Steht kein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung oder ist dessen Benutzung objektiv nicht zumutbar, so können als notwendige Kosten die Pauschalen gemäss Anhang zur Berufskostenverordnung abgezogen werden (für Fahrräder, Motorfahrräder und Motorräder mit gelbem Kontrollschild: CHF 700 im Jahr / Motorräder mit weissem Kontrollschild: CHF -.40 pro km / Privatautos: CHF -.70 pro km unter Vorbehalt der Abstufung im Verhältnis zur Fahrleistung durch die jeweilige kantonale Steuerbehörde (gemäss Autobetriebskostentabelle der ESTV). Sofern nachgewiesen werden kann, dass die Pauschalen die tatsächlichen Kosten nicht decken, dürfen die effektiven Kosten abgezogen werden.

1.2.3 Hin- und Rückfahrt über Mittag (Art. 5 Abs. 4 Berufskostenverordnung)

Beschränkung des Abzuges auf die Höhe des vollen Abzuges für auswärtige Verpflegung (CHF 3'200 bzw. 1'600 pro Jahr). Dafür entfällt der Verpflegungsabzug.

1.3 Auswärtiger Wochenaufenthalt (Art. 9 Abs. 4 Berufskostenverordnung)

Zusätzlich zu den Fahrkosten gemäss Art. 5 Berufskostenverordnung sind die notwendigen Fahrkosten der regelmässigen Heimkehr an den steuerlichen Wohnsitz abziehbar.

¹ Verordnung des EFD über den Abzug von Berufskosten der unselbständigen Erwerbstätigkeit bei der direkten Bundessteuer (SR 642.118.1).

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

2 Ebene Kantone

2.1 StHG

Der Bund legt im Steuerharmonisierungsgesetz (StHG) die von den Kantonen zu erhebenden direkten Steuern fest und bestimmt die Grundsätze, nach denen die kantonale Gesetzgebung zu gestalten ist (Art. 1 StHG). Im Vergleich zum DBG findet sich im StHG keine ausdrückliche Regelung betreffend Abziehbarkeit der Fahrkosten. Dies bedeutet aber nicht, dass der Steuerharmonisierungsgesetzgeber diese nicht zum Abzug zulassen wollte. Die Abzugsfähigkeit kann vielmehr unter Art. 9 Abs. 1 StHG subsumiert werden: „*Von den gesamten steuerbaren Einkünften werden die zu ihrer Erzielung notwendigen Aufwendungen und die allgemeinen Abzüge abgerechnet [...]*“.

2.2 Umsetzung des Fahrkostenabzuges in den Kantonen

Die Steuergesetzgebungen sämtlicher Kantone anerkennen die Geltendmachung des Fahrkostenabzuges für die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte. Einer detaillierten Analyse unterzogen wurden die Kantone Basel-Stadt, Bern, Freiburg, Genf, Glarus, Graubünden, St. Gallen, Wallis, Zürich.

2.2.1 Kanton Basel-Stadt

Es kann auf die Ausführungen gemäss Ziff. II. 1 verwiesen werden. Auf folgende Abweichungen ist hinzuweisen:

Die festgesetzten Teilpauschalen für den MIV können selbst bei nachgewiesenen höheren Kosten nicht überschritten werden. Bei der Pauschale geht der Kanton Basel-Stadt von einer Kilometerpauschale von CHF -.70 aus, dies jedoch unter Vorbehalt einer Erhöhung bzw. Reduktion zufolge Abstufung gemäss Autobetriebskostentabelle der ESTV. Zusätzlich besteht eine Abweichung für Fahrräder, Motorfahrräder und Motorräder mit gelbem Kontrollschild. Hier kann im Jahr nur eine Pauschale von CHF 670 geltend gemacht werden. Als Kosten der wöchentlichen Heimkehr sind in der Regel nur die Aufwendungen für öffentliche Verkehrsmittel abziehbar.

2.2.2 Kanton Bern

Es kann auf die Ausführungen gemäss Ziff. II. 1 verwiesen werden. Auf folgende Abweichungen ist hinzuweisen:

Im Allgemeinen lässt der Kanton Bern den Abzug für die notwendigen Fahrkosten nur unter der Bedingung zu, dass die Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort beträchtlich ist (in der Regel mehr als 1.5 km einfache Wegstrecke). Beim Abzug für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nimmt der Kanton Bern eine Abstufung im Verhältnis zur Fahrleistung für Privatautos zwischen CHF -.70 bis -.50 vor. Der Abzug bei auswärtigem Wochenaufenthalt ist für private Fahrzeuge nur möglich, wenn die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht zumutbar ist.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

2.2.3 Kanton Freiburg

Es kann auf die Ausführungen gemäss Ziff. II. 1 verwiesen werden. Auf folgende Abweichungen ist hinzuweisen:

Im Allgemeinen lässt der Kanton Freiburg den Abzug für die notwendigen Fahrkosten nur unter der Bedingung zu, dass die Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort beträchtlich ist (in der Regel mehr als 1.5 km einfache Wegstrecke).

Bei der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte können als notwendige Kosten die tatsächlich entstehenden Auslagen abgezogen werden. Die festgesetzten Teilpauschalen für den MIV können selbst bei nachgewiesenen höheren Kosten nicht überschritten werden. Dabei gilt einzig eine einheitlich geregelte Teilpauschale von CHF -.70 bis -.50 (abhängig von der Fahrleistung). Als Kosten der wöchentlichen Heimkehr sind in der Regel nur die Aufwendungen für öffentliche Verkehrsmittel abziehbar.

2.2.4 Kanton Genf

Es kann auf die Ausführungen gemäss Ziff. II. 1 verwiesen werden. Auf folgende Abweichungen ist hinzuweisen:

Die festgesetzten Teilpauschalen für den MIV können selbst bei nachgewiesenen höheren Kosten nicht überschritten werden. Zudem nimmt der Kanton Genf betreffend den Kilometerpauschalen keine Abstufungen vor (allgemein CHF -.70 pro km).

2.2.5 Kanton Glarus

Es kann auf die Ausführungen gemäss Ziff. II. 1 verwiesen werden. Auf folgende Abweichungen ist hinzuweisen:

Bei der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte können als notwendige Kosten die tatsächlich entstehenden Auslagen abgezogen werden. Der Abzug für die Benutzung eines Fahrrades, Motorfahrrades und Motorrades mit gelbem Kontrollschild setzt eine beachtenswerte Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsstätte voraus (d.h. die Marschzeit pro Weg muss mindestens 10 Minuten betragen). Die festgesetzten Teilpauschalen für den MIV können selbst bei nachgewiesenen höheren Kosten nicht überschritten werden. Dabei gilt einzig eine einheitlich geregelte Teilpauschale von CHF -.70 bis -.50 (abhängig von der Fahrleistung). Als Kosten der wöchentlichen Heimkehr sind in der Regel nur die Aufwendungen für öffentliche Verkehrsmittel abziehbar.

2.2.6 Kanton Graubünden

Es kann auf die Ausführungen gemäss Ziff. II. 1 verwiesen werden. Auf folgende Abweichungen ist hinzuweisen:

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

Die festgesetzten Teilpauschalen für den MIV können selbst bei nachgewiesenen höheren Kosten nicht überschritten werden. In diesen Fällen gilt einzig eine einheitlich geregelte Teilpauschale von CHF -.70 für Privatautos. Für die wöchentliche Fahrt an den Arbeitsort und zurück bei Wochenaufenthalt werden nach konstanter Rechtsprechung nur die Kosten für öffentliche Verkehrsmittel anerkannt. Einzig dann, wenn der Steuerpflichtige für seine Berufsausübung auf das private Motorfahrzeug angewiesen ist, kann für die wöchentliche Heimkehr ein Abzug für das Privatauto gemäss Pauschale geltend gemacht werden, allerdings bloss für jene Wochen, in denen das Privatfahrzeug effektiv für die Berufsausübung verwendet wird.

