

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Ergänzungsauftrag Reduktion Fahrkostenabzug

Bericht vom 10. Februar 2011



Inhaltsverzeichnis

I	Ausgangslage und Auftrag	4
II	Unterschiedliche kantonale Regelungen bezüglich Fahrkostenabzug nach geltendem Recht	4
1.	Fahrkosten als Berufskosten	4
2.	Unterschiedliche kantonale Regelungen	5
2.1	Tendenzen und grundsätzliche Unterschiede	5
2.1.1	Zulässigkeit des Transportkostenabzugs	
2.1.2	Fahrrad-Abzug	
2.1.3	Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel	
2.1.4	Abzug für die Benutzung des privaten Fahrzeuges	
2.2	Regelungen in den einzelnen Kantonen	6
2.2.1	Kanton Aargau	
2.2.2	Kanton Appenzell Ausserrhoden	
2.2.3	Kanton Appenzell Innerrhoden	
2.2.4	Kanton Basel-Landschaft	
2.2.5	Kanton Basel-Stadt	
2.2.6	Kanton Bern	
2.2.7	Kanton Freiburg	
2.2.8	Kanton Genf	
2.2.9	Kanton Glarus	
2.2.10	Kanton Graubünden	
2.2.11	Kanton Jura	
2.2.12	Kanton Luzern	
2.2.13	Kanton Neuenburg	
2.2.14	Kanton Nidwalden	
2.2.15	Kanton Obwalden	
2.2.16	Kanton Schaffhausen	
2.2.17	Kanton Schwyz	
2.2.18	Kanton Solothurn	
2.2.19	Kanton St. Gallen	
2.2.20	Kanton Tessin	
2.2.21	Kanton Thurgau	
2.2.22	Kanton Uri	
2.2.23	Kanton Waadt	
2.2.24	Kanton Wallis	
2.2.25	Kanton Zug	
2.2.26	Kanton Zürich	
2.3	Fazit	10

3.	Exkurs: Regelungen des Fahrkostenabzugs auf Bundesebene (direkte Bundessteuer)	11
III	Plausibilisierung der budgetierten Mehreinnahmen des Bundes aufgrund der Einführung des pauschalen Fahrkostenabzugs	12
1.	Hintergrund zur Einführung des pauschalen Fahrkostenabzugs	12
2.	Bestimmung der Berechnungsgrundlagen	12
2.1	Allgemeines	12
2.2	Für Berechnung massgebliche Studien	12
2.3	Eruierung der für die Berechnung notwendigen Daten	14
2.3.1	Ermittlung von Durchschnittswerten der Studien 1 und 2	
2.3.2	Steuereinnahmen bei der direkten Bundessteuer	
2.3.3	Berechnung der Auswirkungen	
2.4	Fazit	16
IV	Anpassung des Steuerharmonisierungsgesetzes	16
1.	Mittelbeschaffung durch die Kantone	16
2.	Gesetzliche Grundlagen für den Fahrkostenabzug auf kantonaler Ebene	16
3.	Auslegung des StHG	17
4.	Anpassung des StHG?	17
4.1	Einführung einer Kann-Bestimmung	18
4.2	Einführung einer zwingenden Bestimmung	18
5.	Exkurs: Vereinbarkeit der Reduktion des Fahrkostenabzugs mit der Bundesverfassung	18
V	Einfluss der Einführungen des pauschalen Fahrkostenabzugs auf die Steuerbelastung der Steuerpflichtigen auf Ebene der Direkten Bundessteuer	19
1.	Allgemeines	19
2.	Ledige Person, unselbständig erwerbend	19
2.1	Wohnort gleich Arbeitsort	19
2.2	Distanz Wohnort – Arbeitsort: 30 Kilometer	19
2.3	Distanz Wohnort – Arbeitsort: 100 Kilometer	20
3.	Verheiratete Person, unselbständig erwerbend	20
3.1	Wohnort gleich Arbeitsort	20
3.2	Distanz Wohnort – Arbeitsort: 30 Kilometer	21
3.3	Distanz Wohnort – Arbeitsort: 100 Kilometer	21
4.	Bei welchen Bevölkerungsgruppen führt die Reduktion des Fahrkostenabzugs zu einer erheblichen steuerlichen Mehrbelastung (Abstufung nach Einkommen)?	22

I Ausgangslage und Auftrag

Die Bahninfrastruktur wird zur Zeit aus verschiedenen Quellen, die teilweise befristet und uneinheitlich sind, finanziert. Aus diesem Grund schlägt der Bundesrat vor, in Zukunft Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur einheitlich aus einem neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) zu finanzieren. Ausserdem braucht es Zusatzeinnahmen, um bestehende Finanzierungslücken zu schliessen. Dieser zusätzliche Finanzbedarf soll unter anderem dadurch gedeckt werden, dass Pendeln künftig nur noch innerhalb der Agglomerationen steuerlich abzugsfähig sein soll. Dies führt dazu, dass die Steuerpflichtigen im Durchschnitt weniger Abzüge geltend machen können und dadurch die Steuereinnahmen erhöht werden. Konkret soll die Pauschale für den Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer auf CHF 800 beschränkt werden.

PwC wurde vom Bundesamt für Verkehr beauftragt, folgende Punkte zu analysieren:

1. Abklärung der Fragen von GS UVEK: „Welche unterschiedlichen Regimes in den Kantonen bezüglich deren Steuern und Pendlerabzug bestehen (gibt es Kantone mit Pauschalen, wenn ja, welche?)“
2. Plausibilisierung der veranschlagten Mehreinnahmen des Bundes von CHF 250 Mio. bei Einführung einer Pauschale von CHF 800 für den Fahrkostenabzug.
3. Prüfen der Auswirkungen im Zusammenhang mit der Anpassung des Steuerharmonisierungsgesetzes (StHG):
 - Welches sind die Vor- und Nachteile einer solchen StHG-Norm?
 - Besteht ein Spielraum der Kantone bei Einführung einer „Kann-Vorschrift“?
4. Analyse des Einflusses auf die Steuerbelastung der Steuerpflichtigen anhand einzelner Beispiele.

Es freut uns, dem erteilten Auftrag nachstehend nachzukommen.

II Unterschiedliche kantonale Regelungen bezüglich Fahrkostenabzug nach geltendem Recht

1. Fahrkosten als Berufskosten

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

2. Unterschiedliche kantonale Regelungen

2.1 Tendenzen und grundsätzliche Unterschiede

Die Steuergesetzgebungen sämtlicher Kantone anerkennen die Geltendmachung des Fahrkostenabzugs für die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte. In der Umsetzung des Fahrkostenabzugs auf Kantonsebene bestehen jedoch teilweise starke Unterschiede. Immerhin lassen sich in der Ausgestaltung Tendenzen ausmachen, welche in den meisten Kantonen gültig sind. Auf diese grundsätzlichen Unterschiede und Tendenzen wird in diesem Kapitel eingegangen. Die Systeme in den einzelnen Kantonen und allfällige Besonderheiten werden unter Ziff. 2.2 erläutert.

2.1.1 Zulässigkeit des Transportkostenabzugs

Die meisten Kantone verzichten auf eine Benennung der erforderlichen Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort. In anderen Kantonen werden hingegen konkrete Bedingungen für die Zulässigkeit eines Fahrkostenabzugs genannt. Beispielsweise nennen die Kantone Bern, Freiburg und Jura eine Minimaldistanz von 1.5 km oder der Kanton Glarus einen Fussweg von 10 Minuten.

2.1.2 Fahrrad-Abzug

In den meisten Fällen ist das Fahrrad als Transportmittel abziehbar. Dabei gelangt jeweils ein Betrag von CHF 700 als Pauschale zum Abzug¹.

2.1.3 Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel

Grundsätzlich werden in den Kantonen die effektiven Kosten für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zum Abzug zugelassen. Dies bedeutet einen minimalen Abzug für das Jahresabonnement der lokalen Verkehrsbetriebe und einen maximalen Abzug für ein Generalabonnement (GA).

2.1.4 Abzug für die Benutzung des privaten Fahrzeuges

Normalerweise werden bei Benutzung des privaten Fahrzeuges lediglich die Kosten für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zugelassen. Steht jedoch kein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung oder ist dessen Benutzung objektiv nicht zumutbar, können als Fahrkosten die jeweiligen kantonalen Pauschalen abgezogen werden. Diese variieren von Kanton zu Kanton. In gewissen Kantonen steht als Einheitstarif ein Betrag von CHF -.70 pro gefahrenen Kilometer zur Verfügung. Zumeist gelangen jedoch degressive Tarife zur Anwendung. In diesen Fällen sinkt der Abzug pro gefahrenen Kilometer mit zunehmender Anzahl Kilometer. Innerhalb dieser degressiven Tarife bestehen wiederum Unterschiede sowohl in der Anzahl der Tarifstufen als auch in deren Handhabung: Während in den einen Kantonen ein Übertritt in die nächste Tarifstufe eine Berechnung sämtlicher geltend gemachter Kilometer mit dem im konkreten Fall tiefsten Tarif bewirkt, erfolgt die Berechnung in den anderen Kantonen gestaffelt. Dabei werden die gefahrenen Kilometer bei mehreren betroffenen Tarifstufen jeweils innerhalb ihrer eigenen Tarifstufe geltend gemacht und die Teilergebnisse anschliessend addiert.

¹ Der Kanton Basel-Stadt erhöhte den Fahrradabzug auf das Steuerjahr 2010 hin von CHF 670 auf CHF 700.

Gewisse Kantone lassen ausserdem den Nachweis der effektiven Fahrkosten zu. Kann ein Steuerpflichtiger den Nachweis erbringen, dass seine Fahrkosten höher sind als von der im Kanton geltenden Tarifstruktur berücksichtigt, kann er diese höheren Fahrkosten zum Abzug bringen.

Ausserdem variiert die Anzahl der steuerlich angenommenen Arbeitstage pro Jahr unter den Kantonen. Dies ist insofern von Bedeutung, als der Abzug für die Benutzung des privaten Fahrzeuges sich auf den angenommenen Arbeitstagen, multipliziert mit der pro Arbeitstag zurückgelegten Strecke, bemisst.

Grundsätzlich ist in allen Kantonen der Abzug für die Benutzung des privaten Fahrzeugs für die Hin- und Rückfahrt über Mittag auf die Höhe des Abzugs für auswärtige Verpflegung beschränkt. Der Abzug für Verpflegung entfällt in diesem Fall.

2.2 Regelungen in den einzelnen Kantonen

2.2.1 Kanton Aargau

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen zweistufigen degressiven Tarif an. Pro Kilometer können entweder CHF -.70 oder CHF -.50 zum Abzug gebracht werden (abhängig von der Fahrleistung²). Es wird mit 220 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.2 Kanton Appenzell Ausserrhoden

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen neunstufigen degressiven Tarif an. Pro Kilometer können zwischen CHF -.70 und CHF -.40 zum Abzug gebracht werden (abhängig von der Fahrleistung). Es wird mit 230 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.3 Kanton Appenzell Innerrhoden

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen siebenstufigen degressiven Tarif an. Pro Kilometer können zwischen CHF -.70 und CHF -.40 zum Abzug gebracht werden (abhängig von der Fahrleistung). Es wird mit 230 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.4 Kanton Basel-Landschaft

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen fünfstufigen degressiven Tarif an. Pro Kilometer können zwischen

² Unter der Fahrleistung wird die innerhalb eines Jahres gefahrene Kilometeranzahl verstanden.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 10. Februar 2011

CHF -.70 und CHF -.50 zum Abzug gebracht werden (abhängig von der Fahrleistung). Es wird mit 220 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.5 Kanton Basel-Stadt

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen fünfstufigen degressiven Tarif an. Pro Kilometer können zwischen CHF -.70 und CHF -.20 zum Abzug gebracht werden (abhängig von der Fahrleistung). Es wird mit 220 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.6 Kanton Bern

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen dreistufigen degressiven Tarif an. Pro Kilometer können zwischen CHF -.70 und CHF -.50 zum Abzug gebracht werden (abhängig von der Fahrleistung). Es wird mit 220 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.7 Kanton Freiburg

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen dreistufigen degressiven Tarif an. Pro Kilometer können zwischen CHF -.70 und CHF -.50 zum Abzug gebracht werden (abhängig von der Fahrleistung). Es wird mit 220 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.8 Kanton Genf

Für den Fahrrad-Abzug kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Zudem besteht ein Pauschalabzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel von CHF 840. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen einstufigen Tarif von CHF -.70 pro Kilometer an, wobei bei derzeitiger Praxis der Steuerbehörde zu diesem Abzug jeder Steuerpflichtige berechtigt ist, der mit den öffentlichen Verkehrsmitteln mindestens eine halbe Stunde pro Weg aufwenden würde. Es wird mit 240 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.9 Kanton Glarus

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen dreistufigen degressiven Tarif an. Pro Kilometer können zwischen CHF -.70 und CHF -.50 zum Abzug gebracht werden (abhängig von der Fahrleistung). Es wird mit 228 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.10 Kanton Graubünden

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen einstufigen Tarif von CHF -.70 pro Kilometer an. Es wird mit 220 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.11 Kanton Jura

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen dreistufigen degressiven Tarif an. Pro Kilometer können zwischen CHF -.70 und CHF -.60 zum Abzug gebracht werden (abhängig von der Fahrleistung). Es wird mit 225 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.12 Kanton Luzern

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen dreistufigen degressiven Tarif an. Pro Kilometer können zwischen CHF -.70 und CHF -.50 zum Abzug gebracht werden (abhängig von der Fahrleistung). Es wird mit 215 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.13 Kanton Neuenburg

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen dreistufigen degressiven Tarif an. Pro Kilometer können zwischen CHF -.70 und CHF -.35 zum Abzug gebracht werden (abhängig von der Fahrleistung). Es wird mit 230 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.14 Kanton Nidwalden

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen dreistufigen degressiven Tarif an. Pro Kilometer können zwischen CHF -.70 und CHF -.40 zum Abzug gebracht werden (abhängig von der Fahrleistung). Es wird mit 220 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.15 Kanton Obwalden

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen zweistufigen degressiven Tarif an. Pro Kilometer können zwischen CHF -.70 und CHF -.50 zum Abzug gebracht werden (abhängig von der Fahrleistung). Es wird mit 220 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.16 Kanton Schaffhausen

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen einstufigen Tarif von CHF -.70 pro Kilometer an. Es wird mit 240 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet. Bei einer steuerlich nicht abzugsfähigen Verwendung eines privaten Fahrzeuges können die Kosten einer Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln der 1. Klasse geltend gemacht werden.

2.2.17 Kanton Schwyz

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen einstufigen Tarif von CHF -.70 pro Kilometer an. Bei einem resultierenden Abzug von über CHF 10'000 sind die effektiven Kosten nachzuweisen. Es wird mit 240 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.18 Kanton Solothurn

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen vierstufigen degressiven Tarif an. Pro Kilometer können zwischen CHF -.70 und CHF -.35 zum Abzug gebracht werden (abhängig von der Fahrleistung). Es wird mit 220 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.19 Kanton St. Gallen

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen siebenstufigen degressiven Tarif an. Pro Kilometer können zwischen CHF -.70 und CHF -.38 zum Abzug gebracht werden (abhängig von der Fahrleistung). Es wird mit 230 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.20 Kanton Tessin

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen zweistufigen degressiven Tarif an. Pro Kilometer können zwischen CHF -.70 und CHF -.65 zum Abzug gebracht werden (abhängig von der Fahrleistung). Es wird mit 220 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.21 Kanton Thurgau

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen vierstufigen degressiven Tarif an. Pro Kilometer können zwischen CHF -.70 und CHF -.50 zum Abzug gebracht werden (abhängig von der Fahrleistung). Es wird mit 225 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 10. Februar 2011

2.2.22 Kanton Uri

Der Kanton Uri kennt weder einen Fahrradabzug noch einen Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel noch einen Abzug für die Fahrkosten mit dem Privatauto im herkömmlichen Sinne. Vielmehr können pro Kilometer Arbeitsweg entweder CHF -.70 oder CHF -.40 abgezogen werden, abhängig vom Arbeitsweg von Tür zu Tür. Es wird mit 220 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.23 Kanton Waadt

Für den Fahrrad-Abzug kann auf Ziff. 1 verwiesen werden. Für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel arbeitet der Kanton Waadt mit einer Liste, in welcher pro Kilometer Arbeitsweg ein festgelegter Betrag als Kosten abgezogen werden kann. Bei ganzjähriger Erwerbstätigkeit beträgt der Abzug mindestens CHF 1'176 (2 km Arbeitsweg) und höchstens CHF 3'420 (35 km Arbeitsweg), was dem GA zweiter Klasse entspricht. Vorbehalten bleiben begründete höhere Abzüge. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen zweistufigen degressiven Tarif an. Pro Kilometer können zwischen CHF -.70 und CHF -.35 zum Abzug gebracht werden (abhängig von der Fahrleistung). Es wird mit 240 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.24 Kanton Wallis

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen sechsstufigen degressiven Tarif an. Pro Kilometer können zwischen CHF -.70 und CHF -.40 zum Abzug gebracht werden (abhängig von der Fahrleistung). Es wird mit 220 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.25 Kanton Zug

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen einstufigen Tarif von CHF -.70 pro Kilometer an. Es wird mit 220 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.2.26 Kanton Zürich

Sowohl für den Fahrrad-Abzug als auch für den Abzug für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kann auf Ziff. 2.1 verwiesen werden. Für die Ermittlung der Fahrkosten mit dem Privatauto wendet der Kanton einen einstufigen Tarif von CHF -.70 pro Kilometer an. Es wird mit 240 Arbeitstagen pro Jahr gerechnet.