2.2.7 Kanton St. Gallen

Es kann auf die Ausführungen gemäss Ziff. II. 1 verwiesen werden. Auf folgende Abweichungen ist hinzuweisen:

Die festgesetzten Teilpauschalen für den MIV können selbst bei nachgewiesenen höheren Kosten nicht überschritten werden. Die Kilometerpauschalen betragen zwischen CHF -.70 bis CHF -.40 (abhängig von der Fahrleistung). Bei Wochenaufenthalt können für die wöchentliche Fahrt vom Familienort zum Arbeitsort in der Regel nur die Kosten für das öffentliche Verkehrsmittel abgezogen werden.

2.2.8 Kanton Wallis

Es kann auf die Ausführungen gemäss Ziff. II. 1 verwiesen werden. Auf folgende Abweichungen ist hinzuweisen:

Die festgesetzten Teilpauschalen für den MIV können selbst bei nachgewiesenen höheren Kosten nicht überschritten werden. Dabei gilt einzig eine einheitlich geregelte Teilpauschale von CHF -.70 bis -.40 (abhängig von der Fahrleistung). Als Kosten der wöchentlichen Heimkehr sind in der Regel nur die Aufwendungen für öffentliche Verkehrsmittel abziehbar.

2.2.9 Kanton Zürich

Es kann auf die Ausführungen gemäss Ziff. II. 1 verwiesen werden. Auf folgende Abweichungen ist hinzuweisen:

Die festgesetzten Teilpauschalen für den MIV können selbst bei nachgewiesenen höheren Kosten nicht überschritten werden. Zudem nimmt der Kanton Zürich betreffend den Kilometerpauschalen keine Abstufungen vor (allgemein CHF -.70 pro km). Als Kosten der wöchentlichen Heimkehr sind in der Regel nur die Aufwendungen für öffentliche Verkehrsmittel abziehbar.

2.3 Fazit

Die Steuerpflichtigen können in den geprüften Kantonen die effektiv entstandenen Kosten für den öffentlichen Verkehr abziehen. Als Höchstgrenze gelten hier die Kosten für das Generalabonnement (GA) der SBB.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

Die möglichen Abzüge der Fahrkosten für Privatautos divergieren zwischen den einzelnen Kantonen als auch gegenüber dem Bund indessen beträchtlich. Es ist auf folgende Unterschiede hinzuweisen:

- Die Kantone kennen unterschiedliche Voraussetzungen, wann Abzüge für den MIV getätigt werden können.
- Sofern Abzüge für den MIV getätigt werden dürfen, variieren die Abzüge pro Kilometer in hohem Ausmass. Zudem können nur in wenigen Kantonen und beim Bund die pauschalen Kilometeransätze bei effektiv höheren Kosten überschritten werden.
- Es bestehen Unterschiede bei den Wochenaufenthalten.
- Schliesslich zeigt sich, dass in der Praxis die gesetzlichen Normen mit unterschiedlicher Strenge angewendet werden. Dies führt ebenfalls zu (kaum quantifizierbaren) Abweichungen.

III Vorhandene Grundlagen betreffend der Reduktion des Fahrkostenabzuges

1 Allgemeines

Wie unter Ziff. II ersichtlich wurde, können nach geltendem Recht berufstätige natürliche Personen die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte sowohl auf Bundes- als auch auf Kantonsebene steuerlich abziehen.

Es bestehen indessen verschiedene Abzugsvariationen (effektive Kosten / Pauschalen). Dies führt dazu, dass in der Praxis die geltend gemachten Abzüge je nach steuerpflichtiger Person erhebliche Differenzen aufweisen. Diese enormen Abweichungen erschweren allgemeingültige Aussagen betreffend steuerlichen Mehreinnahmen im Falle einer Reduktion oder Streichung des Fahrkostenabzuges. Aussagekräftige Ergebnisse lassen sich einzig auf Basis bereits vorhandener Daten bzw. Studien erstellen.

2 Vorhandene Studien

2.1 Studie des Eidgenössischen Finanzdepartementes vom 22. April 2009: Les déductions de l' imposition fédérale directe des personnes physiques et les possibilités de simplification – Une analyse des données fiscales du canton de Berne (Studie 1)

Die Studie „Les déductions de l' imposition fédérale directe des personnes physiques et les possibilités de simplifications“ vom 22. April 2009 (nachfolgend Studie 1) analysierte die Fahrkostenab-

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

züge für den Kanton Bern, basierend auf den Steuerdaten des Kantons Bern der Steuerperiode 2005. Wie aus der Studie ersichtlich wird, wurden Abzüge für Fahrkosten von 56% der Steuerpflichtigen vorgenommen. Durchschnittlich wurden von diesen 56% CHF 3'300 abgezogen². Angenommen, dass 100% der steuerpflichtigen Personen einen Abzug vorgenommen hätten, ergäbe dies einen Durchschnittswert von CHF 1'860³.

Der Verfasser der Studie⁴ berechnete zudem die steuerlichen Mindereinnahmen für die direkte Bundessteuer bei einer Streichung des Fahrkostenabzuges. Dabei wurden die Berechnungen unter zwei verschiedenen Annahmen erstellt:

In einer ersten Berechnungsvariante ging er vom Bruttoeinkommen aus und nahm an, dass die Fahrkosten die einzig steuerlich abziehbaren Kosten darstellen. Die Mindereinnahmen wurden also im Verhältnis zum Bruttoeinkommen berechnet. Dieses Modell kommt zum Schluss, dass eine Streichung des Fahrkostenabzuges zu steuerlichen Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer von 2.83% (min.) bis 4.72% (max.) führen würde⁵. In einer zweiten Variante wurden die Mindereinnahmen im Verhältnis zum steuerbaren Einkommen bestimmt. Es wurde also angenommen, dass neben den Fahrkosten sämtliche weiteren steuerlich möglichen Abzüge getätigt werden. Die Streichung des Fahrkostenabzuges führte in diesem Modell zu einer Erhöhung der direkten Bundessteuer pro Steuerpflichtigen von 6.11%⁶.

2.2 Studie des Eidgenössischen Finanzdepartementes vom 23. August 2005: Effet des déductions sur l'impôt fédéral direct des personnes physiques – Etude menée dans le cadre de l'interpellation 04.3429 «A qui profitent les déductions fiscales?» (Studie 2)

Die Studie „Effet des déductions sur l'impôt fédéral direct des personnes physiques“ vom 23. August 2005 (nachfolgend Studie 2) analysierte die Berufskostenabzüge für die Kantone Bern, Freiburg und Glarus basierend auf den Zahlen der Steuerperiode 1995 / 1996. Eine detaillierte Aufschlüsselung, aus welchen die Abzüge für die Fahrkosten ersichtlich sind, ergibt sich in dieser Studie lediglich für die Kantone Freiburg und Glarus.

Die Studie 2 kam zum Schluss, dass im Kanton Freiburg für Fahrkosten durchschnittlich CHF 1'808 und im Kanton Glarus CHF 1'080 abgezogen wurden (Durchschnitt aller (d.h.100%) Steuerpflichtiger)⁷.

² Vgl. Studie 1, S. 16, Tabelle 3.

³ Vgl. Studie 1, S. 21, Tabelle 4.

⁴ Die Studie 1 wurde von Herrn Rudi Peters, Eidgenössische Steuerverwaltung, verfasst.

⁵ Vgl. Studie 1, S. 21, Tabelle 4.

⁶ Vgl. Studie 1, S. 41, Tabelle 8.

⁷ Vgl. Studie 2, S. 17, Tabelle 9.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

Der Studienverfasser⁸ berechnete wiederum die steuerlichen Mehreinnahmen für die direkte Bundessteuer bei Streichung des Fahrkostenabzuges. Dabei wurden für die Berechnungen die vorgenommenen Abzüge erneut ins Verhältnis zum Bruttoeinkommen bzw. zum steuerbaren Einkommen gesetzt:

Unter Bezugnahme auf das Bruttoeinkommen wurde berechnet, dass eine Streichung des Fahrkostenabzuges zu steuerlichen Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer von 4.81% (Schätzung aufgrund Daten Kanton Freiburg) bzw. 2.9% (Schätzung aufgrund Daten Kanton Glarus) führen würde⁹. Im Verhältnis zum steuerbaren Einkommen führte dies zu einer Erhöhung der direkten Bundessteuer von 6.9% (Schätzung aufgrund Daten Kanton Freiburg) bzw. 3.7% (Schätzung aufgrund Daten Kanton Glarus)¹⁰.

2.3 Bericht des Schweizerischen Bundesrates über Mobilitätsabzüge bei der direkten Bundessteuer in Erfüllung des Postulates 90.694 Vollmer vom 19. September 1990 (Studie 3)

Der Bericht des Schweizerischen Bundesrates über Mobilitätsabzüge bei der direkten Bundessteuer in Erfüllung des Postulates 90.694 Vollmer (nachstehend Studie 3) analysiert die Fahrkostenabzüge mittels Stichprobenerhebungen. Es wurden die Steuerdaten von 23'000 zufällig aus der Schweiz ausgewählter Steuerpflichtigen analysiert. Die Studie basiert auf den Angaben der Steuerperiode 1991 / 1992.

Im Vergleich zu den Studien 1 und 2 wurden in Studie 3 die Fahrkostenabzüge detaillierter unterteilt in Abzüge für öffentliche Verkehrsmittel, in Abzüge für die Benutzung des Autos, sowie in Abzüge für die Benutzung des Velos. Die durchschnittlichen Abzüge betragen für die Benutzung des Autos CHF 3'150 (35% der unselbst. Erwerbstätigen) und für die Benutzung des öV CHF 910 (31% der unselbst. Erwerbstätigen). 21.5% haben einen Abzug für das Fahrrad geltend gemacht. Basierend auf diesen Angaben ergibt sich, dass unselbständig Erwerbstätige einen durchschnittlichen Abzug von CHF 1'535 (Annahme Abzug Velo CHF 700) geltend gemacht haben.

2.4 Mobilitätsszenarien für die Schweiz 2030 / Visionen – Chancen – Finanzierung des Vereins öffentlicher Verkehr

Der Verein öffentlicher Verkehr (VöV) verfasste eine Studie betreffend der Mobilitätsszenarien für die Schweiz 2030. Im Rahmen dieser Arbeit wurden Möglichkeiten zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs diskutiert. Angesprochen wurde dabei auch die Thematik der Reduktion bzw. Streichung des Fahrkostenabzuges bei den Steuern. Die Verfasser berechneten, dass dem Bund durch den Fahrkostenabzug ca. CHF 500 Mio. entgehen. Würde der Fahrkostenabzug beim MIV auf das Niveau des öffentlichen Verkehrs reduziert könnten CHF 400 Mio. zusätzliche Steuermittel generiert werden.

⁸ Die Studie 2 wurde von Herrn Rudi Peters, Eidgenössische Steuerverwaltung, verfasst.

⁹ Vgl. Studie 2, S. 29, Tabelle 19.

¹⁰ Vgl. Studie 2, S. 31, Tabelle 20.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

Am 3. Mai 2010 wurde mit Herrn Schiesser vom Verband öffentlicher Verkehr ein Meeting abgehalten, an welchem die Ergebnisse der Mobilitätsstudie eingehend besprochen wurden. Dabei zeigte sich, dass sich diese auf die Ergebnisse der Studie 1 stützt und auf dieser Basis auf angenommenen Bundessteuereinnahmen von CHF 8 Mia die steuerlichen Auswirkungen der Reduktion des Fahrkostenabzuges berechnet wurden.

3 Weitere mögliche Grundlagen / Abklärungen

3.1 Pendlerströme

Das Bundesamt für Statistik ermittelte im Jahre 2007 die Pendlerströme der einzelnen Kantone. Aus dieser Statistik ist ersichtlich, wo die Erwerbstätigen arbeiten, bzw. wohin sie „pendeln“. Diese Informationen könnten dazu dienen, zurückgelegte Wegstrecken der Erwerbstätigen zu eruieren.

3.2 Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten des Bundesamtes für Statistik von 2007

Im Jahre 2005 wurden im Rahmen der statistischen Erhebungen zum Verkehrsverhalten 31'950 Haushalte bzw. 33'390 Einzelpersonen telefonisch zu deren Verkehrsgewohnheiten befragt. Hieraus kann unter anderem entnommen werden, mit welchen Verkehrsmitteln die Bevölkerung ihre Arbeitswege zurücklegt.

3.3 Relevante Daten der Kantone

Im Rahmen des vorliegenden Auftrages wurden Besprechungen mit den Steuerverwaltungen der Kantone Zürich, St. Gallen, Luzern und Basel-Stadt durchgeführt. Keiner dieser Kantone besitzt ausgewertete Informationen betreffend getätigter Fahrkostenabzüge. Die vorgenommenen Fahrkostenabzüge werden in keinem dieser Kantone gesondert erfasst. Entsprechend existieren zu dieser Thematik weder weiterführenden Dokumente noch Statistiken etc.

Das Fehlen dieser Angaben wurde namentlich damit erklärt, dass die Digitalisierung der Steuerdaten zur Zeit noch wenig ausgereift sei bzw. entsprechende Computersysteme (noch) nicht im Einsatz stünden.

3.4 Studie Vollerhebung auf Steuerdaten des Bundesamtes für Statistik

Wie uns Herr Aubert, Bundesamt für Statistik mitteilte, plant das BFS eine Vollerhebung auf den schweizerischen Steuerdaten. Das Projekt sei indessen noch in der Anfangsphase. Da die kantonalen Unterschiede beträchtlich seien, werde zur Zeit noch geprüft, inwieweit dieses Vorhaben überhaupt realisierbar sei¹¹.

¹¹ Zu den kantonalen Differenzen betreffend Fahrkostenabzüge vgl. vorne, Ziff. II.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

4 Steuereinnahmen bei der direkten Bundessteuer

Um die Auswirkungen einer Reduktion bzw. Streichung des Fahrkostenabzuges auf die direkte Bundessteuer bestimmen zu können, müssen in einer ersten Phase die heute vorhandenen steuerlichen Einnahmen aus der direkten Bundessteuer ermittelt werden. Da der Fahrkostenabzug lediglich die natürlichen Personen betrifft, ist nur die direkte Bundessteuer, die von den natürlichen Personen erhoben wird, von Interesse.

Die Eidgenössische Steuerverwaltung publizierte im Jahre 2006 letztmals die Gesamtergebnisse der direkten Bundessteuern für natürliche Personen. Hieraus wird ersichtlich, dass für die Steuerperiode 2006 von den natürlichen Personen ein totaler Steuerertrag von CHF 7.918 Mia. eingenommen wurde. Zu beachten bleibt, dass in diesem Betrag auch sämtliche „Sonderfälle“ (Besteuerung nach Aufwand, Quellensteuern, Kapitaleinkünfte aus Vorsorge) mitberücksichtigt wurden. Da bei den genannten Fällen Fahrkostenabzüge nicht vorgenommen werden können, müssen diese aus dem Gesamtergebnis der direkten Bundessteuer 2006 abgezogen werden. Damit ergibt sich für das Jahr 2006 ein massgebender Steuerertrag bei der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen von CHF 6.357 Mia.¹². Dieser Betrag kann hilfsweise herangezogen werden¹³.

Gemäss Auskunft der ESTV existieren zur Zeit noch keine aktuelleren Zahlen. Der exakte Steuerertrag 2007 wird voraussichtlich ab Herbst 2010 ermittelt und publiziert werden.

IV Würdigung und Vergleich der vorhandenen Grundlagen

1 Studien 1 und 2

Die Studien 1 und 2 basieren auf den umfassenden Daten der Kantone Bern, Freiburg und Glarus und bilden damit für die Eruierung der steuerlichen Auswirkungen der Reduktion des Fahrkostenabzuges eine gute Grundlage. Zu beachten sind indessen folgende Hinweise:

- Die Daten stammen aus den Steuerperioden 1995 / 1996 (Studie 2) bzw. der Steuerperiode 2005 (Studie 1). Sie entsprechen mithin nicht mehr dem neusten Stand. Wie diverse Rücksprachen mit der kantonalen Steuerverwaltung Bern ergeben haben, wurden im Vorfeld dieser Studien die genannten drei Kantone beauftragt, die Steuerdaten aufzubereiten. Der Auftrag wurde von der ESTV erteilt und entschädigt. Aufgrund dieser einmaligen Erfassung der Daten sei es leider nicht möglich, ohne erneuten erheblichen (und wohl kostenpflichtigen) Aufwand, die aktuellen Zahlen zu ermitteln.