2.3 Fazit

Sämtliche Kantone kennen Pauschalen. Allerdings existiert in den Kantonen nicht nur ein Pauschalbetrag, sondern vielmehr verschiedene Pauschalen, je nach Art des benutzten Verkehrsmittels.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 10. Februar 2011

Grundsätzlich ist der Fahrkostenabzug für das Fahrrad in allen Kantonen ausser Uri zulässig. Im Kanton Uri ist statt einem Fahrrad-Abzug der Arbeitsweg mit einem zweistufigen Pauschaltarif pro Kilometer zum Abzug zugelassen.

Die Steuerpflichtigen können in den geprüften Kantonen die effektiv entstandenen Kosten für den öffentlichen Verkehr abziehen. Eine Ausnahme hierzu bildet der Kanton Waadt, welcher die Kosten pauschal mittels Tabelle bestimmt. Eine weitere Ausnahme bildet wiederum der Kanton Uri.

Die möglichen Abzüge der Fahrkosten für Privatautos divergieren zwischen den einzelnen Kantonen beträchtlich. Es ist auf folgende Unterschiede hinzuweisen:

- Die Kantone kennen unterschiedliche Voraussetzungen, wann Abzüge für private Fahrzeuge getätigt werden können.
- Sofern Abzüge für private Fahrzeuge getätigt werden dürfen, variieren die Abzüge pro Kilometer in hohem Ausmass. Ausgangsbasis ist dabei regelmässig ein Betrag von CHF -.70 pro Kilometer, wobei die Pauschalen oft degressiv ausgestaltet sind. Zudem können nur in wenigen Kantonen und beim Bund die pauschalen Kilometeransätze bei effektiv höheren Kosten überschritten werden.
- Schliesslich zeigt sich, dass in der Praxis die gesetzlichen Normen mit unterschiedlicher Strenge angewendet werden. Dies führt ebenfalls zu (kaum quantifizierbaren) Abweichungen.

3. Exkurs: Regelung des Fahrkostenabzugs auf Bundesebene (direkte Bundessteuer)

Der Bundesgesetzgeber hat den Fahrkostenabzug für natürliche Personen ausdrücklich in Art. 26 Abs. 1 lit. a Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer (DBG) statuiert und festgelegt, dass die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte als Berufskosten abgezogen werden können. Wie auf kantonaler Ebene wird auch auf Ebene Bund zwischen der Benutzung der *öffentlichen Verkehrsmittel* und der *privaten Fahrzeuge* unterschieden.

Die Benutzung der *öffentlichen Verkehrsmittel* kann für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte stets als notwendige Kosten abgezogen werden. Maximal abziehbar sind damit die Kosten für ein Generalabonnement der SBB.

Die Benutzung der *privaten Fahrzeuge* kann indessen nur dann steuerlich geltend gemacht werden, wenn kein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung steht oder dessen Benutzung objektiv nicht zumutbar ist. Ist dies der Fall, können (wie in den Kantonen) verschiedene Pauschalen geltend gemacht werden. Sofern nachgewiesen werden kann, dass die Pauschalen die tatsächlichen Kosten nicht decken, dürfen die effektiven Kosten abgezogen werden.

Die Regelung des Fahrkostenabzugs auf Bundesebene wurde bereits in unserem Bericht vom 8. Juli 2010 „Analyse möglicher Finanzierungsvarianten: Reduzierter Fahrkostenabzug bei der

Steuer“ (nachstehend Bericht vom 8. Juli 2010) eingehend erläutert. Für Detailausführungen kann hierauf verwiesen werden.

III Plausibilisierung der budgetierten Mehreinnahmen des Bundes aufgrund der Einführung des pauschalen Fahrkostenabzugs

1. Hintergrund zur Einführung des pauschalen Fahrkostenabzugs

Gemäss Vorschlag des Bundesrates vom 20. Januar 2011 zur Finanzierung von Betrieb und Unterhalt des Schienennetzes soll bei der direkten Bundessteuer der Abzug für Fahrkosten auf die Höhe eines öV-Abonnements für Agglomerationen reduziert werden. Die Kosten, die mit langen Pendlerstrecken verbunden sind, könnten folglich steuerlich nicht mehr geltend gemacht werden. Zudem würden Pendler im öffentlichen Verkehr mit den Autofahrern steuerlich gleichgestellt.

Auf Bundesebene steht dabei die Einführung eines Pauschalabzugs für Fahrkosten von CHF 800 zur Diskussion. Die steuerpflichtigen Arbeitnehmer könnten demnach – unabhängig der Länge ihres Arbeitsweges und der Art wie dieser zurückgelegt wird – maximal noch CHF 800 als Gewinnungskosten für die direkte Bundessteuer geltend machen. Diese Reduktion der steuerlich abzugsfähigen Fahrkosten führt gemäss ersten Schätzungen des Bundes zu Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer von rund CHF 250 Millionen. Diese Schätzung wird nachstehend plausibilisiert.

2. Bestimmung der Berechnungsgrundlagen

2.1 Allgemeines

Wie unter Ziff. II 3. dargelegt, bestehen auf Ebene Bund verschiedene Abzugsvariationen (effektive Kosten / Pauschalen) zur Geltendmachung der Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte. Dies führt dazu, dass in der Praxis die geltend gemachten Abzüge je nach steuerpflichtiger Person erhebliche Differenzen aufweisen. Diese Abweichungen sowie die Tatsache, dass bei selbständig Erwerbenden entsprechende Kosten meist in die Buchhaltungen ihrer Unternehmen einfließen dürften und ein Teil der unselbständig Erwerbstätigen über Geschäftsfahrzeuge verfügt, erschweren allgemeingültige Aussagen betreffend steuerlicher Mehreinnahmen im Falle einer Reduktion des Fahrkostenabzugs. Approximative Ergebnisse lassen sich einzig auf Basis bereits vorhandener Daten bzw. Studien erstellen.

2.2 Für Berechnung massgebliche Studien

In unserem Bericht vom 8. Juli 2010 wurden zahlreiche Studien im Zusammenhang mit Fahrkostenabzügen analysiert und ausgewertet. Es kann diesbezüglich darauf verwiesen werden.

Für die nachstehende Berechnung der Mehreinnahmen der direkten Bundessteuer bei Einführung einer Pauschale von CHF 800 werden im Folgenden zwei Studien herangezogen:

- 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);
- 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 1 analysierte die Fahrkostenabzüge für den Kanton Bern, basierend auf den Steuerdaten des Kantons Bern der Steuerperiode 2005. Aus der Studie wird ersichtlich, dass 56% der Steuerpflichtigen Abzüge für Fahrkosten vorgenommen haben. Durchschnittlich wurden von diesen 56% CHF 3'300 abgezogen. Unter der Annahme, dass 100% der steuerpflichtigen Personen einen Abzug vorgenommen hätten, ergäbe dies einen Durchschnittswert von CHF 1'860. Der Verfasser der Studie 1³ berechnete unter anderem die steuerlichen Mehreinnahmen für die direkte Bundessteuer bei einer Streichung des Fahrkostenabzugs. Die Streichung des Fahrkostenabzugs führte in diesem Modell zu einer Erhöhung der direkten Bundessteuer pro Steuerpflichtigen von 6.11%⁴.

Die Studie 2 analysierte namentlich die Berufskostenabzüge für die Kantone Freiburg und Glarus, basierend auf den Zahlen der Steuerperiode 1995 / 1996. 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)⁵. Der Studienverfasser⁶ berechnete wiederum die steuerlichen Mehreinnahmen für die direkte Bundessteuer bei Streichung des Fahrkostenabzugs. Die Streichung des Fahrkostenabzugs führte in diesem Modell zu einer Erhöhung der direkten Bundessteuer von 6.9% (Schätzung aufgrund Daten Kanton Freiburg) bzw. 3.7% (Schätzung aufgrund Daten Kanton Glarus)⁷.

Zu beachten bleibt, dass die Daten der Studien 1 und 2 einige Jahre zurückliegen, mithin also nicht mehr dem neusten Stand entsprechen. Trotz gewachsener Mobilität innerhalb der letzten Jahre glauben wir aber, dass die Aussagekraft der Studien nach wie vor gegeben ist: Einerseits macht ein Vergleich der Berufskostenverordnung 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. Zudem handelt es sich mangels aktuellerer Erhebungen um das aussagekräftigste verfügbare Zahlenmaterial.

³ Die Studie 1 wurde von Herrn Rudi Peters, Eidgenössische Steuerverwaltung, verfasst.

⁴ Vgl. Studie 1, S. 41, Tabelle 8. Eingehend zur Studie 1 vgl. Bericht vom 10. Juli 2010.

⁵ Vgl. Studie 2, S. 17, Tabelle 9.

⁶ Die Studie 2 wurde von Herrn Rudi Peters, Eidgenössische Steuerverwaltung, verfasst. Eingehend zur Studie 2 vgl. Bericht vom 10. Juli 2010.

⁷ Vgl. Studie 2, S. 31, Tabelle 20.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 10. Februar 2011

2.3 Eruiierung der für die Berechnung notwendigen Daten

2.3.1 Ermittlung von Durchschnittswerten der Studien 1 und 2

Wie den Studien 1 und 2 entnommen werden kann, bemessen sich die durchschnittlich abziehbaren Fahrkosten pro Steuerpflichtigen 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

Zudem kamen die Studien zum Ergebnis, dass eine vollumfängliche Streichung der Fahrkostenabzüge zu Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer von 3.7% (auf Basis Daten Kanton Glarus), 6.1% (auf Basis Daten Kanton Bern) bzw. 6.9% (auf Basis Daten Kanton Freiburg) führen würde.

Die Kantone Bern, Freiburg und Glarus, auf welchen die Studien 1 und 2 basieren, wurden nicht beliebig ausgewählt. Vielmehr wurden diese im Rahmen der Studiienerstellung als für die Schweiz repräsentativ erachtet. Um eine schweizweit gültige Aussage betreffend der Auswirkungen auf die direkte Bundessteuer zu ermitteln, ist es aber notwendig, einen Durchschnittswert dieser Ergebnisse zu ermitteln.

In Anlehnung an die Berechnungsmodalitäten im Bericht vom 8. Juli 2010 werden die Studienergebnisse der Kantone Bern, Freiburg und Glarus anhand der Steuereinnahmen dieser Kantone gewichtet und anschliessend der Durchschnittswert eruiert.

Berechnung anhand der Steuereinnahmen (direkte Bundessteuer) im Jahre 2007 (aktuellste bekannte Werte):

	Kanton Bern	Kanton Glarus	Kanton Freiburg	Total
Steuerertrag pro Jahr in CHF	688'886'498	23'435'881	185'747'945	898'070'324
Anteilmässige Gewichtung	76.7%	2.6%	20.7%	100%

Die Gewichtung führt zu folgenden Durchschnittswerten (vgl. zur entsprechenden Berechnung auch Ziff. V.2.1 des Berichts vom 8. Juli 2010):

- Die Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer bei Streichung des Fahrkostenabzugs ergeben entsprechend einer anteilmässigen Gewichtung anhand der Steuereinnahmen der drei Kantone einen hochgerechneten Durchschnittswert von 6.2%.
- Der durchschnittliche Fahrkostenabzug beträgt bei einer anteilmässigen Gewichtung anhand der Steuereinnahmen der drei Kantone CHF 1'829 pro Steuerpflichtigen.

2.3.2 *Steuereinnahmen bei der direkten Bundessteuer*

Um die Auswirkungen der Einführung einer Pauschale von CHF 800 anstelle des bisher anwendbaren Fahrkostenabzugs auf die direkte Bundessteuer bestimmen zu können, müssen zudem 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 für das Jahr 2007 letztmals die Gesamtergebnisse der direkten Bundessteuern für natürliche Personen. Hieraus wird ersichtlich, dass für die Steuerperiode 2007 von den natürlichen Personen ein totaler Steuerertrag von CHF 8.871 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 2007 abgezogen werden. Damit ergibt sich für das Jahr 2007 ein massgebender Steuerertrag bei der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen von CHF 6.925 Mia.⁸. Dieser Betrag kann hilfsweise herangezogen werden⁹.

2.3.3 *Berechnung der Auswirkungen*

Die Einführung eines Pauschalbetrages von CHF 800 pro Steuerpflichtigen führt zu Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer im Umfang von rund CHF 250 Mio. Die Berechnung gestaltet sich wie folgt:

- Der durchschnittliche Fahrkostenabzug beträgt bei einer anteilmässigen Gewichtung anhand der Steuereinnahmen der drei Kantone CHF 1'829 pro Steuerpflichtigen. Eine Streichung dieses Fahrkostenabzugs im Umfang von CHF 1'829 führt zu Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer von 6.2%.
- Wird der durchschnittlich ermittelte Fahrkostenabzug auf eine Pauschale von CHF 800 gekürzt, könnte entsprechend der einzelne Steuerpflichtige CHF 1'029 weniger abziehen als ohne Einführung der Pauschale.
- Das zusätzliche Steuersubstrat für die direkte Bundessteuer pro Person bei Einführung einer Pauschale beträgt demnach CHF 1'029. Der Betrag von CHF 1'029 entspricht 56% von CHF 1'829. Setzt man dies ins Verhältnis zu den Mehreinnahmen des Bundes, betragen diese 56% von 6.2%, also rund 3.5%.

Damit kann festgehalten werden, dass eine Reduktion des Fahrkostenabzugs auf den Pauschalbetrag zu einer Erhöhung der direkten Bundessteuer im Umfang von rund 3.5% führen würde. Auf

⁸ Vgl. Tabelle I direkte Bundessteuer, Steuerperiode 2007, natürliche Personen, abrufbar unter www.estv.admin.ch/dokumentation/00075/00076/00701/index.html?lang=de.

⁹ Zu beachten ist, dass Einkommen aus selbständiger Erwerbstätigkeit und Einkommen aus Vermögen hierin noch enthalten sind.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 10. Februar 2011

Grundlage einer angenommenen direkten Bundessteuer von CHF 6.925 Mia. ergäbe dies steuerliche Mehreinnahmen von jährlich rund CHF 250 Mio¹⁰.

2.4 Fazit:

Die Einführung des pauschalen Fahrkostenabzugs im Umfang von CHF 800 pro Arbeitnehmer führt zu Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer von rund CHF 250 Mio. pro Jahr.

IV Anpassung des Steuerharmonisierungsgesetzes

1. Mittelbeschaffung durch die Kantone

Gemäss Faktenblatt Finanzierung Bahninfrastruktur vom 20. Januar 2011 soll der zusätzliche Finanzbedarf des BIF nicht nur vom Bund, sondern auch von den Kantonen gedeckt werden. Damit stellt sich für die Kantone die Frage, wie diese die entsprechenden Mittel beschaffen können. Eine Möglichkeit besteht darin, dass die Kantone die bislang geltenden Fahrkostenabzüge für die Kantons- und Gemeindesteuern reduzieren. Damit erhöhen sich die kantonalen Steuereinnahmen, welche zugunsten des BIF eingesetzt werden könnten.