¹² Vgl. Tabelle I direkte Bundessteuer, Steuerperiode 2006, natürliche Personen, abrufbar unter www.estv.admin.ch/dokumentation/00075/00076/00701/index.html?lang=de.

¹³ Zu beachten ist, dass Einkommen aus selbständiger Erwerbstätigkeit und Einkommen aus Vermögen hierin noch enthalten sind.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

- Um eine schweizweit gültige Aussage betreffend der Auswirkungen auf die direkte Bundessteuer zu ermitteln, ist es notwendig, die Ergebnisse der Kantone Bern, Freiburg und Glarus hochzurechnen. Dabei bleibt festzuhalten, dass die drei Kantone nicht beliebig ausgewählt wurden. Vielmehr wurden diese im Rahmen der Studiererstellung als für die Schweiz repräsentativ erachtet.

2 Übrige Studien

Die übrigen unter Ziff. III genannten Studien sind für die Berechnungen wie folgt zu würdigen:

- Der Bericht des Schweizerischen Bundesrates über Mobilitätsabzüge bei der direkten Bundessteuer in Erfüllung des Postulates 90.694 Vollmer vom 19. September 1990 (Studie 3) basiert lediglich auf zufällig ausgewählten Stichprobenerhebungen und überdies auf älteren Daten (Daten Steuerperiode 1991 / 1992). Die stichprobeweise Erhebung der Daten führt u.E. zu erheblichen Unsicherheiten. Die Aussagekraft der Studie ist daher im Vergleich zu den Studien 1 und 2, welche auf umfassendem Zahlenmaterial gewisser Kantone beruhen, eingeschränkt. Die Studie 3 kann immerhin der Verifizierung und evtl. Gewichtung der Daten dienen.
- Die Studie betreffend Pendlerströme des Bundesamtes für Statistik basiert auf Stichprobenerhebungen des BFS. Sie gibt indessen keinen Aufschluss darüber, welche Pendler den öffentlichen Verkehr bzw. persönliche Fahrzeuge verwenden. Immerhin liesse sich diese Lücke durch die Ergebnisse des Mikrozensus 2005 des BFS von 2007 schliessen. Zu beachten bleibt indessen, dass sich die Ergebnisse des Mikrozensus ebenfalls auf Stichprobenerhebungen stützen und damit kein umfassendes Zahlenmaterial als Grundlage haben. Daraus errechnete Resultate wären u.E. mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.
- Würdigung der Studie Mobilitätsszenarien für die Schweiz 2030. Diese Studie basiert auf den Ergebnissen der Studie 1. Die übrigen Studien werden nicht berücksichtigt. Zudem wird auch kein weiteres Datenmaterial aufbereitet.

3 Vergleichbarkeit der Ergebnisse

Die Studien 1, 2 und 3 bemessen den durchschnittlich abziehbaren Fahrkostenabzug wie folgt:

Studie 1 (Daten Bern 2005)	CHF	1'860
Studie 2 (Daten Freiburg 1995/1996)	CHF	1'808
Studie 2 (Daten Glarus 1995/1996)	CHF	1'080
Studie 3 (Stichproben schweizweit 1991/1992)	CHF	1'535

Die Studien 1 und 2 bemessen zudem die Mindereinnahmen in Prozent bei der direkten Bundessteuer (auf Basis steuerbarem Einkommen) wie folgt:

Studie 1 (Daten Bern 2005)	6.1%
Studie 2 (Daten Freiburg 1995/1996)	6.9%
Studie 2 (Daten Glarus 1995/1996)	3.7%

Der Vergleich dieser Daten zeigt, dass die drei Studien zu ähnlichen Richtwerten führen¹⁴. Auf Basis dieser Werte können daher Aussagen getroffen werden.

Zu beachten bleibt, dass die Daten der Studien 2 und 3 über 10 Jahre älter sind als diejenigen der Studie 1. Trotz gewachsener Mobilität innerhalb dieser zehn Jahre glauben wir, dass die Vergleichbarkeit der Studien trotz unterschiedlichem Erhebungszeitraum gegeben ist: Einerseits macht ein Vergleich der Berufskostenverordnung der Jahre 1995 und 2005 deutlich, dass sich die maximalen Fahrkostenabzüge nicht markant erhöht haben. Andererseits konnte in den vergangenen Jahren festgestellt werden, dass zahlreiche Kantone betreffend Fahrkostenabzüge eine rigidere Praxis anwenden. Unter Berücksichtigung dieser Elemente erscheint uns eine direkte Vergleichbarkeit der Studien als vertretbar. Zudem handelt es sich mangels aktuellerer Erhebungen um das aussagekräftigste verfügbare Zahlenmaterial.

V Berechnung der Auswirkungen einer Streichung bzw. Reduktion des Fahrkostenabzuges auf Bundesebene

1 Vorgehensweise

Wie bereits unter Ziff. II ausgeführt, existieren betreffend der Höhe der vorgenommenen Fahrkostenabzüge beträchtliche Unterschiede. Eine approximative Hochrechnung kann daher einzig auf Basis vorhandener gesammelter Daten erfolgen. Eine umfassende Datensammlung bieten die Studien 1 und 2. Es ist daher bei der nachstehenden Berechnung auf deren Ergebnisse abzustellen. In Anbetracht der erwähnten Datenlücken und Methodenvielfalt müssen die Resultate der Berechnungen als Schätzwerte verstanden werden. Eine Plausibilisierung / Überprüfung dieser Werte wäre nur mit aufwändigen Neuerhebungen möglich.

2 Berechnung der Auswirkungen einer Streichung des Fahrkostenabzuges

2.1 Bestimmung der Berechnungsgrundlagen

Wie den Studien 1 und 2 entnommen werden kann, führt eine Streichung des Fahrkostenabzuges zu Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer von 3.7% (Kanton Glarus), 6.1% (Kanton Bern)

¹⁴ Eine Abweichung zeigt sich für den Kanton Glarus. Zu beachten ist aber, dass sich die Erschliessung des Kantons Glarus seit Studiererstellung stark verbessert hat. Die „Pendler“ haben daher zugenommen. Erwartungsgemäss ist heute die Differenz von Glarus zu Bern und Freiburg nicht mehr in diesem Ausmass vorhanden. Diese Ansicht wurde auch von der Steuerverwaltung des Kantons Glarus bestätigt.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

bzw. 6.9% (Kanton Freiburg). Eine einfache Übernahme des Mittelwertes von 5.57% würde bemessen auf eine schweizweite Sicht der unterschiedlichen Anzahl an Steuerpflichtigen dieser Kantone zu wenig Rechnung tragen. Davon ausgehend, dass die drei Kantone repräsentativ für die Schweiz sind, schlagen wir deshalb Folgendes vor: Die Prozentsätze sind im Vergleich zum Anteil der Steuerpflichtigen und der Steuereinnahmen dieser Kantone für die direkte Bundessteuer hochzurechnen.

Berechnung anhand der Steuerpflichtigen im Jahre 2006 (aktuellste bekannte Werte):

	Kanton Bern	Kanton Glarus	Kanton Freiburg	Total
Anzahl Steuerpflichtige	452'192	18'478	117'373	588'043
Anteilmässige Gewichtung in %	77	3	20	100

Die den Studien 1 und 2 entnommenen Prozentsätze der Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer ergeben entsprechend einer anteilmässigen Gewichtung anhand der Steuerpflichtigen einen hochgerechneten Durchschnittswert von 6.2%.

Berechnung anhand der Steuereinnahmen (direkte Bundessteuer) im Jahre 2006 (aktuellste bekannte Werte):

	Kanton Bern	Kanton Glarus	Kanton Freiburg	Total
Steuerertrag pro Jahr in CHF	638'553	20'747	172'635	831'935
Anteilmässige Gewichtung in %	76.8	2.5	20.7	100

Die den Studien 1 und 2 entnommenen Prozentsätze der Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer ergeben entsprechend einer anteilmässigen Gewichtung anhand der Steuereinnahmen der drei Kantone einen hochgerechneten Durchschnittswert von 6.2%.