2. Gesetzliche Grundlagen für den Fahrkostenabzug auf Kantonaler Ebene

Aufgrund der Souveränität der Kantone, können diese grundsätzlich selber bestimmen, welche steuerlichen Abzüge gewährt werden. Die Souveränität wird indessen durch das Steuerharmonisierungsgesetz des Bundes eingeschränkt. So legt der Bund 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 Gesetzgeber diese nicht zum Abzug zulassen

¹⁰ Dieses Ergebnis kann nur beschränkt mit der Berechnung gemäss Ziff. V 3. des Berichts vom 8. Juli 2010 verglichen werden (Berechnung Mehreinnahmen direkte Bundessteuer bei Reduktion des Fahrkostenabzugs auf Kosten öV). Dies aus folgenden Gründen:

- Die Berechnung vom 8. Juli 2010 basiert nicht nur auf den Daten der Studien 1 und 2, sondern zusätzlich auf dem Mikrozensus 2005. Da der Mikrozensus auf Stichproben basiert, ergibt sich hier ein gewichtiger Unsicherheitsfaktor.
- Die Berechnung vom 8. Juli 2010 geht davon aus, dass nur noch CHF 0.12 pro Kilometer abgezogen werden dürfen (Kosten öV pro Kilometer). Die CHF 0.12 stellen dabei einen angenommenen Wert dar, der je nach Standpunkt natürlich als zu hoch bzw. zu tief betrachtet werden könnte. Es wird also nicht mit einer Pauschale z.B. eines Abonnements für den Nahverkehr gerechnet.
- In der hier vorliegenden Berechnung gehen wir dagegen davon aus, dass jeder Arbeitnehmer CHF 800 pauschal abziehen kann. Der Abzug wird also unabhängig davon, welche Strecke zurückgelegt wird, gewährt.
- Schliesslich wurde in der hier vorliegenden approximativen Kalkulation auf die Ende 2010 erschienenen Daten bei der direkten Bundessteuer von 2007 zurückgegriffen. Der Bericht vom 8. Juli 2010 basierte dagegen noch auf den damals aktuellsten Daten 2006.

wollte. Die Abzugsfähigkeit kann vielmehr unter Art. 9 Abs. 1 StHG subsumiert werden, welcher Gewinnungskosten für abziehbar erklärt¹¹.

Sofern also die Kantone die Möglichkeit der Reduktion der kantonalen Fahrkostenabzüge nutzen wollen, stellt sich folgende Frage: Kann die Reduktion durch Anpassung der kantonalen Erlasse erreicht werden oder ist zudem eine vorgängige Anpassung des StHG vonnöten? Diese Frage wird nachstehend beantwortet.

3. Auslegung des StHG

Wie erwähnt, ist die Möglichkeit der Reduktion des Fahrkostenabzugs im StHG nicht explizit geregelt, ergibt sich aber aus Art. 9 Abs. 1 StHG: *„Von den gesamten steuerbaren Einkünften werden die zu ihrer Erzielung notwendigen Aufwendungen und die allgemeinen Abzüge abgerechnet [...]“*.

Das StHG ist ein Rahmengesetz. Dessen Bestimmungen müssen von den Kantonen innerhalb einer 5-jährigen Übergangsfrist zwingend umgesetzt werden. Erfolgt keine Umsetzung oder eine dem StHG widersprechende Umsetzung, findet das StHG direkt auch auf kantonaler Ebene Anwendung.

Der Wortlaut von Artikel 9 Abs. 1 StHG macht deutlich, dass der Bundesgesetzgeber die mit der Einkommenserzielung zusammenhängenden Aufwendungen, mithin also auch die notwendigen Fahrkosten als abziehbar erachtete. Die Abziehbarkeit erscheint gemäss Wortlaut der Bestimmung grundsätzlich uneingeschränkt. Es ist damit anzunehmen, dass der Bundesgesetzgeber also auch die Fahrkosten auf kantonaler Ebene als vollumfänglich abziehbar erklären wollte. Damit besteht das Risiko, dass eine kantonale Reduktion der Fahrkostenabzüge dem StHG widersprechen könnte.

4. Anpassung des StHG?

Möchte also ein Kanton seine kantonalen Fahrkostenabzüge zwecks Finanzierung des BIF reduzieren, besteht die Gefahr, dass Art. 9 Abs. 1 StHG die kantonale Regelung „übersteuert“. Betroffene Steuerpflichtige könnten entsprechend versuchen, auf Basis des StHG weiterhin den vollen Fahrkostenabzug zu erhalten und durchzusetzen.

Um dieses Risiko zu eliminieren, ist entsprechend eine vorgängige Anpassung des StHG zu empfehlen. Für eine Anpassung sind grundsätzlich zwei Varianten denkbar:

- Einführung einer Kann-Bestimmung;
- Einführung einer zwingenden Bestimmung.

¹¹ Betreffend der zugrundeliegenden Verfassungsgrundlage vgl. nachstehend, Ziff. 5.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 10. Februar 2011

4.1 Einführung einer Kann-Bestimmung

Die Anpassung könnte mittels einer Kann-Formulierung erfolgen, welche es den einzelnen Kantonen offen lässt, ob sie den Fahrkostenabzug vollumfänglich oder nur reduziert gewähren wollen. Folgendes ist festzuhalten:

- Die Kann-Formulierung gibt den Kantonen die Möglichkeit, die kantonalen Fahrkostenabzüge zu reduzieren und damit die für den BIF notwendigen Mittel zu beschaffen.
- Mit einer Kann-Formulierung wird zudem der kantonalen Souveränität Rechnung getragen. Es bleibt den Kantonen vorbehalten, ob und in welchem Umfang eine Reduktion erfolgen soll oder nicht.
- Andererseits führt eine Kann-Formulierung zu einer uneinheitlichen kantonalen Praxis. Folge davon könnte auch eine zusätzliche Verschärfung des Steuerwettbewerbes zwischen den Kantonen sein.

4.2 Einführung einer zwingenden Bestimmung

Die Anpassung könnte auch mittels einer zwingenden Formulierung erfolgen, welche den Kantonen vorschreibt, den Fahrkostenabzug zu reduzieren. Folgendes ist festzuhalten:

- Eine zwingende Bestimmung beschränkt die Souveränität der Kantone.
- Andererseits führen zwingende Bestimmungen zu einer Harmonisierung unter den Kantonen. Damit würde auch der Steuerwettbewerb nicht weiter verschärft.

5. Exkurs: Vereinbarkeit der Reduktion des Fahrkostenabzugs mit der Bundesverfassung

Die Bundesverfassung statuiert in Artikel 127 Absatz 2, dass der Grundsatz der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zu beachten ist. Der Vollständigkeit halber ist daher darauf hinzuweisen, dass eine gänzliche Streichung des Fahrkostenabzugs wohl weder auf Bundesebene noch auf kantonaler Ebene verfassungsmässig wäre. Die Reduktion des Fahrkostenabzugs bzw. die Einführung einer (tieferen) Pauschale anstelle der effektiven Gewinnungskosten stellt unseres Erachtens dagegen keine Verletzung von Art. 127 BV dar, da der Abzug der Berufskosten – wenn auch in geringerem Umfang – immer noch möglich wäre. Es kann hierbei auch auf die Ausführungen in unserem Bericht vom 8. Juli 2010 verwiesen werden.

V Einfluss der Einführung des pauschalen Fahrkostenabzugs auf die Steuerbelastung der Steuerpflichtigen auf Ebene der Direkten Bundessteuer

1. Allgemeines

Die Festsetzung einer Pauschale von CHF 800 für Fahrkosten anstelle der bisher massgebenden tatsächlich angefallenen Gewinnungskosten hat für den einzelnen Steuerzahler je nach familiärer Situation und Einkommen unterschiedliche Steuerfolgen.

Zur Darlegung des Einflusses auf die Steuerbelastung der Einführung einer Pauschale anstelle des effektiv angefallenen Fahrkostenabzugs ziehen wir hilfsweise die möglichen Abzüge im Kanton Bern hinzu.

Bei verheirateten Paaren ist die steuerliche Mehrbelastung, unter Berücksichtigung des Tarifes für Verheiratete, jeweils getrennt zu beurteilen pro Person.

Im Folgenden wird der Einfluss auf die Steuerbelastung der einzelnen Steuerpflichtigen anhand einiger Beispiele dargelegt. Umfangreichere Informationen können der beiliegenden Zusammenstellung (Anhang) entnommen werden.

2. Ledige Person, unselbständig erwerbstätig

2.1 Wohnort gleich Arbeitsort

Eine unselbständig erwerbstätige ledige Person, die am gleichen Ort arbeitet wie sie wohnt, konnte bisher den Pauschalabzug für die Benutzung des Fahrrades im Umfang von CHF 700 geltend machen oder aber die öV-Kosten (z.B. Betrag Libero-Abonnement). Bei Einführung einer Pauschale von CHF 800 könnten diese Steuerpflichtigen ebenfalls die Pauschale von CHF 800 geltend machen. Je nach Höhe des Einkommens würde dies zu einer vernachlässigbaren steuerlichen Minderbelastung von rund CHF 1 bis CHF 12 führen.

2.2 Distanz Wohnort – Arbeitsort: 30 Kilometer

Eine unselbständig erwerbstätige, ledige Person, welche täglich einen Arbeitsweg von rund 30 Kilometer (eine Richtung) zurücklegt, kann nach geltendem Recht, sofern sie den Arbeitsweg mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegt, einen Betrag von CHF 2'025 (Annahme: Streckenabonnement Bern-Thun, 2. Klasse) abziehen. Sofern sie den Arbeitsweg mit dem privaten Auto zurücklegt, erhöht sich der bisher mögliche Abzug auf CHF 9'240¹². Neu wäre in beiden Fällen nur noch die Geltendmachung eines Pauschalabzugs von CHF 800 möglich.

¹² 2 x 30 Kilometer für Hin- und Rückweg an 220 Arbeitstagen, gerechnet mit einer Kilometerentschädigung von CHF -.70.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 10. Februar 2011

Dies würde bei einem tiefen Einkommen von CHF 20'000 bis CHF 40'000 zu einer steuerlichen Mehrbelastung von CHF 9 (bei Benutzung des öffentlichen Verkehrs) bzw. CHF 59 (bei Geltendmachung des Abzugs für das Privatauto) führen.

Bei einem mittleren Einkommen von rund CHF 80'000 bis CHF 100'000 führte die Einführung einer Pauschale zu einer steuerlichen Mehrbelastung von rund CHF 65 (bei Benutzung des öffentlichen Verkehrs) bzw. CHF 447 (bei Geltendmachung des Abzugs für das Privatauto).

Sofern ein Steuerpflichtiger über ein Einkommen von CHF 200'000 bis CHF 500'000 (höchste Marginalbelastung auf Ebene Bund) verfügt, würde die Einführung des Pauschalabzugs zu einer steuerlichen Mehrbelastung von CHF 146 bzw. CHF 1'004 führen.

2.3 Distanz Wohnort – Arbeitsort: 100 Kilometer

Eine unselbständig erwerbstätige, ledige Person, welche einen Arbeitsweg von rund 100 Kilometern (eine Richtung) zurücklegt, hat nach geltendem Recht die Möglichkeit, bei Benutzung des öffentlichen Verkehrs einen Betrag von CHF 3'300 (Kosten für GA, 2. Klasse) abzuziehen. Bei Benutzung des Privatautos erhöhen sich die abziehbaren Gewinnungskosten auf CHF 22'000. Die Einführung einer Pauschale anstelle der konkret angefallenen Gewinnungskosten hätte die nachstehenden Folgen:

Ein Steuerpflichtiger mit tiefem Einkommen (CHF 20'000 bis CHF 40'000) hätte eine um CHF 18 (bei Benutzung des öffentlichen Verkehrs) bzw. CHF 148 höhere Steuerlast zu tragen.

Sofern der Steuerpflichtige über ein mittleres Einkommen (CHF 80'000 bis CHF 100'000) verfügt, würde die steuerliche Mehrbelastung unter Berücksichtigung des derzeitigen Abzugs für den öffentlichen Verkehr CHF 133 betragen. Sofern der Steuerpflichtige zur Zeit den Abzug für die Fahrkosten mit dem privaten Auto geltend machen kann, beträgt die steuerliche Mehrbelastung gemäss unseren Berechnungen CHF 1'124.

Bei Steuerpflichtigen mit einem Einkommen von CHF 200'000 bis CHF 500'000 beträgt die steuerliche Mehrbelastung CHF 298 (bei Benutzung des öffentlichen Verkehrs) bzw. CHF 2'563 (bei Benutzung des Privatfahrzeugs).

3. Verheiratete Person, unselbständig erwerbstätig

3.1 Wohnort gleich Arbeitsort

Eine unselbständig erwerbstätige, verheiratete Person, bei der Wohn- und Arbeitsort gleich sind, kann nach geltendem Recht den Pauschalabzug für die Benutzung des Fahrrades im Umfang von CHF 700 geltend machen oder aber die öV-Kosten (z.B. Libero-Abonnement). Bei Einführung einer Pauschale von CHF 800 könnten diese Steuerpflichtigen ebenfalls die Pauschale von CHF 800 geltend machen. Je nach Höhe des Einkommens würde dies zu einer vernachlässigbaren steuerlichen Minderbelastung von rund CHF 1 bis CHF 12 führen.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 10. Februar 2011

3.2 Distanz Wohnort – Arbeitsort: 30 Kilometer

Eine unselbständig erwerbstätige, verheiratete Person, welche täglich einen Arbeitsweg von rund 30 Kilometer (eine Richtung) zurücklegt, kann nach geltendem Recht, sofern sie den Arbeitsweg mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegt, einen Betrag von CHF 2'025 (Annahme: Streckenabonnement Bern-Thun, 2. Klasse) als Fahrkosten abziehen. Sofern sie den Arbeitsweg mit dem privaten Auto zurücklegt, erhöht sich der bisher mögliche Abzug auf CHF 9'240. Neu wäre in beiden Fällen nur noch die Geltendmachung eines Pauschalabzugs von CHF 800 möglich.

Dies würde bei einem tiefen Einkommen von CHF 40'000 bis CHF 50'000 zu einer steuerlichen Mehrbelastung von CHF 12 (bei Benutzung des öffentlichen Verkehrs) bzw. CHF 84 (bei Geltendmachung des Abzugs für das Privatauto) führen.

Bei einem mittleren Einkommen von rund CHF 80'000 bis CHF 100'000 führte die Einführung einer Pauschale zu einer steuerlichen Mehrbelastung von rund CHF 38 (bei Benutzung des öffentlichen Verkehrs) bzw. CHF 262 (bei Geltendmachung des Abzugs für das Privatauto).

Sofern ein Steuerpflichtiger über ein Einkommen von CHF 200'000 bis CHF 500'000 (höchste Marginalbelastung auf Ebene Bund) verfügt, würde die Einführung des Pauschalabzugs zu einer steuerlichen Mehrbelastung von CHF 143 bzw. CHF 987 führen.

3.3 Distanz Wohnort – Arbeitsort: 100 Kilometer

Eine unselbständig erwerbstätige, verheiratete Person, welche einen Arbeitsweg von rund 100 Kilometern (eine Richtung) zurücklegt, hat nach geltendem Recht die Möglichkeit, bei Benutzung des öffentlichen Verkehrs einen Betrag von CHF 3'300 (Kosten für GA, 2. Klasse) abzuziehen. Bei Benutzung des Privatautos erhöhen sich die abziehbaren Gewinnungskosten auf CHF 22'000. Die Einführung einer Pauschale anstelle der konkret angefallenen Gewinnungskosten hätte die nachstehenden Folgen:

Ein Steuerpflichtiger mit tiefem Einkommen (CHF 40'000 bis CHF 50'000) hätte eine um CHF 25 (bei Benutzung des öffentlichen Verkehrs) bzw. CHF 212 höhere Steuerlast zu tragen.