Für die nachfolgende Berechnung der Auswirkungen kann folglich ein relevanter Mittelwert von 6.2% verwendet werden.

2.2 Berechnung der Auswirkungen

Eine Streichung der Fahrkostenabzüge würde zu einer Erhöhung der direkten Bundessteuer im Umfang von 6.2% führen. Auf der Grundlage einer angenommenen direkten Bundessteuer von CHF 6.3 Mia. (vgl. Ziff. III. 4 oben) ergäbe dies steuerliche Mehreinnahmen von jährlich ca. CHF 390 Mio.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

3 Berechnung der Auswirkungen einer Reduktion des Fahrkostenabzuges auf den Abzug für den öffentlichen Verkehr

3.1 Bestimmung der Berechnungsgrundlagen

Die Berechnung der steuerlichen Auswirkungen einer Beschränkung des Fahrkostenabzuges auf den Abzug für den öffentlichen Verkehr gestaltet sich als schwierig. Um eine approximative Berechnung zu erstellen, müsste bekannt sein, welche erwerbstätigen Personen ihren Arbeitsweg mit dem Auto bzw. dem öffentlichen Verkehr zurücklegen. Die Studien 1 und 2 werden diesem Informationsbedürfnis nicht gerecht. Sie äussern sich nicht zur Frage, welche Abzüge für den öffentlichen Verkehr bzw. für den MIV getätigt wurden.

Es besteht indessen die Möglichkeit, anhand der Informationen der Ergebnisse des Mikrozensus 2005 einen Berechnungsversuch vorzunehmen. Aus dieser Erhebung ist ersichtlich, welche Distanzen zu welchem Zweck mit dem Auto bzw. dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt wurden.

3.2 Approximative Berechnung auf Basis der Ergebnisse des Mikrozensus 2005

3.2.1 Grundlagen

Der Mikrozensus 2005 basiert auf stichprobeweise durchgeführten Erhebungen des Bundesamtes für Statistik. In der Studie wurden unter anderem Daten erhoben zur Ermittlung der Jahresmobilität pro Person, zum durchschnittlichen Arbeitsweg sowie zur Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr. Um eine approximative Berechnung vorzunehmen, mussten zusätzlich Annahmen betreffend der durchschnittlichen Fahrkostenabzüge getroffen werden:

Annahme durchschnittlicher Fahrkostenabzug	
Verkehrsmittelkategorie	Fahrkostenabzug in CHF
Velo	700 pro Jahr
Motorrad	0.40 pro Kilometer
Auto	0.50 pro Kilometer
öV (Bahn, Bus, Tram, Postauto)	0.12 pro Kilometer

Die getroffenen Annahmen für die Verkehrsmittelkategorie Velo, Motorrad und Auto basieren auf den Ergebnissen der Analyse unter Ziff. II oben. Hieraus ergibt sich, dass die Kilometerpauschale je nach Fahrleistung zwischen CHF -.40 bis CHF -.70 variiert. Es ist davon auszugehen, dass Steuerpflichtige, die den Fahrkostenabzug für das Auto geltend machen, tendenziell viele Kilometer pro Jahr fahren. Aus diesem Grund wurde von einem durchschnittlichen Abzug von CHF -.50 pro Kilometer ausgegangen. Für den öV sind wir von durchschnittlichen Fahrkosten von CHF -.12 pro Kilometer ausgegangen.

3.2.2 Kalkulation

Aufgrund der im Mikrozensus 2005 ermittelten Kennzahlen ergeben sich infolge der Beschränkung des Fahrkostenabzuges auf den Abzug für den öffentlichen Verkehr steuerliche Mehreinnahmen

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

bei der direkten Bundessteuer von jährlich ca. CHF 260 Mio. Die entsprechende detaillierte Berechnung kann dem Anhang 1 entnommen werden. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass dieses Resultat Ergebnis einer approximativen Berechnung ist, die namentlich auf den folgenden unsicheren Variablen bzw. Annahmen beruht:

- Die Daten des Mikrozensus basieren auf stichprobeweise erhobenen Daten, die entsprechend hochgerechnet wurden.
- Die Erhebungen des Mikrozensus 2005 äussern sich nicht zur Frage, wie die Steuerpflichtigen die Fahrkostenabzüge effektiv steuerlich geltend gemacht haben. Es ist also anzunehmen, dass zahlreiche Befragte z.B. mit dem Auto ihren Arbeitsweg zurücklegen, steuerlich aber lediglich die Kosten für den öffentlichen Verkehr geltend machen können.
- Die Annahmen betreffend der Kosten eines öV-Kilometers (-.12 CHF/km) ist als Schätzung anzusehen.

3.3 Approximative Berechnung auf Basis der Studie 3 (Postulat 90.694 Vollmer vom 19. September 1990)

3.3.1 Grundlagen

Der Studie 3 können die folgenden Informationen entnommen werden:

Fahrkostenabzüge pro Verkehrsmittelkategorie		
Verkehrsmittelkategorie	CHF pro Jahr	Betroffene unselbständig Erwerbstätige
Velo	700	21.5%
MIV	3'150	35%
öV	910	31%
Andere ¹⁵	0	12.5%

3.3.2 Kalkulation

Aufgrund der in Studie 3 ermittelten Kennzahlen ergeben sich infolge der Beschränkung des Fahrkostenabzuges auf den Abzug für den öffentlichen Verkehr steuerliche Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer von jährlich ca. CHF 200 Mio. Die detaillierte Berechnung kann dem Anhang 2 entnommen werden.

3.4 Ergebnis

Wie erwähnt gestaltet sich die Berechnung der Auswirkungen einer Reduktion des Fahrkostenabzuges mangels vorhandenem verlässlichen Datenmaterial als ausserordentlich schwierig. Eine verlässliche Berechnung liesse sich nur auf Basis von speziellen Neuerhebungen erstellen.

¹⁵ Die anderen Verkehrsmittel setzen sich wie folgt zusammen: z.B. zu Fuss, Flugzeug und übrige Verkehrsmittel.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

Anhand der vorhandenen Studien ist es immerhin möglich, eine Bandbreite zu bestimmen. Gemäss unseren Kalkulationsvarianten würden bei einer entsprechenden Reduktion des Abzuges Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer von ca. CHF 200 bis 260 Millionen generiert werden. Ausgehend vom Mittelwert dieser Berechnung, könnten die Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer ca. CHF 230 Millionen betragen.

VI Berechnung der Auswirkungen einer Streichung bzw. Reduktion des Fahrkostenabzuges auf kantonaler Ebene

1 Vorgehensweise

Steuerliche Fahrkostenabzüge werden nicht nur auf Bundesebene sondern ebenfalls auf kantonaler Ebene gewährt¹⁶. Abzuschätzen ist vorliegend die Frage, welche steuerlichen Mehreinnahmen eine Streichung bzw. Reduktion des Fahrkostenabzuges auf kantonaler Ebene zur Folge haben könnte.

Die Vornahme einer entsprechenden Berechnung gestaltet sich mangels vorhandenen Datenmaterials in den Kantonen als ausserordentlich schwierig. Möglich erscheint daher einzig die Bestimmung eines approximativen Richtwertes. Wie den nachstehenden Ausführungen entnommen werden kann, haben wir uns entschieden, den Berechnungsversuch anhand zweier Varianten vorzunehmen:

- Die Anwendung der Faustregel „1/3 – 2/3“;
- Eine analoge Übernahme der Ergebnisse der Studien 1+2 auf die kantonale Ebene.