Sofern der Steuerpflichtige über ein mittleres Einkommen (CHF 80'000 bis CHF 100'000) verfügt, würde die steuerliche Mehrbelastung unter Berücksichtigung des derzeitigen Abzugs für den öffentlichen Verkehr CHF 78 betragen. Sofern der Steuerpflichtige zur Zeit den Abzug für die Fahrkosten mit dem privaten Auto geltend machen kann, beträgt die steuerliche Mehrbelastung gemäss unseren Berechnungen CHF 657.

Bei Steuerpflichtigen mit einem Einkommen von CHF 200'000 bis CHF 500'000 beträgt die steuerliche Mehrbelastung CHF 293 (bei Benutzung des öffentlichen Verkehrs) bzw. CHF 2'480 (bei Benutzung des Privatfahrzeugs).

Bundesamt für Verkehr

Bern, 10. Februar 2011

4. Bei welchen Bevölkerungsgruppen führt die Reduktion des Fahrkostenabzugs zu einer erheblichen steuerlichen Mehrbelastung (Abstufung nach Einkommen)?

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Reduktion des Fahrkostenabzugs die Steuerpflichtigen je nach Einkommen unterschiedlich stark belastet. Bei den einkommensschwachen Steuerpflichtigen sowie bei den einkommensstarken Steuerpflichtigen ist die prozentuale Belastung niedriger als bei den Steuerpflichtigen mit mittleren Einkommen. Am meisten belastet werden somit die mittleren Einkommen durch die Einführung einer Pauschale für die Fahrkosten. In diesen Bereich dürften auch zahlreiche verheiratete Personen anzusiedeln sein, die auf einen Doppelverdienst – i.d.R. an nicht identischen Arbeitsorten – angewiesen sind. Haben diese Paare überdies Kinder, verringert sich die Flexibilität hinsichtlich der Wohnsitzwahl aufgrund allfälliger Kinderbetreuungsstrukturen zusätzlich.

Ausserdem ist festzuhalten, dass die steuerliche Mehrbelastung auf Ebene der Direkten Bundessteuer durch Einführung der Pauschale vor allem diejenigen Steuerpflichtigen trifft, welche einen langen Arbeitsweg mit dem Auto zurücklegen müssen. Die steuerliche Mehrbelastung bei Einführung einer Pauschale von CHF 800 für diejenigen Steuerpflichtigen, welche den Arbeitsweg mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegen, beträgt, unter der Annahme, dass zum jetzigen Zeitpunkt ein GA 2. Klasse abgezogen wird, maximal CHF 298 für ledige Steuerpflichtige bzw. CHF 293 für verheiratete Steuerpflichtige.

Bern, 10. Februar 2011

Lukas Scheidegger / Ralph Lehmann / Michael Wegmüller

Zusätzliche Belastung für die Steuerpflichtigen bei Reduktion des Fahrkostenabzuges auf Ebene der Direkten Bundessteuer am Beispiel des Kantons Bern

Sämtliche Beträge in CHF

**Annahme: Ledig, unselbständig
erwerbend; Steuerjahr 2009**

	Bisheriger Abzug	Pauschalabzug	Minderabzug	Einkommen	Steuerliche Minder- bzw. Mehrbelastung							
					20'000 - 40'000	40'000 - 50'000	50'000 - 60'000	60'000 - 80'000	80'000 - 100'000	100'000 - 150'000	150'000 - 200'000	200'000 - 500'000
Arbeitsort = Wohnort	700	800	-100		-1	-1	-2	-3	-5	-7	-10	-12
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 30 km - Benutzung öffentlicher Verkehr	2'025	800	1'225		9	13	28	32	65	88	125	146
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 30 km - Benutzung Privatauto	9'240	800	8'440		59	93	194	219	447	608	861	1'004
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 100 km - Benutzung öffentlicher Verkehr	3'300	800	2'500		18	28	58	65	133	180	255	298
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 100 km - Benutzung Privatauto	22'000	800	21'200		148	233	488	551	1'124	1'526	2'162	2'523

**Annahme: Verheiratet, unselbständig
erwerbend; Steuerjahr 2009**

	Bisheriger Abzug	Pauschalabzug	Minderabzug	Einkommen	Steuerliche Minder- bzw. Mehrbelastung							
					0 - 40'000	40'000 - 50'000	50'000 - 60'000	60'000 - 80'000	80'000 - 100'000	100'000 - 150'000	150'000 - 200'000	200'000 - 500'000
Arbeitsort = Wohnort	700	800	-100		-	-1	-1	-2	-3	-5	-11	-12
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 30 km - Benutzung öffentlicher Verkehr	2'025	800	1'225		-	12	11	26	38	64	134	143
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 30 km - Benutzung Privatauto	9'240	800	8'440		-	84	76	177	262	439	920	987
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 100 km - Benutzung öffentlicher Verkehr	3'300	800	2'500		-	25	23	53	78	130	273	293
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 100 km - Benutzung Privatauto	22'000	800	21'200		-	212	191	445	657	1'102	2'311	2'480

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Zusatzfragen zum Fahrkostenabzug bei der Steuer

Bericht vom 24. März 2011



Inhaltsverzeichnis	2
Management Summary	4
I Ausgangslage und Auftrag	6
II Mehreinnahmen des Bundes aufgrund der Einführung des pauschalen Fahrkostenabzugs	7
1 Fragestellung	7
2 Bestimmung der Berechnungsgrundlagen	8
2.1 Allgemeines	8
2.2 Für Berechnung massgebliche Studien	8
2.3 Eruierung der für die Berechnung notwendigen Grundlagen	9
2.3.1 Ermittlung von Durchschnittswerten der Studien 1 und 2	9
2.3.2 Steuereinnahmen bei der direkten Bundessteuer	10
2.3.3 Variante 1: Pauschale von CHF 1'200 – Berechnung Einfluss auf die Einnahmen aus der direkten Bundessteuer	11
2.3.4 Variante 2: Pauschale von CHF 1'650 – Berechnung Einfluss auf die Einnahmen aus der direkten Bundessteuer	11
2.3.5 Beurteilung der Berechnungen	12
3 Fazit	13
III Einfluss der Einführung einer Pauschale von CHF 1'200 bzw. CHF 1'650 auf die Steuerbelastung der Steuerpflichtigen auf Ebene der direkten Bundessteuer	13
1 Allgemeines	13
2 Ledige Person, unselbständig erwerbstätig	13
2.1 Wohnort gleich Arbeitsort	13
2.2 Distanz Wohnort – Arbeitsort: 30 Kilometer	14
2.3 Distanz Wohnort – Arbeitsort: 100 Kilometer	15
3 Verheiratete Person, unselbständig erwerbstätig	16
3.1 Wohnort gleich Arbeitsort	16
3.2 Distanz Wohnort – Arbeitsort: 30 Kilometer	16
3.3 Distanz Wohnort – Arbeitsort: 100 Kilometer	17
4 Fazit	17
IV Fahrkostenabzug nur für lange Pendlerdistanzen	18
1 Fragestellung	18
2 Vorhandene Datengrundlagen	18
2.1 Eidgenössische Volkszählung 2000 – Pendlermobilität in der Schweiz (Pendlermobilität)	18
2.2 Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten (Mikrozensus)	19
2.3 Weitere Studien und Berichte	19
2.4 Studie Vollerhebung auf Steuerdaten des Bundesamtes für Statistik	20
3 Würdigung der vorhandenen Datengrundlagen	20
3.1 Pendlermobilität	20

3.2	Mikrozensus	21
3.3	Fazit	21
V	Auto-Pendler	22
1	Fragestellung	22
2	Vorhandene Daten	22
3	Vorhandene Daten der Kantonalen Steuerverwaltungen zum Fahrkostenabzug	23
3.1	Gestellte Fragen	23
3.2	Ergebnis der Befragung	23
4	Abgrenzung weiterer Publikationen	23
5	Verkehrsmittelwahl Auto (resp. Motorrad)	24
5.1	Mikrozensus 2005	24
5.2	Bericht Vollmer	24
5.3	Bericht Pendlermobilität	25
5.4	Daten Kantone Thurgau und Uri	26
5.5	Würdigung der Berichte	26
5.6	Kantone mit hohem Anteil an Auto- resp. Motorradpendlern	27
6	Zwischenfazit	28
7	Einkommensklassen	29
VI	Ausführungen zur direkten Bundessteuer – Erträge, Anzahl Steuerpflichtige und Einkommensklassen	30
1	Fragestellung	30
2	Erträge aus der direkten Bundessteuer	31
2.1	Definitives Steuersubstrat	31
2.2	Budgetzahlen	33

Bundesamt für Verkehr

Bern, 24. März 2011

Management Summary

Das Bundesamt für Verkehr hat PwC beauftragt, die folgenden konkreten Fragestellungen zum Fahrkostenabzug bei der Steuer zu analysieren. Zusammenfassend können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Frage 1:

Was sind die approximativen Mehreinnahmen des Bundes bei Einführung eines pauschalen Fahrkostenabzugs von CHF 1'200 (Variante 1) bzw. CHF 1'650 (Variante 2)?

Aufgrund mangelnden Datenmaterials lassen sich für die steuerlichen Auswirkungen auf die direkte Bundessteuer bei Einführung der Pauschalen nur approximative Schätzwerte ermitteln. Entsprechend kann von einer Erhöhung bei der direkten Bundessteuer von rund CHF 148 Mio. (bei einer Pauschale von CHF 1'200) bzw. 42 Mio. (bei einer Pauschale von CHF 1'650) ausgegangen werden. Diese von uns berechneten Mehreinnahmen gehen von der Annahme aus, dass sämtliche Steuerpflichtigen eine Pauschale im Umfang von CHF 1'200 bzw. 1'650 geltend machen können.

Die Festlegung von Pauschalen im Umfang von CHF 1'200 bzw. 1'650 führt bei den Steuerpflichtigen zu einer steuerlichen Mehrbelastung. Die Auswirkungen lassen sich bezogen auf das Individuum wie folgt zusammenfassen: Bei den einkommensschwachen Steuerpflichtigen sowie bei den einkommensstarken Steuerpflichtigen ist die prozentuale Belastung niedriger als bei den Steuerpflichtigen mit mittleren Einkommen. Zudem trifft die steuerliche Mehrbelastung durch Einführung der Pauschalen vor allem diejenigen Steuerpflichtigen, welche einen langen Arbeitsweg mit dem Auto zurücklegen.

Frage 2:

Wie sehen die steuerlichen Auswirkungen aus, wenn der Fahrkostenabzug nur noch für lange Pendlerdistanzen (ab 30 Minuten pro Weg) geltend gemacht werden kann?

Aus steuerlicher Sicht ist die Vornahme einer approximativen Berechnung bei Gewährung des Abzuges für Arbeitswege über 30 Minuten mangels zuverlässiger Daten nicht möglich. Für eine vertretbare approximative Berechnung der Auswirkungen eines solchen Modells bedürfte es gezielter zusätzlicher Erhebungen.

Frage 3:

Wer fährt mit dem Auto zur Arbeit (Analyse der vorhandenen Informationen bezüglich „Auto-Pendlern“)?

Es existieren verschiedene Erhebungen zur Frage, wer mit dem Auto zur Arbeit fährt. Gemäss Mikrozensus 2005 benutzen ca. 51% der Erwerbstätigen das Auto resp. Motorrad. Gemäss Bericht zur Pendlermobilität 2000 liegt dieser Wert mit 62% sogar noch höher. Aus steuerlicher Sicht sind diese Angaben mit Vorsicht zu behandeln. Die Erhebungen äussern sich namentlich nicht zur Frage,

Bundesamt für Verkehr

Bern, 24. März 2011

ob die Auto resp. Motorradkilometer steuerlich auch tatsächlich absetzbar waren. Des Weiteren wurde im Rahmen der diesbezüglichen Erhebungen nicht zwischen selbständig und unselbständig Erwerbstätigen unterschieden.

Aufgrund der zum Zeitpunkt des Berichtsabschlusses verfügbaren kantonalen Steuerdaten, lässt sich – gemessen an sämtlichen unselbständigerwerbenden Steuerpflichtigen – der Anteil der unselbständigerwerbenden Steuerpflichtigen, welche Fahrkosten für das Auto resp. Motorrad geltend machen, zwischen 32 bis 42 Prozent festsetzen. Bei diesen Angaben stellt sich allerdings die Frage der Repräsentativität der betreffenden Kantone bezüglich Aussagen für die gesamtschweizerische Bevölkerung.

Frage 4:

Ausführungen zur direkten Bundessteuer – Erträge, Anzahl Steuerpflichtige und Einkommensklassen

Wir haben diese Frage u.a. mit konkreten Übersichtstabellen beantwortet. Es kann entsprechend auf Ziff. VI des vorliegenden Berichts verwiesen werden.

I Ausgangslage und Auftrag

Der Bundesrat beabsichtigt, in Zukunft den Betrieb, den Substanzerhalt und den Ausbau der Bahninfrastruktur aus einem neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) zu finanzieren. Zur Zeit bestehen in dieser Hinsicht noch erhebliche Finanzierungslücken. Zur Deckung dieser Lücken benötigt der Bund zusätzliche Einnahmen, welche beispielsweise durch eine Kürzung des Fahrkostenabzugs für Pendler generiert werden können.

PwC hat bereits die folgenden zwei Berichte zu den Auswirkungen einer Reduktion des Fahrkostenabzuges auf die direkte Bundessteuer verfasst:

- Den Bericht „Analyse möglicher Finanzierungsvarianten: Reduzierter Fahrkostenabzug bei der Steuer vom 8. Juli 2010“ (nachstehend Bericht vom 8. Juli 2010) sowie
- den Bericht „Ergänzungsauftrag Reduktion Fahrkostenabzug vom 10. Februar 2011“ (nachstehend Bericht vom 10. Februar 2011).

Die Erkenntnisse aus diesen Analysen wurden verwaltungsintern besprochen. In diesem Zusammenhang stellen sich nun weitere Fragen. Das Bundesamt für Verkehr hat PwC beauftragt, die nachstehenden Fragestellungen zu analysieren und die Erkenntnisse im Rahmen eines Berichts zusammenzufassen.

- Was sind die approximativen Mehreinnahmen des Bundes bei Einführung eines pauschalen Fahrkostenabzugs von CHF 1'200 (Variante 1) bzw. CHF 1'650 (Variante 2)? Vgl. hierzu Ziff. II und III nachstehend.
- Wie sehen die steuerlichen Auswirkungen aus, wenn der Fahrkostenabzug nur noch für lange Pendlerdistanzen (ab 30 Minuten pro Weg) geltend gemacht werden kann? Vgl. hierzu Ziff. IV nachstehend.
- Wer fährt mit dem Auto zur Arbeit (Analyse der vorhandenen Informationen bezüglich „Auto-Pendlern“)? Vgl. hierzu Ziff. V nachstehend.
- Ausführungen zur direkten Bundessteuer – Erträge, Anzahl Steuerpflichtige und Einkommensklassen. Vgl. hierzu Ziff. VI nachstehend.

II Mehreinnahmen des Bundes aufgrund der Einführung des pauschalen Fahrkostenabzugs

1 Fragestellung

Um die zusätzlich notwendigen Einnahmen des Bundes für den Betrieb und Unterhalt des Schienennetzes zu generieren, hat der Bundesrat in seiner Stellungnahme vom 20. Januar 2011 vorgeschlagen, den Fahrkostenabzug auf Ebene der direkten Bundessteuer auf die Höhe eines Abonnements für den öffentlichen Verkehr zu reduzieren. Zusätzliche Kosten für die Benutzung des privaten Autos könnten somit künftig steuerlich nicht mehr als Gewinnungskosten geltend gemacht werden. Über die Höhe des voraussichtlich zulässigen steuerlichen Abzugs besteht noch keine Klarheit.

Zur Diskussion stehen zur Zeit die Einführung eines Pauschalabzugs für Fahrkosten in Höhe von CHF 800, CHF 1'200 oder CHF 1'650. Die Einführung einer Pauschale würde im Vergleich zum heutigen System dazu führen, dass sämtliche steuerpflichtigen Arbeitnehmer auf Ebene der direkten Bundessteuer von demselben Fahrkostenabzug profitieren könnten. Die Art des benutzten Verkehrsmittels sowie die im Zusammenhang mit der Zurücklegung des Arbeitswegs effektiv entstandenen Kosten würden nicht mehr berücksichtigt. Diese Pauschalierung der steuerlich abzugsfähigen Fahrkosten führt zu einem höheren steuerbaren Einkommen der Arbeitnehmer und somit zu Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer.