1.1 Anwendung der Faustregel „1/3 – 2/3“

Eine im Steuerrecht angewendete Faustregel „1/3 – 2/3“ besagt im Sinne einer starken Vereinfachung, dass das Steuersubstrat aus Gewinnsteuern bzw. Einkommenssteuern zu ca. je 1/3 auf jede der drei Ebenen (1/3 Bund, 2/3 Kantone und Gemeinden) fällt. Wie Art. 12 der Verordnung über die pauschale Steueranrechnung entnommen werden kann, wird diese grobe Aufteilung zwischen den Steuerhoheiten auch vom Ordnungsgeber angewendet¹⁷. Die Faustregel findet eben-

¹⁶ Vgl. hierzu Ziff. II. 2. oben.

¹⁷ Art. 12 Abs. 1 + 2 der Verordnung über die pauschale Steueranrechnung vom 22. August 1967 bestimmt: [Abs. 1] „Unterliegen die aus den Vertragsstaaten stammenden Erträge nur den ordentlichen Einkommens- oder Gewinnsteuern der Kantone und der Gemeinden, so ist der Betrag der pauschalen Steueranrechnung auf **zwei Drittel** der Summe der in den Vertragsstaaten erhobenen Steuern begrenzt. Für die Berechnung des Maximalbetrags sind nur die Einkommens- oder Gewinnsteuern des Kantons und der Gemeinden zu berücksichtigen. [Abs. 2] Unterliegen die aus den Vertragsstaaten stammenden Erträge nur der ordentlichen Einkommens- oder Gewinnsteuer des Bundes, so ist der Betrag der pauschalen Steueranrechnung auf **ein Drittel** der

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

falls innerhalb der Eidgenössischen Steuerverwaltung für entsprechende „überschlagsmässige“ Berechnungen Anwendung¹⁸.

Selbstverständlich führt die Anwendung der Faustregel nur zu einem ungefähren Richtwert, welcher dazu dienen kann, die Grössenordnung allfälliger Mehreinnahmen bei den kantonalen und kommunalen Steuern zu ermitteln. Es bleibt indessen ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass in Realität die Einkommenssteuereinnahmen der Kantone und Gemeinden im Vergleich zur direkten Bundessteuer deutlich mehr als 2/3 betragen. Die Faustregel führt damit tendenziell zu einem zu tiefen Resultat¹⁹.

1.2 Übernahme der Ergebnisse der Studien 1+2 auf die kantonale Ebene

Betreffend Bestimmung der Auswirkungen einer Streichung des Fahrkostenabzuges auf die direkte Bundessteuer wurde massgeblich auf die Ergebnisse der Studien 1 und 2 abgestellt²⁰. Die Ergebnisse der Studien 1 + 2 zeigen indessen lediglich die Auswirkungen auf die direkte Bundessteuer. Keine Aussagen sind ihnen zu den Auswirkungen auf die kantonalen und kommunalen Steuern zu entnehmen. Dies wurde uns im Rahmen einer Besprechung vom Verfasser der Studien 1 und 2, Herrn Rudi Peters von der Eidgenössischen Steuerverwaltung, bestätigt.

Immerhin kann für eine approximative Berechnung die Annahme getroffen werden, dass die Ergebnisse der genannten Studien sich auf die kantonale und kommunale Ebene übertragen lassen. Damit bestünde die Möglichkeit, auf Basis der Steuereinnahmen der Kantone und Gemeinden, die Auswirkungen des Fahrkostenabzuges zu berechnen.

Betreffend einer analogen Übernahme der Ergebnisse der Studien 1 + 2 auf die kantonale und kommunale Ebene ist auf folgende Elemente hinzuweisen:

- Wie unter Ziff. II. 1 + 2 dargelegt wurde, sind die möglichen Fahrkostenabzüge auf Bundesebene nicht mit denjenigen auf kantonaler Ebene identisch. Auf kantonaler Ebene werden Abzüge tendenziell in kleinerem Ausmass gewährt.
- Die aus den Studien 1 + 2 sich ergebenden prozentualen Erhöhungen der direkten Bundessteuer bei Streichung des Fahrkostenabzuges basieren auf dem System der direkten Bundessteuer (Progression, Sätze etc.). Damit sind Abweichungen zu den kantonalen Steuern zu erwarten.

Summe der in den Vertragsstaaten erhobenen Steuern begrenzt. Für die Berechnung des Maximalbetrags ist nur die Einkommens- oder Gewinnsteuer des Bundes zu berücksichtigen“.

¹⁸ Die Faustregel hat dabei gemäss Herr Rudi Peters von der Eidgenössischen Steuerverwaltung den Vorteil, dass in einfacher Form ein erster „Richtwert“ berechnet werden kann.

¹⁹ Zur Berechnung vgl. unten, Ziff. VI. 2.1.

²⁰ Vgl. namentlich oben, Ziff. V. 2.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

Im Sinne einer Vergleichsrechnung erachten wir indessen eine analoge Übernahme der Ergebnisse der Studien 1 und 2 auf die kantonale und kommunale Ebene als vertretbar. In Verbindung mit der Berechnung gemäss der Faustregel „1/3 – 2/3“ lässt sich damit die mögliche Bandbreite näher bestimmen.

2 Berechnung der Auswirkungen einer Streichung des Fahrkostenabzuges

2.1 Berechnung anhand der Faustregel „1/3 – 2/3“

Wie Ziff. V. 2. entnommen werden kann, führt die Streichung des Fahrkostenabzuges auf Bundesebene zu einer Erhöhung der direkten Bundessteuer im Umfang von 6.2%. Die steuerlichen Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer betragen damit ca. CHF 390 Mio. Basierend auf der Faustregel „1/3 – 2/3“ ergibt die Streichung der kantonalen und kommunalen Fahrkostenabzüge für die Kantone und Gemeinden ebenfalls steuerliche Mehreinnahmen von je CHF 390 Mio., mithin also total ca. CHF 800 Mio.

2.2 Berechnung anhand der kantonalen Steuereinnahmen

Wie den uns von der Eidgenössischen Finanzverwaltung zur Verfügung gestellten Statistiken entnommen werden kann, beliefen sich die Einkommenssteuereinnahmen der Kantone im Jahre 2006 auf CHF 21'462'789 und diejenigen der Gemeinden auf CHF 16'390'713²¹.

Bei Streichung der kantonalen und kommunalen Fahrkostenabzüge ergibt dies (bei einer angenommenen Erhöhung um 6.2%) für die Kantone und Gemeinden steuerliche Mehreinnahmen von total ca. CHF 2.3 Milliarden.

2.3 Ergebnis

Im Sinne einer Annäherung kann von einem Mittelwert der unter Ziff. VI. 2.1 und 2.2 berechneten Mehreinnahmen von ca. CHF 1.5 Mia. ausgegangen werden. Wir weisen nochmals deutlich darauf hin, dass es sich hierbei um einen Richtwert handelt, der in Realität stark abweichen kann. Eine exaktere Berechnung wäre lediglich mittels aufwändiger Neuerhebungen möglich.

3 Berechnung der Auswirkungen einer Reduktion des Fahrkostenabzuges auf den Abzug für den öffentlichen Verkehr

Für die Berechnung der Auswirkungen einer Reduktion des Fahrkostenabzuges auf die Kosten des öffentlichen Verkehrs kann auf die Ergebnisse gemäss Ziff. V. 3. verwiesen werden. Die entsprechenden Ergebnisse können auf die kantonale und kommunale Ebene übertragen werden. Bei

²¹ Es handelt sich hierbei um den total generierten Einkommenssteuerbetrag natürlicher Personen (also inkl. Einkommen aus Kapitaleinkünften und Vermögen etc.). Mangels detaillierter Informationen werden die nachstehenden Berechnungen auf Basis dieses totalen Einkommenssteuerbetrages vorgenommen.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

Streichung des Fahrkostenabzuges auf die Kosten des öffentlichen Verkehrs kann demnach mit Mehreinnahmen von ca. CHF 765 Mio.²² – 990 Mio.²³ gerechnet werden.

VII Umsetzung der Streichung bzw. Reduktion des Fahrkostenabzuges

1 Vereinbarkeit der Streichung / Reduktion mit der Bundesverfassung

Art. 127 der Bundesverfassung (BV) legt in seinem Absatz 2 die Grundsätze der Besteuerung fest. Soweit es die Art der Steuer zulässt, sind dabei die Grundsätze der Allgemeinheit (Privilegierungs- bzw. Diskriminierungsverbot) und der Gleichmässigkeit der Besteuerung sowie der Grundsatz der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zu beachten.