Im Vorfeld zu unserem Bericht vom 10. Februar 2011 schätzte der Bund, dass eine Reduktion des Fahrkostenabzuges auf eine Pauschale von CHF 800 zu Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer von rund CHF 250 Mio. führen würde. Diesen Betrag konnten wir plausibilisieren.

Bei der vorliegenden Fragestellung gilt es nun zu klären, mit welchen Mehreinnahmen des Bundes bei Einführung einer Pauschale für Fahrkosten von CHF 1'200 bzw. CHF 1'650 zu rechnen ist und welchen Einfluss dies auf die Steuerpflichtigen hätte. Aufgabe ist also im Unterschied zum Bericht vom 10. Februar 2011 nicht mehr eine Plausibilisierung vorgegebener Zahlen sondern vielmehr die Eruierung eines konkreten Ergebnisses. Im Rahmen unserer Berechnungen gehen wir davon aus, dass die Pauschale von CHF 1'200, respektive CHF 1'650 unabhängig von den effektiv anfallenden Fahrkosten geltend gemacht werden kann. Mehreinnahmen aufgrund der Tatsache, dass einige Steuerpflichtige bei Einführung der Pauschale einer höheren Progressionsklasse zugeteilt würden, werden im Rahmen dieses Berichts nicht berücksichtigt.

2 Bestimmung der Berechnungsgrundlagen

2.1 Allgemeines

Nach geltendem Recht können, je nach Art der Zurücklegung des Arbeitsweges, entweder die effektiven Kosten oder eine Pauschale für die Fahrkosten zwischen Wohn- und Arbeitsort geltend gemacht werden. Die Höhe der als Gewinnungskosten abzugsfähigen Fahrkosten variiert stark, sie ist abhängig von der zurückgelegten Strecke und der Art des benutzten Verkehrsmittels. Selbständig Erwerbstätige erfassen die Kosten für das Auto, mit welchem sie ihren Arbeitsweg zurücklegen, in der Regel in ihrer Geschäftsbuchhaltung und verzichten im Gegenzug auf die Geltendmachung des Abzugs für Fahrkosten. Ebenso können unselbständig Erwerbende, welche über ein Geschäftsfahrzeug verfügen, keine Kosten für die Zurücklegung der Strecke zwischen Wohn- und Arbeitsort mehr geltend machen. Die Tatsache, dass zahlreiche verschiedene Varianten der Geltendmachung des Fahrkostenabzugs bestehen und nicht alle steuerpflichtigen Erwerbstätigen vom Fahrkostenabzug profitieren können, erlaubt es uns, lediglich Schätzungen zu den Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer aufgrund der Einführung einer Pauschale zu machen.

2.2 Für Berechnung massgebliche Studien

In unserem Bericht vom 8. Juli 2010 wurden zahlreiche Studien im Zusammenhang mit Fahrkostenabzügen analysiert und ausgewertet. Es kann diesbezüglich darauf verwiesen werden.

Für die nachstehende Berechnung der Mehreinnahmen der direkten Bundessteuer bei Einführung einer Pauschale von CHF 1'200 bzw. CHF 1'650 werden im Folgenden zwei Studien herangezogen:

- *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);*
- *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).*

Im Rahmen der Studie 1 wurden die im Jahr 2005 im Kanton Bern geltend gemachten Fahrkostenabzüge analysiert. Es ist ersichtlich, dass im Jahr 2005 im Kanton Bern rund 56% der Steuerpflichtigen einen Abzug für Fahrkosten von durchschnittlich jeweils rund CHF 3'300 vorgenommen haben. Weiter führt die Studie aus, dass unter der Annahme, dass 100% der Steuerpflichtigen einen Abzug für Fahrkosten geltend gemacht hätten, durchschnittlich pro Steuerpflichtiger ein Betrag von jährlich CHF 1'860 für Fahrkosten steuerlich geltend gemacht worden wäre¹. Die Studie 1 berechnete die steuerlichen Mehreinnahmen auf Ebene der direkten Bundessteuer unter der Annahme, dass der Fahrkostenabzug komplett gestrichen würde. Die Streichung des Fahrkostenabzugs führ-

¹ Vgl. Studie 1, S. 12, Tabelle 2. Eingehend zur Studie 1 vgl. auch unseren Bericht vom 8. Juli 2010.

te in diesem Modell zu einer Erhöhung der direkten Bundessteuer pro Steuerpflichtigen von 6.11%².

Die Studie 2 widmete sich der Analyse der in den Jahren 1995 und 1996 in den Kantonen Freiburg und Glarus geltend gemachten Berufskostenabzüge. Gemäss Studie 2 wurden im Kanton Freiburg in dieser Steuerperiode durchschnittlich CHF 1'808 und im Kantons Glarus durchschnittlich CHF 1'080 für Fahrkosten abgezogen³. Aussagen zur prozentualen Anzahl der Steuerpflichtigen, welche den Fahrkostenabzug geltend gemacht haben, sind dieser Studie nicht zu entnehmen. Die Studie 2 berechnete, wie bereits die Studie 1, die Mehreinnahmen auf Ebene der direkten Bundessteuer infolge Streichung des Fahrkostenabzugs. Die komplette Streichung des Fahrkostenabzugs führte dabei zu einer Erhöhung der Einnahmen aus der direkten Bundessteuer von 6.9% (Schätzung aufgrund Daten Kanton Freiburg) bzw. 3.7% (Schätzung aufgrund Daten Kanton Glarus)⁴.

Die Daten, auf welchen die Studien 1 und 2 basieren, stammen aus den Jahren 1995 / 1996 bzw. 2005 und sind damit nicht mehr auf dem aktuellsten Stand. In den letzten Jahren hat die Mobilität stark zugenommen. Wir sind jedoch der Ansicht, dass die Vergleichbarkeit mit der heutigen Ausgangslage dennoch gegeben ist, da sich die steuerlich anerkannten Fahrkostenabzüge nur wenig erhöht haben. Zudem haben zahlreiche Kantone in den letzten Jahren ihre Praxis zur Anerkennung der Fahrkostenabzüge verschärft. Mangels neuerer Erhebungen liegt uns zudem kein aktuelleres Datenmaterial vor, welches für die Berechnung eine fundierte Grundlage bilden könnte.

2.3 Eruierung der für die Berechnung notwendigen Grundlagen

2.3.1 Ermittlung von Durchschnittswerten der Studien 1 und 2

Wie den Studien 1 und 2 entnommen werden kann, bemessen sich die durchschnittlich abziehbaren Fahrkosten pro Steuerpflichtigen, unabhängig von Erwerbstätigkeit und Arbeitsweg 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

Wie oben unter Ziff. 2.2 dargelegt, kamen die Studien zum Ergebnis, dass eine komplette Streichung der Fahrkostenabzüge auf Ebene der direkten Bundessteuer voraussichtlich zu Mehreinnahmen des Bundes von 3.7% (auf Basis Daten Kanton Glarus), 6.1% (auf Basis Daten Kanton Bern) bzw. 6.9% (auf Basis Daten Kanton Freiburg) führen würde.

Die durchgeführten Studien basieren auf den Zahlen der Kantone Bern, Freiburg und Glarus, da diese Kantone als für die Schweiz repräsentativ erachtet wurden. In Anlehnung an die Berech-

² Vgl. Studie 1, S. 41, Tabelle 8.

³ Vgl. Studie 2, S. 17, Tabelle 9.

⁴ Vgl. Studie 2, S. 31, Tabelle 20.

nungsmodalitäten in unseren Berichten vom 8. Juli 2010 und 10. Februar 2011, werden die Studienergebnisse der Kantone Bern, Freiburg und Glarus anhand der Steuereinnahmen dieser Kantone gewichtet und anschliessend der Durchschnittswert eruiert. Dies gewährleistet die Vergleichbarkeit der in unseren Berichten dargelegten Ergebnisse.

Berechnung anhand der Steuereinnahmen (direkte Bundessteuer) im Jahre 2007 (aktuellste bekannte Werte):

	Kanton Bern	Kanton Glarus	Kanton Freiburg	Total
Steuerertrag pro Jahr in CHF	688'886'498	23'435'881	185'747'945	898'070'324
Anteilmässige Gewichtung	76.7%	2.6%	20.7%	100%

Die Gewichtung führt zu folgenden Durchschnittswerten (vgl. zur entsprechenden Berechnung auch Ziff. V.2.1 des Berichts vom 8. Juli 2010):

- Die vollständige Streichung des Fahrkostenabzugs auf Ebene der direkten Bundessteuer führt entsprechend einer anteilmässigen Gewichtung anhand der Steuereinnahmen der drei Kantone zu einem hochgerechneten Durchschnittswert von 6.2%;
- Der durchschnittliche Fahrkostenabzug beträgt bei einer anteilmässigen Gewichtung anhand der Steuereinnahmen der drei Kantone CHF 1'829 pro Steuerpflichtigen.

2.3.2 Steuereinnahmen bei der direkten Bundessteuer

Zur Berechnung der Auswirkungen der Einführung einer Pauschale haben wir die Einnahmen aus der direkten Bundessteuer, welche im Jahr 2007 von natürlichen Personen in der Schweiz entrichtet wurden, herangezogen.

Bezüglich Eruierung der massgeblichen steuerlichen Einnahmen aus der direkten Bundessteuer kann auf unsere Ausführungen unter Ziff. III. 2.3.2 im Bericht „Ergänzungsauftrag Reduktion Fahrkostenabzug“ vom 10. Februar 2011 verwiesen werden.

Es ergibt sich für das Jahr 2007 ein massgebender Steuerertrag bei der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen von CHF 6.925 Mia.⁵. Dieser Betrag kann hilfsweise für unsere Berechnungen herangezogen werden. Eine gewisse Abweichung zu den effektiv massgebenden Zahlen entsteht, da dieser Betrag ebenfalls die besteuerten Einkünfte aus selbständiger Erwerbstätigkeit berücksichtigt. Wie oben bereits dargelegt, profitieren die meisten selbständig Erwerbstätigen nicht vom Fahrkostenabzug. Ebenso beinhaltet der Steuerertrag die Einkünfte aus Vermögen, welche

⁵ Vgl. Tabelle „Teil I Gesamtergebnisse“, direkte Bundessteuer, Steuerperiode 2007, natürliche Personen, abrufbar unter <http://www.estv.admin.ch/dokumentation/00075/00076/00701/01106/index.html?lang=de>.

keinen Bezug zu den Fahrkosten aufweisen. Da die Einnahmen der direkten Bundessteuer jedoch nicht weiter aufgeschlüsselt werden, stützen wir uns auf den Steuerertrag inklusive Steuern auf Vermögenserträgen sowie aus selbständiger Erwerbstätigkeit ab.

2.3.3 Variante 1: Pauschale von CHF 1'200 – Berechnung Einfluss auf die Einnahmen aus der direkten Bundessteuer

Die Einführung einer allgemeinen Pauschale von CHF 1'200 pro Steuerpflichtigen führt zu Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer von rund CHF 148 Mio. Die Berechnung gestaltet sich wie folgt:

- Der durchschnittlich steuerlich geltend gemachte Fahrkostenabzug beträgt bei einer anteilmässigen Gewichtung anhand der Steuereinnahmen der drei in den Studien dargelegten Kantone CHF 1'829 pro Steuerpflichtigen. Wie unseren vorangehenden Studien entnommen werden kann, führt eine Streichung des Fahrkostenabzugs im Umfang von CHF 1'829 zu Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer von 6.2%.
- Wird der durchschnittlich ermittelte Fahrkostenabzug durch eine Pauschale von CHF 1'200 ersetzt, könnte entsprechend der einzelne Steuerpflichtige CHF 629 weniger abziehen als ohne Einführung der Pauschale.
- Das zusätzliche Steuersubstrat für die direkte Bundessteuer pro Person bei Ersetzen des bisherigen durchschnittlichen Abzuges für Fahrkosten durch eine Pauschale beträgt somit CHF 629. Der Betrag von CHF 629 entspricht 34.4% von CHF 1'829. Setzt man dies ins Verhältnis zu den Mehreinnahmen des Bundes, betragen diese 34.4% von 6.2%, also rund 2.13%.

Die Einführung eines pauschalen Fahrkostenabzuges von CHF 1'200 würde zu einer Erhöhung der Einnahmen des Bundes aus der direkten Bundessteuer im Umfang von rund 2.13% führen. Auf Grundlage einer angenommenen direkten Bundessteuer von CHF 6.925 Mia. ergäbe dies steuerliche Mehreinnahmen von jährlich rund CHF 148 Mio.

2.3.4 Variante 2: Pauschale von CHF 1'650 – Berechnung Einfluss auf die Einnahmen aus der direkten Bundessteuer

Durch die Einführung eines pauschalen Fahrkostenabzuges von CHF 1'650 pro Steuerpflichtigen können bei der direkten Bundessteuer voraussichtlich Mehreinnahmen von rund CHF 42 Mio. generiert werden. Die Berechnung gestaltet sich wie folgt:

- Wie oben dargelegt beträgt der durchschnittlich steuerlich geltend gemachte Fahrkostenabzug bei einer anteilmässigen Gewichtung anhand der Steuereinnahmen der drei in den Studien dargelegten Kantone CHF 1'829 pro Steuerpflichtigen. Eine Streichung desselben würde zu Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer im Umfang von 6.2% führen.

- Ausgehend von der Annahme, dass die bisher anwendbaren Fahrkostenabzüge durch eine Pauschale von CHF 1'650 ersetzt werden, könnten die einzelnen Steuerpflichtigen jeweils einen Betrag von CHF 179 weniger abziehen als ohne Einführung der Pauschale.
- Das zusätzliche Steuersubstrat für die direkte Bundessteuer pro Person bei Ersetzen des bisherigen durchschnittlichen Abzuges für Fahrkosten durch eine Pauschale beträgt somit CHF 179. Der Betrag von CHF 179 entspricht 9.8% von CHF 1'829. Setzt man dies ins Verhältnis zu den Mehreinnahmen des Bundes, betragen diese 9.8% von 6.2%, also rund 0.6%.

Mit Einführung einer Pauschale für Fahrkosten von CHF 1'650 würden die Einnahmen des Bundes aus der direkten Bundessteuer um rund 0.6% erhöht. Auf Grundlage einer angenommenen direkten Bundessteuer von CHF 6.925 Mia. ergäbe dies steuerliche Mehreinnahmen von jährlich rund CHF 42 Mio.

2.3.5 Beurteilung der Berechnungen

Die obgenannten approximativen Ergebnisse bei Einführung einer Pauschale im Umfang CHF 1'200 bzw. CHF 1'650 sind nur sehr beschränkt aussagekräftig. Ein wichtiger Unsicherheitsfaktor liegt in der Anknüpfung der Berechnung an die direkte Bundessteuer aus dem Jahre 2007:

- Die der Berechnung zugrundeliegenden Einnahmen aus der direkten Bundessteuer aus dem Jahre 2007 können von Jahr zu Jahr erheblich variieren. Durch Finanzkrisen etc. werden die Unterschiede zusätzlich verstärkt.
- Zu beachten bleibt zudem, dass im Jahre 2011 Normen der Unternehmenssteuerreform II in Kraft getreten sind, welche sich ebenfalls auf die Einnahmen der direkten Bundessteuer stark auswirken werden. Gemäss Medienmitteilung der Eidgenössischen Steuerverwaltung vom 2. März 2011 ist zu erwarten, dass namentlich aufgrund der Einführung des Kapitaleinlageprinzips mit erheblichen Steuereinbussen zu rechnen ist. In seiner Medienmitteilung vom 14. März 2011 nimmt der Bundesrat Stellung zum Kapitaleinlageprinzip und äussert sich erstmals konkret zu den tatsächlich erwarteten Mindereinnahmen für die direkte Bundessteuer (ab 2012 CHF 400 – 600 Mio. pro Jahr).

Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass unsere Berechnung auf einem angenommenen durchschnittlichen Fahrkostenabzug von CHF 1'829 pro Steuerpflichtigen beruht. Dieser Durchschnittswert lässt sich aufgrund der Daten der Studien 1 und 2 eruieren. Die von uns berechnete Erhöhung von CHF 148 Mio. bzw. CHF 42 Mio. geht folgedessen ebenfalls von der Annahme aus, dass *sämtliche Steuerpflichtigen* eine Pauschale geltend machen könnten. Da indessen zahlreiche Steuerpflichtige keiner Erwerbstätigkeit nachgehen, werden viele Pflichtige die Pauschale nicht nutzen können. Die Einnahmen bei der direkten Bundessteuer dürften diesfalls entsprechend höher liegen.

3 Fazit

Aufgrund mangelnden Datenmaterials lassen sich für die Ermittlung der steuerlichen Auswirkungen auf die direkte Bundessteuer bei Einführung der Pauschalen nur approximative Schätzwerte ermitteln. Entsprechend kann von einer Erhöhung bei der direkten Bundessteuer von rund CHF 148 Mio. (bei Pauschale von CHF 1'200) bzw. 42 Mio. (bei Pauschale von CHF 1'650) ausgegangen werden.

III Einfluss der Einführung einer Pauschale von CHF 1'200 bzw. CHF 1'650 auf die Steuerbelastung der Steuerpflichtigen auf Ebene der direkten Bundessteuer

1 Allgemeines

Die Steuerfolgen bei Einführung einer Pauschale von CHF 1'200 bzw. CHF 1'650 sind nicht für alle Steuerpflichtigen gleich. Einfluss auf die Veränderung der Steuerbelastung haben Art und Umfang der bisher geltend gemachten Fahrkosten, die familiäre Situation sowie die Höhe des Einkommens.

Die bisher möglichen Abzüge sind ebenfalls nicht in allen Kantonen deckungsgleich (vgl. hierzu auch Ziff. II des Berichts vom 10. Februar 2011). Im Folgenden werden die bisher geltenden Abzüge des Kantons Bern für den Vergleich herangezogen. Zur Beurteilung des Einflusses auf die Besteuerung von Ehepaaren, bei denen beide Ehepartner erwerbstätig sind, ist der Einfluss auf die Steuerbelastung jeweils einzeln für jeden Ehepartner zu eruieren und zu kumulieren. Mit anderen Worten handelt es sich in allen Fällen um identische Abzüge pro steuerpflichtige Person. Unterschiedlich sind lediglich die anwendbaren Steuertarife. Eine Darlegung sämtlicher möglicher Varianten im Rahmen dieses Berichts wäre zu unübersichtlich.

Nachstehend wird der Einfluss der Einführung einer Pauschale von CHF 1'200 bzw. CHF 1'650 auf die Steuerpflichtigen anhand einiger Beispiele dargelegt. Um die Vergleichbarkeit mit unserem Bericht vom 10. Februar 2011 zu gewährleisten, wurden für die Darlegung des Einflusses auf den einzelnen Steuerpflichtigen dieselben Beispiele herangezogen.

Ausführlichere Informationen können dem Anhang entnommen werden.

2 Ledige Person, unselbständig erwerbstätig

2.1 Wohnort gleich Arbeitsort

Nach geltendem Recht gilt für eine ledige, unselbständig erwerbstätige Person, bei welcher Wohn- und Arbeitsort übereinstimmen die Regel, dass sie entweder den Pauschalabzug für die Benutzung

des Fahrrades von CHF 700 oder, bei Benutzung des öffentlichen Verkehrs, die Kosten für ein entsprechendes Abonnement (i.d.R. ebenfalls rund CHF 700) abziehen kann.

Bei Einführung einer Pauschale von CHF 1'200, welche unabhängig von den effektiv anfallenden Gewinnungskosten geltend gemacht werden kann, können diese Steuerpflichtigen, abhängig von der Höhe ihres Einkommens, von einer Steuerersparnis von rund CHF 4 bis CHF 60 profitieren.

Die Steuerersparnis bei Einführung einer Pauschale von CHF 1'650 liegt bei sehr tiefen Einkommen von jährlich CHF 20'000 bis CHF 40'000 bei CHF 7. Bei Steuerpflichtigen mit einem hohen Einkommen von rund CHF 200'000 bis CHF 500'000 liegt die dadurch erreichte Steuerersparnis immerhin bei CHF 113.

2.2 Distanz Wohnort – Arbeitsort: 30 Kilometer

Eine unselbständig erwerbstätige, ledige Person, deren Arbeitsweg pro Weg rund 30 Kilometer beträgt, kann nach geltendem Recht, sofern sie für den Arbeitsweg den öV benutzt, einen Betrag von CHF 2'025 für Fahrkosten abziehen (Annahme: Streckenabonnement Bern-Thun, 2. Klasse). Sofern die Person ihren Arbeitsweg mit dem privaten Auto zurücklegt und darlegen kann, dass dies notwendig ist, beträgt der zulässige Fahrkostenabzug CHF 9'240⁶.

Ein Steuerpflichtiger mit tiefem Einkommen (CHF 20'000 bis CHF 40'000) hat bei Einführung einer Pauschale von CHF 1'200 eine um CHF 6 (bei Benutzung des öV) bzw. CHF 56 (bei Benutzung des Privatautos) höhere Steuerlast zu tragen. Sollte die anwendbare Pauschale auf CHF 1'650 festgesetzt werden, beschränkt sich die Erhöhung der Steuerlast bei tiefem Einkommen (CHF 20'000 bis CHF 40'000) auf CHF 3 (bei Benutzung des öV), respektive CHF 53 (bei Benutzung des Privatautos).

Erzielt der Steuerpflichtige ein mittleres Einkommen von rund CHF 80'000 bis CHF 100'000, führt die Anwendung eines Pauschalabzugs von CHF 1'200 zu einer steuerlichen Mehrbelastung von CHF 44 (bei Benutzung des öV) bzw. CHF 426 (bei Benutzung des Privatautos). Kann der Steuerpflichtige eine Pauschale von CHF 1'650 für Berufskosten geltend machen, beträgt die steuerliche Mehrbelastung aufgrund der Tatsache, dass nicht mehr die vollen Gewinnungskosten geltend gemacht werden können, CHF 20 (bei Benutzung des öV) bzw. CHF 402 (bei Benutzung des Privatautos).

Bei einem Einkommen von rund CHF 200'000 bis CHF 500'000 (höchste Marginalbelastung auf Ebene Bund) führt die Einführung einer Pauschale von nur CHF 1'200 zu einer Erhöhung der Steuerbelastung auf Ebene Bund von CHF 98 (bei Benutzung des öV) bzw. CHF 957 (bei Benutzung des Privatautos).

⁶ 2 x 30 Kilometer für Hin- und Rückweg an 220 Arbeitstagen, gerechnet mit einer Kilometerentschädigung von CHF -.70.

Die Einführung einer Pauschale von CHF 1'650 führt zu einer steuerlichen Mehrbelastung von rund CHF 45 (bei Benutzung des öffentlichen Verkehrs) bzw. CHF 903 (bei Geltendmachung des Abzugs für das Privatauto).

2.3 Distanz Wohnort – Arbeitsort: 100 Kilometer

Eine unselbständig erwerbstätige, ledige Person, deren Arbeitsweg pro Strecke rund 100 Kilometern beträgt, darf nach geltendem Recht einen Betrag von CHF 3'300 (Kosten für GA, 2. Klasse), als Gewinnungskosten geltend machen. Benutzt diese Person das Privatauto und wird die Benutzung desselben steuerlich anerkannt, erhöhen sich die abziehbaren Gewinnungskosten auf CHF 22'000⁷. Die Einführung eines pauschalen Fahrkostenabzuges von CHF 1'200 bzw. CHF 1'650 anstelle der angefallenen Gewinnungskosten führt auf Ebene der direkten Bundessteuer zu folgender Mehrbelastung:

Der Ersatz der konkret angefallenen Gewinnungskosten durch eine Pauschale von CHF 1'200 führt bei einem tiefen Einkommen von CHF 20'000 bis CHF 40'000 zu einer Mehrbelastung auf Ebene der direkten Bundessteuer von CHF 15 (bei Benutzung des öV) bzw. CHF 146 (bei Geltendmachung des Abzugs für das Privatauto). Entscheidet man sich für die Einführung einer Pauschale von CHF 1'650, beträgt die steuerliche Mehrbelastung CHF 12 (bei Benutzung des öV) bzw. CHF 142 (bei Benutzung des Privatautos).

Verfügt der Steuerpflichtige über ein mittleres Einkommen (CHF 80'000 bis CHF 100'000) und werden die tatsächlich angefallenen Gewinnungskosten durch eine Pauschale von CHF 1'200 ersetzt, beträgt die steuerliche Mehrbelastung aufgrund der Einführung eines pauschalen Fahrkostenabzuges CHF 111 (bei Benutzung des öV) bzw. CHF 1'102 (bei Benutzung des Privatautos).

Werden die effektiven Gewinnungskosten durch eine Pauschale von CHF 1'650 ersetzt, beträgt die steuerliche Mehrbelastung unter Berücksichtigung des derzeitigen Abzugs für den öffentlichen Verkehr CHF 87. Sofern der Steuerpflichtige nach geltendem Recht den Abzug für die Fahrkosten mit dem privaten Auto geltend machen kann, hat er bei Einführung einer Pauschale von CHF 1'650 eine steuerliche Mehrbelastung in Höhe von CHF 1'079 zu tragen.

Für Steuerpflichtige mit einem hohen Einkommen von CHF 200'000 bis CHF 500'000 führt die Einführung einer Pauschale von CHF 1'200 zu einer steuerlichen Mehrbelastung von CHF 250 (bei Benutzung des öV) bzw. CHF 2'475 (bei Benutzung des Privatfahrzeugs). Sofern künftig ein Pauschalabzug für Fahrkosten von CHF 1'650 geltend gemacht werden kann, beträgt die steuerliche Mehrbelastung einer Person mit hohem Einkommen CHF 196 (bei Benutzung des öV) bzw. CHF 2'422 (bei Benutzung des Privatautos).

⁷ 2 x 100 Kilometer für Hin- und Rückweg an 220 Arbeitstagen, gerechnet mit einer Kilometerentschädigung von CHF -.50.

3 Verheiratete Person, unselbständig erwerbstätig

3.1 Wohnort gleich Arbeitsort

Eine verheiratete unselbständig erwerbstätige Person, bei der Wohn- und Arbeitsort übereinstimmen, kann nach geltendem Recht entweder einen Pauschalabzug für die Benutzung des Fahrrades im Umfang von CHF 700 oder die öV-Kosten (z.B. für ein Libero-Abonnement) geltend machen. Bei Einführung einer Pauschale von CHF 1'200 bzw. CHF 1'650, welche sämtliche Arbeitnehmende geltend machen können, profitieren diese Steuerpflichtigen von einer Steuerersparnis.

Die Einführung einer von den effektiv anfallenden Gewinnungskosten unabhängigen Pauschale von CHF 1'200 führt, abhängig von der Höhe des Einkommens des jeweiligen Steuerpflichtigen, zu einer marginalen steuerlichen Minderbelastung von CHF 5 bis CHF 59.

Bei Einführung einer Pauschale von CHF 1'650 können die Steuerpflichtigen ebenfalls von einer geringen Steuerersparnis von rund CHF 10 bis CHF 111 profitieren.

3.2 Distanz Wohnort – Arbeitsort: 30 Kilometer

Eine unselbständig erwerbstätige, verheiratete Person, deren Arbeitsweg pro Strecke rund 30 Kilometer beträgt, kann nach geltendem Recht einen Betrag von CHF 2'025 als Fahrkosten geltend machen, sofern sie ihren Arbeitsweg mit dem öV zurücklegt (Annahme: Streckenabonnement Bern-Thun, 2. Klasse). Wenn diese Person ihren Arbeitsweg mit dem privaten Auto zurücklegt und dies steuerlich akzeptiert wird, erhöht sich der zur Zeit mögliche Abzug auf CHF 9'240.

Die Einführung einer Pauschale von CHF 1'200 führt bei einem tiefen Einkommen von CHF 40'000 bis CHF 50'000 zu einer steuerlichen Mehrbelastung der Person von CHF 8 (bei Benutzung des öV) bzw. CHF 80 (bei Geltendmachung des Abzugs für das Privatauto).

Erzielt der verheiratete, unselbständig erwerbende Steuerpflichtige ein mittleres Einkommen von rund CHF 80'000 bis CHF 100'000, führt die Anwendung eines Pauschalabzugs von CHF 1'200 zu einer steuerlichen Mehrbelastung von CHF 26 (bei Benutzung des öV) bzw. CHF 249 (bei Benutzung des Privatautos). Kann der Steuerpflichtige eine Pauschale von CHF 1'650 für Berufskosten geltend machen, beträgt die steuerliche Mehrbelastung aufgrund der Tatsache, dass nicht mehr die vollen Gewinnungskosten geltend gemacht werden können, CHF 12 (bei Benutzung des öV) bzw. CHF 235 (bei Benutzung des Privatautos).

Sofern ein Steuerpflichtiger über ein Einkommen von CHF 200'000 bis CHF 500'000 (höchste Marginalbelastung auf Ebene Bund) verfügt, beläuft sich die steuerliche Mehrbelastung durch die Einführung des Pauschalabzugs von CHF 1'200 auf CHF 97 bzw. CHF 941. Die Einführung einer Pauschale von CHF 1'650 führt bei einem hohen Einkommen zu einer steuerlichen Mehrbelastung auf Ebene der direkten Bundessteuer von CHF 44 bzw. CHF 888.

3.3 Distanz Wohnort – Arbeitsort: 100 Kilometer

Eine unselbständig erwerbstätige, verheiratete Person, deren Arbeitsweg pro Strecke rund 100 Kilometer beträgt, hat nach geltendem Recht die Möglichkeit, bei Benutzung des öffentlichen Verkehrs einen Betrag von CHF 3'300 (Kosten für GA, 2. Klasse) steuerlich als Gewinnungskosten geltend zu machen. Bei Benutzung des Privatautos erhöhen sich die abziehbaren Gewinnungskosten auf CHF 22'000.

Wird eine Pauschale von CHF 1'200 eingeführt, hat ein Steuerpflichtiger mit tiefem Einkommen (CHF 40'000 bis CHF 50'000) eine um CHF 21 (bei Benutzung des öV) bzw. CHF 208 (bei Benutzung des Privatautos) höhere Steuerlast zu tragen. Die Einführung einer Pauschale von CHF 1'650 führt zu einer steuerlichen Mehrbelastung von CHF 17 bzw. CHF 204.

Für einen Steuerpflichtigen mit einem mittleren Einkommen (CHF 80'000 bis CHF 100'000) führt die Einführung einer Pauschale von CHF 1'200 auf Ebene der direkten Bundessteuer zu einer steuerlichen Mehrbelastung von CHF 65 (bei Benutzung des öV) bzw. CHF 645 (bei Benutzung des Privatautos). Bei Einführung einer Pauschale von CHF 1'650 beträgt die steuerliche Mehrbelastung unter Berücksichtigung des derzeitigen Abzugs für den öffentlichen Verkehr CHF 51 und unter Berücksichtigung der Fahrkosten für die Benutzung des privaten Autos CHF 631.

Für Steuerpflichtige mit einem hohen Einkommen von CHF 200'000 bis CHF 500'000 führt die Einführung einer Pauschale von CHF 1'200 gemäss unseren Berechnungen zu einer steuerlichen Mehrbelastung von CHF 246 (bei Benutzung des öV) bzw. CHF 2'434 (bei Benutzung des Privatfahrzeugs). Unter der Annahme, dass künftig ein Pauschalabzug für Fahrkosten von CHF 1'650 geltend gemacht werden kann, beträgt die steuerliche Mehrbelastung einer Person mit hohem Einkommen CHF 193 (bei Benutzung des öV) bzw. CHF 2'381 (bei Benutzung des Privatautos).

4 Fazit

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Reduktion des Fahrkostenabzugs die Steuerpflichtigen je nach Einkommen unterschiedlich stark belastet. Bei den einkommensschwachen Steuerpflichtigen sowie bei den einkommensstarken Steuerpflichtigen ist die prozentuale Belastung niedriger als bei den Steuerpflichtigen mit mittleren Einkommen. Zudem trifft die steuerliche Mehrbelastung durch Einführung der Pauschalen vor allem diejenigen Steuerpflichtigen, welche einen langen Arbeitsweg mit dem Auto zurücklegen.