Eine gänzliche Streichung der Fahrkostenabzüge würde die in Art. 127 Abs. 2 BV angeführten Grundsätze wohl in unzulässiger Art und Weise verletzen. Vor allem im Lichte der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit wäre eine solche Massnahme kaum zu rechtfertigen. Eine Streichung der Fahrkosten könnte so im Widerspruch zur Bundesverfassung stehen.

Eher durchführbar gestaltet sich eine Beschränkung der Fahrkostenabzüge. Diese könnten mittels vermehrter Verwendung von pauschalisierten Abzügen (anstelle der tatsächlichen Kosten) sowie einer Reduktion der bereits bestehenden Pauschalansätze erfolgen. Damit wäre der Abzug von Berufskosten - wenn auch in kleinerem Umfang - immer noch möglich. Eine Verletzung des Art. 127 BV läge diesfalls wohl nicht vor.

2 Rechtliche Anpassungen bei Streichung des Fahrkostenabzuges

Die Streichung des Fahrkostenabzuges bedingt auf Bundesebene eine Anpassung des DBG. Die Gesetzesänderung ist vom Parlament zu beschliessen. Dies bedingt einen Konsens auf politischer Ebene. In einem zweiten Schritt müsste garantiert werden, dass die Mehreinnahmen den ZEB-Projekten zugute kommen. Diese Zuweisung wäre über eine Verfassungsbestimmung lösbar.

Möglich ist auch eine Streichung der kantonalen Fahrkostenabzüge. Diese Streichung könnte mittels einer neuen gesetzlichen Bestimmung im StHG angestrebt werden, welche ebenfalls vom Bundesgesetzgeber beschlossen werden müsste. Nach Gewährung einer Übergangsfrist von beispielsweise 5 Jahren dürften entsprechend die Kantone Fahrkostenabzüge ebenfalls nicht mehr gewähren. Zu lösen wäre hier aber die Frage, wie die kantonalen und kommunalen Mehreinnahmen den ZEB-Projekten zugewiesen werden könnten. Hier wäre eine neue Verfassungsbestimmung vonnöten (Beschränkung Souveränität der Kantone durch Bund).

²² CHF 1.5 Mia. x 51%; Vgl. hierzu Ziff. V. 3. bzw. Anhang 2.

²³ CHF 1.5 Mia. x 66%; Vgl. hierzu Ziff. V. 3. bzw. Anhang 1.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

3 Rechtliche Anpassungen bei Reduktion des Fahrkostenabzuges auf die Kosten des öV

Der einfachste Weg für eine Reduktion des Fahrkostenabzuges auf die Kosten des öV könnte mit einer Herabsetzung der Kilometerpauschale in der unter Ziff. II erwähnten Berufskostenverordnung erreicht werden (indem pro gefahrenen Kilometer anstelle der heutigen CHF -.70 z.B. bloss noch CHF -.12 abgezogen werden dürften). Diese Verordnungsänderung wäre vom Eidgenössischen Finanzdepartement zu beschliessen. Eine Gesetzesänderung wäre grundsätzlich nicht erforderlich. Immerhin müsste garantiert sein, dass die effektiven Kosten tatsächlich abgezogen werden können (dieses Recht wird durch Art. 26 DBG gewährleistet). Ein Abzug von bloss noch CHF -.12 pro gefahrenen MIV-Kilometer würde diesem Anspruch kaum genügen. Damit wäre eine Gesetzesänderung trotzdem vonnöten. Es kann hierbei auf die Ausführungen unter Ziff. VII. 2 verwiesen werden.

4 Welche Bevölkerungsgruppen profitieren von einer Streichung bzw. Reduktion des Fahrkostenabzuges?

Im Sommer 2004 wurde eine Interpellation zur Frage „Wer profitiert von den Steuerabzügen“ im Ständerat eingereicht²⁴. Der schweizerische Bundesrat wurde darin unter anderem aufgefordert, die Auswirkungen der Abzüge nach Einkommensklassen prüfen zu lassen. Das Eidgenössische Finanzdepartement bzw. die Eidgenössische Steuerverwaltung beantwortete die Frage auf Basis der Studie 2. Dem Bericht des Bundesrates vom Oktober 2005 in Beantwortung der Interpellation kann im Ergebnis folgendes entnommen werden:

Die Abzüge verringern den effektiven durchschnittlichen Steuersatz je nach Höhe des Einkommens der Steuerpflichtigen unterschiedlich stark. Bei den einkommensschwachen Steuerpflichtigen (Bruttoeinkommen unter CHF 45'000 für Verheiratete oder Alleinerziehende und unter 35'555 Franken für die übrigen Steuerpflichtigen) sowie bei den einkommensstarken Steuerpflichtigen (Bruttoeinkommen über CHF 140'000) ist die prozentuale Reduktion weniger ausgeprägt als bei den Steuerpflichtigen mit mittleren Einkommen. Am meisten profitieren demnach die „mittleren“ Einkommensklassen von den möglichen Abzügen²⁵.

Bern, 8. Juli 2010

Lukas Scheidegger / Ralph Lehmann / Michael Wegmüller

²⁴ Interpellation 04.3429, eingereicht von Frau Simonetta Sommaruga.

²⁵ Dies entspricht auch der Schlussfolgerung von Herrn Rudi Peters, Verfasser der Interpellationsantwort „Wer profitiert von den Steuerabzügen“ anlässlich seiner am 8. April 2008 gehaltenen Präsentation am Seminar der Kommission für Wirtschaft und Abgaben.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

VIII Anhang

Berechnungsdetails Variante Basis Daten Mikrozensus 2005

Anhang 1

Berechnungsdetails Variante Basis Studie 3

Anhang 2

Anhang 1 – Berechnung Basis Daten Mikrozensus 2005

1 Berechnungsdetails

Grundlagen der Kalkulation – Jahresmobilität im Arbeitsverkehr pro Person		
Verkehrsmittel	Total Jahresmobilität in km/Jahr ²⁶	Benutzung der Fahrzeuge nach Zweck ²⁷
Velo (Velo)	253	22.4%
Mofa (Velo)	20	28.7%
Motorrad und Kleinmotorrad (MIV)	197	32.3%
Auto (MIV)	8734	22.9%
Bahn (öv)	2233	29.2%
Postauto (öV)	44	28.4%
Tram/Bus (öV)	700	28.5%
Zu Fuss	490	11.8%
Übrige ²⁸	562	13.4%

Grundlagen der Kalkulation – Durchschnittlicher Fahrkostenabzug pro Verkehrsmittel			
Verkehrsmittel	Kategorie	Verkehrsmittelwahl ²⁹	Durchschnittlicher Fahrkostenabzug ³⁰ (CHF pro km oder Jahr)
Velo	Velo	5.3%	700.- pro Jahr
Mofa			
Motorrad und Kleinmotorrad	MIV	2.3%	-.40 pro km
Auto	MIV	38.5%	-.50 pro km
Bahn	öv	5.7%	-.12 pro km
Bus	öV	9.0%	-.12 pro km
Tram			
Postauto			

²⁶ Siehe Mikrozensus 2005 des BFS von 2007, S. 80.

²⁷ Siehe Mikrozensus 2005 des BFS von 2007, S. 30.

²⁸ Die übrigen Verkehrsmittel setzen sich wie folgt zusammen: Flugzeuge und übrige Verkehrsmittel.

²⁹ Siehe Mikrozensus 2005 des BFS von 2007, S. 45.