IV Fahrkostenabzug nur für lange Pendlerdistanzen

1 Fragestellung

Im Gegensatz zur vorangehend erläuterten Einführung einer Pauschale, könnte der Fahrkostenabzug auch auf Steuerpflichtige mit einem langen Arbeitsweg beschränkt werden. Für die nachstehenden Erläuterungen dient ein Arbeitsweg von 30 Minuten als Grenzwert.

Soll nur noch ein Arbeitsweg von mehr als 30 Minuten zu einem Fahrkostenabzug berechtigen, ist abzuklären, wie viel Zeit einzelne Pendler für ihren Arbeitsweg durchschnittlich aufwenden. Lässt sich ein plausibler Wert eruieren, könnten damit die approximativen Einflüsse auf die Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer ermitteln werden.

2 Vorhandene Datengrundlagen

2.1 Eidgenössische Volkszählung 2000 – Pendlermobilität in der Schweiz (Pendlermobilität⁸)

Das Bundesamt für Statistik führte im Rahmen der Eidgenössischen Volkszählung 2000⁹ eine Reihe von wissenschaftlichen Analysen durch (Übersichts- und Vertiefungsanalysen). Die Publikation zur Pendlermobilität in der Schweiz ist das Resultat einer solchen Übersichtsanalyse. Sie wurde vom Bundesamt für Statistik in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und einem Forscherteam der Firma INFRAS erarbeitet. Der Studie lassen sich detaillierte Auskünfte über die Pendlermobilität in der Schweiz entnehmen. Sie enthält Angaben über Zustand und zeitliche Dynamik des Mobilitätsverhaltens der gesamten Schweizerischen Bevölkerung (z.B. Verkehrsmittelwahl, Zeitbedarf, Häufigkeit der Wege, räumliche Verteilung der Pendlerbewegungen, Aufteilung nach Alter, Geschlecht, usw.).

Der Bericht zur Pendlermobilität kommt zum Ergebnis, dass unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel im Durchschnitt 22.9 Minuten für einen Arbeitsweg (Tür zu Tür) aufgewendet werden¹⁰.

⁸ Eidgenössische Volkszählung 2000 – Pendlermobilität in der Schweiz, Bundesamt für Statistik, 2004.

⁹ Seit 1950 wird alle 10 Jahre eine Volkszählung per Fragebogen bei der ganzen Bevölkerung der Schweiz realisiert (Vollerhebung bis ins Jahr 2000). Die Resultate erlauben Aussagen über die demografische, räumliche, soziale und ökonomische Entwicklung des Landes. Revision: Ab 2010 erfolgt die Volkszählung im jährlichen Rhythmus und erhält eine neue Form. Das BFS stützt sich dabei in erster Linie auf die Einwohnerregister, um die Informationen zu sammeln. Ungefähr nur 5% der Bevölkerung werden in diesem Rahmen mit Hilfe von schriftlichen oder telefonischen Interviews befragt. Siehe Steckbrief zur Eidgenössischen Volkszählung, abrufbar unter

http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/infotek/erhebungen__quellen/blank/blank/vz/uebersicht.html.

¹⁰ Siehe Pendlermobilität 2000 des BFS von 2004, S. 25.

Insgesamt benötigen 82 Prozent aller Pendler¹¹ 30 Minuten oder weniger für ihren Arbeitsweg. Die restlichen 18 Prozent aller erfassten Pendler legen dagegen einen Arbeitsweg von mehr als 30 Minuten zurück¹². Diese Auswertung basiert auf der Datenerhebung von insgesamt 2'728'327 Pendlern mit Angabe des Zeitbedarfs¹³.

2.2 Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten (Mikrozensus¹⁴)

Seit 1974 werden in der Schweiz alle 5 Jahre statistische Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durchgeführt und im sogenannten „Mikrozensus zum Verkehrsverhalten“ publiziert. Die aktuellste verfügbare Erhebung erfolgte im Jahre 2005¹⁵. Dabei wurden 31'950 Haushalte bzw. 33'390 Einzelpersonen ab einem Alter von 6 Jahren telefonisch zu deren Verkehrsgewohnheiten befragt. Schwerpunkt der Erhebung bildeten Fragen bezüglich Besitz von Fahrzeugen, Führerausweisen und Abonnements des öffentlichen Verkehrs, tägliches Verkehrsaufkommen (Anzahl Wege, Zeitaufwand, Distanzen), Verkehrszweck und Verkehrsmittelbenutzung, Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen sowie Einstellungen zur Verkehrspolitik der Schweiz.

Der Mikrozensus ermittelt – unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel – eine mittlere Dauer pro Arbeitsweg an Werktagen von 20.3 Minuten¹⁶. In seinen Auswertungen wird ebenfalls die durchschnittliche Wegzeit pro Person nach Verkehrsmittel und Verkehrszweck aufgezeigt. So benötigt beispielsweise ein Erwerbstätiger im Mittel 9.83 Minuten für seinen Arbeitsweg mit dem Auto¹⁷.

2.3 Weitere Studien und Berichte

- *Mobilität und Verkehr 2010*¹⁸: Der aktuellste Bericht des Bundesamtes für Statistik zur Mobilität im Verkehr datiert aus dem Jahr 2010 und ist als Synthese verschiedener Statistiken mit Bezug zum Verkehr zu verstehen. Alle zwei bis drei Jahre erscheint eine aktualisierte Aufla-

¹¹ Der Begriff „Pendler“ wird dabei definiert als Personen, welche 15 Jahre und älter sind, erwerbstätig sind und die ihren Wohnort verlassen, um in derselben oder in einer anderen Gemeinde ihren Arbeitsplatz aufzusuchen. Siehe Pendlermobilität 2000 des BFS von 2004, S. 15.

¹² Siehe Pendlermobilität 2000 des BFS von 2004, S. 24.

¹³ Siehe Pendlermobilität 2000 des BFS von 2004, S. 20, Tabelle 2. Insgesamt basiert die Erhebung auf 3'789'416 Erwerbstätigen (15 Jahre und älter), wovon ein Teil keine Angaben machte und ein anderer Teil keinen Arbeitsweg aufweist.

¹⁴ Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Bundesamt für Statistik, 2007.

¹⁵ Die Publikation der Ergebnisse des Mikrozensus 2010 zum Verkehrsverhalten ist gemäss Terminplan des Bundesamtes für Statistik auf Anfang 2012 vorgesehen. Terminplan und Konzept des Mikrozensus 2010 sind abrufbar unter http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/infothek/erhebungen__quellen/blank/blank/mz/00/04.html.

¹⁶ Siehe Mikrozensus 2005 des BFS von 2007, S. 36, T3.4.

¹⁷ Siehe Auswertungen bezüglich Zeit pro Person nach Verkehrsmittel und Verkehrszweck (in km) der Synthesetabelle 2005 zum Mikrozensus 2005 des BFS von 2007.

Synthesetabellen 2005 abrufbar unter <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/07/01/02/01.html>.

¹⁸ Mobilität und Verkehr 2010, Bundesamt für Statistik, 2010.

ge, welche zusätzlich durch eine jährlich aktualisierte Taschenstatistik ergänzt wird. Der Bericht soll als Übersichtswerk dienen und Grundlagen zum Verständnis der Mobilität und dem aktuellen Verkehrssystem der Schweiz vermitteln (monetäre wie auch physische Aspekte).

- *Die Volkswirtschaftlichen Effekte des Pendelns*¹⁹: Das BAKBASEL hat im Auftrag des BAV im Jahr 2010 eine Studie veröffentlicht, die sich mit den volkswirtschaftlichen Effekten des Pendelns auseinandersetzt. Die Ergebnisse der Studie wurden anhand bestehender Literatur und Statistiken herausgearbeitet.

Die Publikation Mobilität und Verkehr 2010 ist als Übersichtswerk zu verstehen. In ihr sind die Ergebnisse diverser Statistiken zusammengetragen. Gleichermassen enthält auch die Studie über die volkswirtschaftlichen Effekte des Pendelns keine eigenen Erhebungen. Daher beruhen die in unserem Bericht angestellten Überlegungen grundsätzlich direkt auf den Angaben der betreffenden Statistiken (z.B. Mikrozensus, Pendlermobilität, usw.).

2.4 Studie Vollerhebung auf Steuerdaten des Bundesamtes für Statistik

Wie bereits in unserem Bericht vom 8. Juli 2010 aufgeführt wurde, plant das Bundesamt für Statistik eine Vollerhebung auf den schweizerischen Steuerdaten. Wie eine erneute Rückfrage bei der zuständigen Person ergeben hat, ist das Projekt immer noch in der Anfangsphase. Inwiefern das Vorhaben aufgrund der mangelnden Daten und der enormen kantonalen Unterschiede überhaupt realisiert werden kann, ist also immer noch offen.

3 Würdigung der vorhandenen Datengrundlagen

3.1 Pendlermobilität

Dem Bericht zur Pendlermobilität können umfassende Daten bezüglich der schweizerischen Mobilität der Pendler für das Jahr 2000 entnommen werden. Da die Studie auf der Vollerhebung der Eidgenössischen Volkszählung 2000 basiert, ist sie grundsätzlich die aussagekräftigste zur Verfügung stehende Datenbasis.

U.E lässt sich – trotz der umfassenden Erhebung – jedoch keine vertretbare Berechnung bezüglich des approximativen Einflusses einer solchen Variante des Fahrkostenabzuges auf die Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer ermitteln. Es müssten verschiedenste Annahmen getroffen werden, d.h. mitunter willkürliche Variablen verwendet werden, welche schlussendlich in ihrer Auswirkung auf das Berechnungsergebnis zu wesentlich wären. Dies hauptsächlich aufgrund der folgenden bestehenden Unsicherheiten:

¹⁹ Die volkswirtschaftlichen Effekte des Pendelns, BAKBASEL, 2010.

- Die Datensätze lassen keine Abgrenzung der Selbständigerwerbenden sowie Benutzer von Geschäftsfahrzeugen zu;
- Bei den Benutzern der öffentlichen Verkehrsmittel müsste ein durchschnittlicher Wert für den durchschnittlich abziehbaren Fahrkostenabzug bei einer Wegzeit von mehr als 30 Minuten veranschlagt werden;
- Für Steuerpflichtige, welche das private Motorfahrzeug als Verkehrsmittel für ihren Arbeitsweg verwenden, müsste ein durchschnittlicher Kilometerwert für einen Arbeitsweg von 30 Minuten und mehr festgelegt werden;
- Die Anzahl der Pendler, die sodann steuerlich einen Fahrkostenabzug geltend machen können, ist unbestimmt. Unklar ist also, ob den befragten Pendlern sodann auch steuerlich der Abzug für das angegebene Verkehrsmittel gewährt wird, oder ob beispielsweise nur ein adäquater Anspruch auf einen Fahrkostenabzug für den öffentlichen Verkehr besteht;
- Die erhobenen Daten verstehen sich inklusive Wartezeiten. Dieselben müssten für die Berechnung der Auswirkungen auf die Bundessteuer eliminiert werden.

3.2 Mikrozensus

Der Mikrozensus basiert auf zufällig ausgewählten Stichprobenerhebungen (31'950 Haushalte bzw. 33'390 Einzelpersonen ab einem Alter von 6 Jahren), was eine Ableitung präziser Aussagen zu den Verhaltensweisen der gesamtschweizerischen Bevölkerung mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Die Aussagekraft ist daher im Vergleich zu anderen Studien, welche auf umfassendem Zahlenmaterial beruhen (vgl. Bericht zur Pendlermobilität), eingeschränkt. Bei der Verwertung der Ergebnisse bleibt zudem stets zu beachten, dass die Verhaltensweisen der Befragten im Rahmen des Mikrozensus mittels Durchschnittswerten dargestellt werden. Aus diesem Grund lassen die dargestellten Auswertungen keine Rückschlüsse auf das Verhalten der einzelnen Person zu. Somit lassen sich beispielsweise keine auf Pauschalbeiträge für einzelne Gruppen von Steuerpflichtigen ausgerichtete Berechnungen herleiten. Der Mikrozensus enthält auch keine präzisen Aussagen betreffend die für den Arbeitsweg aufgewendete Zeit pro Verkehrsmittel.

Entsprechend lässt auch der Mikrozensus keine vertretbare Berechnung zu. Im Übrigen gelten die gleichen Unsicherheiten wie beim Bericht zur Pendlermobilität (vgl. oben, Ziff. 3.1).

3.3 Fazit

Die Vornahme einer approximativen Berechnung bei Gewährung des Abzuges für Arbeitswege über 30 Minuten ist mangels zuverlässiger Daten nicht möglich. Für eine vertretbare approximative Berechnung der Auswirkungen eines solchen Modells bedürfte es gezielter zusätzlicher Erhebungen.

Des Weiteren würde sich bei der Einführung eines solchermassen ausgestalteten Fahrkostenabzuges die praktische Frage der Durchführung stellen. Es müssten Richtlinien aufgestellt werden, die verbindlich festlegen, ab wann ein Weg als 30 Minuten oder länger anzusehen ist. Praktisch ist dies kaum durchführbar²⁰.

V Auto-Pendler

1 Fragestellung

Nachstehend wird analysiert welche Personenanzahl und Personengruppe den Arbeitsweg mit dem Auto resp. Motorrad²¹ zurücklegt und diesen auch in der Steuererklärung geltend macht. Von Interesse ist auch die Fragestellung, welche Kantone hierbei einen überdurchschnittlich hohen Anteil an solchen Auto- resp. Motorradpendlern aufweisen. Des Weiteren gilt es abzuklären, ob die tatsächlich geltend gemachten Abzüge für die solchermassen verursachten Fahrkosten erfassbar sind.

2 Vorhandene Daten

- *Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten (Mikrozensus 2005²²)*: Im Folgenden interessieren dessen Erhebungen bezüglich Verkehrsmittelbenutzung aufgeteilt auf den Verkehrszweck.
- *Bericht des Schweizerischen Bundesrates über Mobilitätsabzüge bei der direkten Bundessteuer in Erfüllung des Postulates 90.694 Vollmer vom 19. September 1990 (Bericht Vollmer)*: Der in Erfüllung des Postulates 90.694 Vollmer verfasste Bericht des Schweizerischen Bundesrates über Mobilitätsabzüge bei der direkten Bundessteuer analysiert die Fahrkostenabzüge mittels Stichprobenerhebungen.
- *Eidgenössische Volkszählung 2000 – Pendlermobilität in der Schweiz (Pendlermobilität 2000²³)*: Der Bericht zur Pendlermobilität in der Schweiz ist eine von elf Übersichtsanalysen zur Volkszählung 2000 und präsentiert die wichtigsten Merkmale der schweizerischen Pendlermobilität.

²⁰ In einigen Kantonen gilt die Voraussetzung einer Mindestdistanz des Arbeitsweges als Kriterium für den Fahrkostenabzug. Im Gegensatz zum relativen Begriff Zeitmessung ist diese Regelung für die Steuerbehörden umsetzbar.

²¹ Aus steuerrechtlicher Sicht ist es – bezogen auf Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Fahrkostenabzug – sinnvoll, die nachstehenden Abklärungen unter dem Gesichtspunkt des Autos sowie des Motorrads vorzunehmen (vgl. auch unseren Bericht vom 8. Juli 2010, S. 5 ff.).

²² Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Bundesamt für Statistik, 2007. Vgl. Ausführungen zu Kap. IV Ziff. 2.2.

²³ Eidgenössische Volkszählung 2000 – Pendlermobilität in der Schweiz, Bundesamt für Statistik, 2004. Vgl. Ausführungen zu Kap. IV Ziff. 2.1.

3 Vorhandene Daten der Kantonalen Steuerverwaltungen zum Fahrkostenabzug

3.1 Gestellte Fragen

Wir haben mit sämtlichen kantonalen Steuerverwaltungen der Schweiz Kontakt aufgenommen und folgende Fragen unterbreitet:

- Ist es möglich anzugeben, wieviele Steuerpflichtige einen Fahrkostenabzug in der Steuererklärung vornehmen?
- Gibt es Angaben über die durchschnittlich getätigten Abzüge?
- Gibt es Angaben zur Frage, für welche Verkehrsmittel (öV, MIV, Velo) die Fahrkostenabzüge geltend gemacht werden?