³⁰ Werte gemäss Auskunft seitens der Behörden und eigenen Einschätzungen festgelegt.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

Kalkulation Jahresmobilität im Arbeitsverkehr pro Person		
Verkehrsmittel	Berechnung	Resultat (km/Jahr)
Velo (Velo)	$253 / 100 \times 22.4$	56.67
Mofa (Velo)	$20 / 100 \times 28.7$	5.74
Motorrad und Kleinmotorrad (MIV)	$197 / 100 \times 32.3$	63.63
Auto (MIV)	$8'734 / 100 \times 22.9$	2'000.09
Bahn (öv)	$2'233 / 100 \times 29.2$	652.04
Postauto (öV)	$44 / 100 \times 28.4$	12.50
Tram/Bus (öV)	$700 / 100 \times 28.5$	199.50
Zu Fuss	$490 / 100 \times 11.8$	57.82
Übrige	$562 / 100 \times 13.4$	75.31
Total	-	3'123.29

Kalkulation durchschnittlicher Fahrkostenabzug pro Verkehrsmittel		
Verkehrsmittel	Berechnung	Resultat (CHF / Jahr)
Velo (Velo)	-	700.00
Mofa (Velo)		
Motorrad und Kleinmotorrad (MIV)	$63.631 \times 100 / 2.3 \times 0.4$	1'106.63
Auto (MIV)	$2'000.086 \times 100 / 38.5 \times 0.5$	2'597.52
Bahn (öv)	$652.036 \times 100 / 5.7 \times 0.12$	1'372.71
Postauto (öV)	$12.496 \times 100 / 9 \times 0.12$	16.66
Tram/Bus (öV)	$199.50 \times 100 / 9 \times 0.12$	266.00

Kalkulation der Beschränkung des Fahrkostenabzuges auf den Abzug für den öffentlichen Verkehr		
	Berechnung	Resultat
Differenzbetrag	$((2.3 \times 1'106.63) + (38.5 \times 2'597.52)) - ((2'000.086 \times 100 \times 0.12) + (63.631 \times 100 \times 0.12)) / ((5.3 \times 700) + (2.3 \times 1'106.63) + (38.5 \times 2'597.52) + (5.7 \times 1'372.71) + (9 \times 16.66) + (9 \times 266)) \times 100$	66%

Kalkulation der steuerlichen Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer		
	Berechnung	Resultat (CHF / Jahr)
Mehreinnahmen	$390'000'000 \times 0.66$	260'000'000.00

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

2 Erklärung zur Berechnung

Im Rahmen dieser approximativen Berechnung wird - zusammenfassend ausgedrückt - die pro Verkehrsmittel separat ermittelte Jahresmobilität einer durchschnittlichen Person ins Verhältnis zum Zweck der zurückgelegten Strecke gesetzt. Damit können die finanziellen Auswirkungen einer Beschränkung des Fahrkostenabzuges auf den Abzug für den öffentlichen Verkehr hergeleitet werden. Dies bedeutet konkret folgendes:

In einem ersten Schritt interessiert die pro Jahr und Person zum Zwecke der Arbeit durchschnittlich zurückgelegte Strecke. Diese ist für jedes Verkehrsmittel gesondert auszuweisen (Tabelle „Kalkulation Jahresmobilität im Arbeitsverkehr pro Person“: z.B. 2000 km pro Jahr mit dem Auto). Anschliessend gilt es die solchermassen ermittelten Jahresdistanzen pro Verkehrsmittel ins Verhältnis zur Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr zu setzen und mit den jeweils anwendbaren durchschnittlich abziehbaren Kostenansätzen hochzurechnen. Dadurch lässt sich der durchschnittlich effektiv geltend gemachte Abzug pro Verkehrsmittel darstellen (Tabelle „Kalkulation durchschnittlicher Fahrkostenabzug pro Verkehrsmittel“: z.B. CHF 2'597.50 pro Jahr für das Auto). Hierbei wurde die Annahme getroffen, dass der durchschnittlich abziehbare Kostenansatz für die Benützung des Privatautos bei CHF -.50 pro km, für die Benützung eines Motorrades bzw. Kleinmotorrades bei CHF -.40 pro km und die Benützung des öffentlichen Verkehrs bei CHF -.12 pro km liegt. Es gilt zu beachten, dass im Zusammenhang mit einer Beschränkung des Fahrkostenabzuges auf den Abzug für den öffentlichen Verkehr weiterhin die Möglichkeit eines Abzuges für das Velo/Mofa oder den öffentlichen Verkehr besteht. Die vormals unter der Verkehrsmittelkategorie MIV geltend gemachten Abzüge $((2.3 \times 1'106.63) + (38.5 \times 2'597.52))$ werden nur noch bis zu den durchschnittlich abziehbaren Abzügen für das Velo/Mofa und den öffentlichen Verkehr $((2000.086 \times 100 \times 0.12) + (63.631 \times 100 \times 0.12))$ gewährt. Der daraus resultierende Differenzbetrag spiegelt schlussendlich die verhältnismässige Erhöhung der steuerlichen Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer wieder.

In einem letzten Schritt ist die solchermassen ermittelte Verhältniszahl von 66.695% auf das total der in Ziffer V 2.2 ermittelten Fahrkostenabzüge anzuwenden. Wie dort dargelegt, würde eine gänzliche Streichung der Fahrkostenabzüge zu einer Erhöhung der direkten Bundessteuer im Umfang von 6.2% führen, d. h. zu steuerlichen Mehreinnahmen von jährlich ca. CHF 390 Mio. Eine Beschränkung des Fahrkostenabzuges auf den Abzug für den öffentlichen Verkehr würde dagegen – unter Anwendung der oberwähnten Gewichtung – zu steuerlichen Mehreinnahmen von jährlich ca. CHF 260 Mio. führen.

Anhang 2 – Berechnung Basis Daten Studie 3

1 Berechnungsdetails

Grundlagen der Kalkulation – Durchschnittlicher Fahrkostenabzug pro Verkehrsmittelkategorie 1991 / 1992		
Verkehrsmittelkategorie	CHF	Steuerpflichtige
Fahrrad/Kleinmotorrad (Velo)	700	21.5%
Auto/Motorrad (MIV)	3'150	35%
Öffentlicher Verkehr (öV)	910	31%
Andere ³¹	0	12.5%
Total	-	100%

Kalkulation der Beschränkung des Fahrkostenabzuges auf den Abzug für den öffentlichen Verkehr		
	Berechnung	Resultat
Differenzbetrag	$((35 \times 3'150) - (35 \times 910)) / ((35 \times 3'150) + (31 \times 910) + (21.5 \times 700)) \times 100$	51%

Kalkulation der steuerlichen Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer		
	Berechnung	Resultat
Mehreinnahmen	$390'000'000 \times 0.51$	ca. 200'000'000

2 Erklärung zur Berechnung

In einem ersten Schritt gilt es den pro Verkehrsmittelkategorie durchschnittlich geltend gemachten Fahrkostenabzug auf hundert Prozent der Steuerpflichtigen hochzurechnen (MIV: $35 \times 3'150 = 110'250$; öV: $31 \times 910 = 28'210$; Velo: $21.5 \times 700 = 15'050$; Übrige: $12.5 \times 0 = 0$; Total: $153'510$). Anschliessend wird der Differenzbetrag zwischen dem solchermassen hochgerechneten Abzug für den MIV und den öV ($(35 \times 3'150) - (35 \times 910)$) ins Verhältnis zum hochgerechneten Total der Fahrkostenabzüge ($153'510$) gesetzt. Hieraus ergibt sich die prozentuale Auswirkung (51%) einer Beschränkung des Fahrkostenabzuges auf den Abzug für den öffentlichen Verkehr. In einem letzten Schritt ist die in diesem Sinne ermittelte Verhältniszahl von 51% auf das Total der in Ziffer V 2.2 ermittelten Fahrkostenabzüge anzuwenden. Wie dort dargelegt, würde eine gänzliche Streichung der Fahrkostenabzüge zu einer Erhöhung der direkten Bundessteuer im Umfang von 6.2% führen,

³¹ Die anderen Verkehrsmittel setzen sich wie folgt zusammen: Zu Fuss, Flugzeug und übrige Verkehrsmittel.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 8. Juli 2010

d. h. zu steuerlichen Mehreinnahmen von jährlich ca. CHF 390 Mio. Eine Beschränkung des Fahrkostenabzuges auf den Abzug für den öffentlichen Verkehr würde dagegen – unter Anwendung der oberwähnten Gewichtung – zu steuerlichen Mehreinnahmen von jährlich ca. CHF 200 Mio. führen.