3.2 Ergebnis der Befragung

Vollständige Antworten auf die gestellten Fragen konnten nur die Kantone Uri²⁴ und Thurgau²⁵ liefern. Im Kanton Zug wird Ende April 2011 eine exakte Statistik publiziert. Die Kantone Aargau, Bern, Freiburg, Genf, Glarus, Solothurn und Tessin konnten unsere Anfrage teilweise beantworten. Von den restlichen Kantonen waren bis zum Berichtsabschluss keine Angaben bei uns eingetroffen oder aber es waren keine Angaben erhältlich. Die überwiegende Mehrzahl der Kantone verfügt also nicht über eine entsprechende Datengrundlage um solche Informationen gezielt zu extrahieren.

Nachfolgend sollen die Angaben der Kantone Thurgau und Uri zur Plausibilisierung der anderweitig ermittelten Ergebnisse herangezogen werden.

4 Abgrenzung weiterer Publikationen

- *Die volkswirtschaftlichen Effekte des Pendelns*²⁶: Diese Publikation setzt sich zwar mit der Fragestellung der Verkehrsmittelwahl der Pendler auseinander, verwendet jedoch die sog. harmonisierten Datensätze (Zeitreihe 1970 bis 2000) des Berichts zur Pendlermobilität 2000. Nachfolgend wird nur auf den Bericht zur Pendlermobilität Bezug genommen.

²⁴ Siehe Steuerpflichtige und Einkommen nach Ziffern der Steuererklärung des Kantons Uri, Steuerstatistiken und Steuerbelastung 2007, Natürliche Personen, Einkommen 2007. Statistik abrufbar unter <http://www.ur.ch/de/fd/afs/steuerstatistik-m828/>.

²⁵ Siehe statistische Mitteilung Nr. 2/2010 „Steuerstatistik 2007“ des Kantons Thurgau, Steuerstatistik 2007: Einkommens- und Vermögenssteuer. Statistik abrufbar unter http://www.statistik.tg.ch/xml_8/internet/de/application/d10518/d10649/f11137.cfm#Frühere%20Jahre.

²⁶ Die volkswirtschaftlichen Effekte des Pendelns, BAKBASEL, 2010. Vgl. Ausführungen zu Kap. IV Ziff. 2.3.

- *Mobilität und Verkehr 2010*²⁷: Der Bericht zur Mobilität im Verkehr nimmt im Rahmen der Alltagsmobilität Bezug auf die Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszweck. Die darin angestellten Überlegungen basieren auf den Ergebnissen des Mikrozensus 2005, weshalb wir unsere Ausführungen im Folgenden auf den Mikrozensus beschränken.

5 Verkehrsmittelwahl Auto (resp. Motorrad)

5.1 Mikrozensus 2005

Dem Mikrozensus können unter anderem Informationen über die Benutzung der Fahrzeuge nach Zweck²⁸ sowie über die Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr²⁹ entnommen werden. Die Ermittlung der dargestellten Ergebnisse erfolgte prozentual anhand der zurückgelegten Distanzen resp. Etappen. Eine verlässliche Angabe über die Anzahl der Steuerpflichtigen, welche für ihren Arbeitsweg das Auto resp. Motorrad benutzen, lässt sich u.E. aus diesem Datenmaterial nicht ableiten. Weder die Messung aufgrund der zurückgelegten Distanzen noch diejenige nach Anteilen an Etappen lässt einen Rückschluss auf die Anzahl der betreffenden Steuerpflichtigen zu.

Gemäss telefonischer Anfrage beim Bundesamt für Statistik wurde im Rahmen der Erhebung des Mikrozensus die Frage nach der Benutzung des Autos resp. Motorrads zur Arbeit gegenüber 6'480 Zielpersonen gestellt³⁰. 3'286 Personen gaben an, das Auto resp. Motorrad als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg zu benutzen (d.h. ca. 51% der Befragten).

Erwerbstätige mit Verkehrsmittelwahl Auto resp. Motorrad	ca. 51% (+/- 1.16 Prozent)
--	-------------------------------

5.2 Bericht Vollmer

In Erfüllung des Postulates 90.694 Vollmer analysierte der Schweizerische Bundesrat in seinem Bericht insbesondere die – vorliegend interessierende – Frage bezüglich des Anteils der unselbstständig Erwerbstätigen, die Fahrkosten für die Benutzung des Autos oder des Motorrads in Abzug bringen. Das diesbezügliche Ergebnis der Studie basiert auf Angaben der Steuerperiode 1991/1992, wobei Daten von rund 23'000 zufällig ausgewählten Steuerpflichtigen ausgewertet wurden. Gemäss dem Bericht Vollmer ist die Repräsentativität der hierzu gewählten und hochgerechneten Stichproben nur auf gesamtschweizerischer – und nicht auch kantonaler – Ebene gegeben.

²⁷ Mobilität und Verkehr 2010, Bundesamt für Statistik, 2010. Vgl. Ausführungen zu Kap. IV Ziff. 2.3.

²⁸ Siehe Mikrozensus 2005 des BFS von 2007, S. 30.

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

³⁰ Benutzung der Autos oder Motorräder zur Arbeit, BFS, Tabelle T2.51.1. Die Erhebungen sind nicht veröffentlicht und wurden uns durch das Bundesamt für Statistik separat zugestellt.

Der Bericht Vollmer weist explizit darauf hin, dass sich die darin angestellten Berechnungen nicht auf Personen, sondern auf Steuererklärungen beziehen. Dies hat entscheidende Auswirkungen auf die Erfassung von Ehepaaren, da dieselben aus steuerlicher Sicht gemeinsam veranlagt werden. Dementsprechend können die Ergebnisse des Berichts Vollmer nicht unbeschadet mit den Daten anderer Berichte verglichen bzw. verrechnet werden (z.B. mit den Ergebnissen des Mikrozensus oder denjenigen zur Pendlermobilität).

Die Erhebungen des Berichts Vollmer bemessen den Anteil der unselbständigerwerbenden Steuerpflichtigen, welche Fahrkosten für das Auto resp. Motorrad geltend machen, wie folgt:

Steuerpflichtige mit Verkehrsmittelwahl Auto resp. Motorrad	35% (+/- 3.5 Prozent Vertrauensintervall)
--	--

5.3 Bericht Pendlermobilität

Der Bericht zur Pendlermobilität der Schweiz gibt mitunter Auskunft über die gesamtschweizerische und kantonale Verkehrsmittelwahl der Pendler im Jahr 2000. Der Begriff „Pendler“ wird dabei definiert als Personen, welche 15 Jahre und älter sind, erwerbstätig sind und die ihren Wohnort verlassen, um in derselben oder in einer anderen Gemeinde ihren Arbeitsplatz aufzusuchen³¹.

Gemäss den im Bericht verwendeten Erhebungen der Volkszählung 2000 beträgt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV³²) 58% und stellt damit das meistgenutzte Verkehrsmittel der Pendler dar. Zusätzlich kombinieren ca. 4% der Pendler den motorisierten Individualverkehr mit dem öffentlichen Verkehr, womit der MIV Anteil insgesamt bei ca. 62% zu liegen kommt³³. Für das Jahr 2000 wurden gesamtschweizerisch 3'471'232 Pendler ermittelt. Darunter machten 2'998'642 Pendler Angaben über die Wahl des Verkehrsmittels³⁴. Zusätzlich wurde festgestellt, dass zwei Drittel (66%) der Pendler den Hin- und Rückweg einmal pro Tag zurücklegen, während knapp ein Drittel (32%) den Weg zweimal pro Tag auf sich nehmen (z.B. Hin- und Rückfahrt über Mittag)³⁵.

³¹ Siehe Pendlermobilität 2000 des BFS von 2004, S. 15.

³² Hierbei gilt es zu beachten, dass die Auswertungen des Berichts zur Pendlermobilität 2000 das Mofa ebenfalls unter den motorisierten Individualverkehr (MIV) subsumieren. Siehe Pendlermobilität 2000 des BFS von 2004, S. 16.

³³ Siehe Pendlermobilität 2000 des BFS von 2004, S. 23 f.

³⁴ Siehe Pendlermobilität 2000 des BFS von 2004, S. 20.

³⁵ Siehe Pendlermobilität 2000 des BFS von 2004, S. 26. Hin- und Rückfahrt über Mittag: Beachte Beschränkung des Abzugs auf die Höhe des vollen Abzugs für auswärtige Verpflegung im Umfang von CHF 3'200 bzw. 1'600 pro Jahr. Dafür entfällt der Verpflegungsabzug.

Verkehrsmittelwahl MIV	ca. 58%
Kombinierte Verkehrsmittelwahl (ÖV/MIV)	ca. 4%
Total Pendler mit Verkehrsmittelwahl MIV	ca. 62%

5.4 Daten Kantone Thurgau und Uri

Den betreffenden Steuerstatistiken der Kantone Thurgau und Uri können mitunter das Einkommen sowie die Abzüge der Steuerpflichtigen nach Ziffern der jeweiligen Steuererklärungen für das Steuerjahr 2007 entnommen werden. So lässt sich die Anzahl der unselbständig Erwerbstätigen in beiden Statistiken präzise eruieren und exakt den für das Auto resp. Motorrad getätigten Abzügen gegenüberstellen.

Zufolge der Steuerstatistik des Kantons Thurgau erzielten 133'642 Unselbständigerwerbende Einkünfte aus dieser Tätigkeit im Umfang von insgesamt CHF 6'437'485'963. Dabei konnten 43'320 Steuerpflichtige einen totalen Fahrkostenabzug von CHF 209'247'489 für das Auto resp. Motorrad geltend machen³⁶.

Gemäss Steuerstatistik des Kantons Uri erwirtschafteten 18'582 Unselbständigerwerbstätige steuerbare Einkünfte im Umfang von CHF 811'937'858 aus dieser Tätigkeit. Von 7'954 der Steuerpflichtigen wurde insgesamt ein Fahrkostenabzug für das Auto resp. Motorrad im Umfang von CHF 31'074'728 geltend gemacht³⁷.

Aus diesen Erhebungen der beiden Statistiken lässt sich der Anteil der unselbständigerwerbenden Steuerpflichtigen, welche Fahrkosten für das Auto resp. Motorrad im Jahr 2007 geltend machen, wie folgt bemessen:

Verkehrsmittelwahl Auto oder Motorrad	
- <i>Kanton Thurgau</i>	ca. 32%
- <i>Kanton Uri</i>	ca. 43%

5.5 Würdigung der Berichte

Obwohl die betreffenden Erhebungen des Mikrozensus sowie der Steuerstatistiken der Kantone Thurgau und Uri speziell der Frage nach der Benutzung des Autos resp. Motorrads zu Arbeitszwecken nachgehen, der Bericht Vollmer spezifisch die Mobilitätsabzüge bei der direkten Bundessteu-

³⁶ Siehe Steuerpflichtige und Einkommen nach Ziffern der Steuererklärung des Kantons Uri, Steuerstatistiken und Steuerbelastung 2007, Natürliche Personen, Einkommen 2007, S. 32 f. Statistik abrufbar unter <http://www.ur.ch/de/fd/afs/steuerstatistik-m828/>.

³⁷ Siehe statistische Mitteilung Nr. 2/2010 „Steuerstatistik 2007“ des Kantons Thurgau, Steuerstatistik 2007: Einkommens- und Vermögenssteuer. Statistik abrufbar unter http://www.statistik.tg.ch/xml_8/internet/de/application/d10518/d10649/f11137.cfm#Frühere%20Jahre.

er eruiert und der Bericht zur Pendlermobilität auf der umfassenden Erhebung der Volkszählung 2000 basiert, können u.E. alle Berichte bzw. Statistiken nur als grobe Richtwerte zur Beantwortung der Frage bezüglich der spezifischen Wahl des Autos resp. Motorrades von unselbständig Erwerbstätigen als für den Arbeitsweg benutztes Verkehrsmittels herangezogen werden. Dies insbesondere aufgrund der folgenden Umstände:

- Die Daten des Berichts Vollmer beruhen auf stichprobeweise erhobenen Daten der Steuerperiode 1991/1992, welche entsprechend hochgerechnet wurden und die Entwicklungen vergangener Jahre unberücksichtigt lassen. Ebenfalls gilt es je nach gewünschter Berechnungskombination den bereits erwähnten Umstand zu beachten, dass die angestellten Berechnungen nicht auf Personen, sondern auf Steuererklärungen beruhen.
- Die dargelegten Ergebnisse des Mikrozensus und des Berichts zur Pendlermobilität unterscheiden nicht zwischen selbständig- und unselbständigerwerbstätigen Personen. Die Erhebungen basieren auf den Jahren 2005 bzw. 2000, womit auch hier die Aktualität der Ergebnisse bezüglich des Verkehrsverhaltens hinterfragt werden muss. Zudem gilt es zu beachten, dass die Resultate des Mikrozensus auf Stichprobeerhebungen beruhen. Schliesslich findet sich beiderorts keine Aussage zur Frage, wie die Fahrkostenabzüge steuerlich geltend gemacht wurden. Viele Steuerpflichtige, die mit dem Auto zur Arbeit fahren, können nicht die Autokosten sondern nur die Kosten für den öV geltend machen³⁸.
- Aus den vorhandenen Daten der Steuerstatistiken der Kantone Thurgau und Uri lässt sich u.E. kein für die gesamtschweizerische Bevölkerung repräsentatives Bild ableiten.

5.6 Kantone mit hohem Anteil an Auto- resp. Motorradpendlern

Dem Bericht zur Pendlermobilität können die folgenden Informationen bezüglich Kantone mit einem überdurchschnittlich (gemessen am Durchschnitt von 62%)³⁹ hohen Anteil an Auto- resp. Motorradpendlern entnommen werden⁴⁰. Dabei wird unterschieden zwischen Pendlern, die nur den motorisierten Individualverkehr (MIV) benutzen und solchen, welche für ihren Arbeitsweg öffentliche Verkehrsmittel mit dem motorisierten Individualverkehr kombinieren (öV/MIV):

Kantone	MIV in %	öV/MIV in %	Total MIV in %
Aargau	ca. 65	ca. 3	ca. 68
Appenzell A. Rh.	ca. 62	ca. 4	ca. 66
Appenzell I. Rh.	ca. 69	ca. 2	ca. 71
Fribourg	ca. 73	ca. 4	ca. 77

³⁸ Zu den Voraussetzungen des steuerlichen Abzugs der Autokosten vgl. eingehend Ziff. II unseres Berichts vom 10. Februar 2011.

³⁹ Siehe Ziff. 5.3 dieses Kapitels.

⁴⁰ Siehe Pendlermobilität 2000 des BFS von 2004, S. 44, Grafik 18.

Jura	ca. 75	ca. 4	ca. 79
Luzern	ca. 59	ca. 4	ca. 63
Neuenburg	ca. 65	ca. 6	ca. 71
Nidwalden	ca. 70	ca. 3	ca. 73
Obwalden	ca. 69	ca. 2	ca. 71
Schwyz	ca. 66	ca. 4	ca. 70
Solothurn	ca. 65	ca. 4	ca. 69
Thurgau	ca. 68	ca. 3	ca. 71
Tessin	ca. 75	ca. 3	ca. 78
Uri	ca. 61	ca. 3	ca. 64
Wallis	ca. 69	ca. 4	ca. 73
Waadt	ca. 66	ca. 6	ca. 72

Die kantonal gegliederten Werte der Auto- resp. Motorradpendler sind vor dem Hintergrund der vorangehend in Ziff. 5.5. angeführten Einschränkungen zu betrachten.

Die höchsten MIV-Anteile weisen die Kantone Freiburg, Jura und Tessin aus. Hohe Anteile an Auto- und Motorradpendlern deuten gemäss Bericht zur Pendlermobilität auf durch den öV schlecht erschlossene Gebiete hin. Der öV-Anteil ist entsprechend in den Kantonen Basel-Stadt und Zürich am höchsten. Der Kanton Zürich hat mit ca. 54%⁴¹ einen Vergleichsweise niedrigen Anteil an Auto- resp. Motorradpendlern. Den niedrigsten Anteil findet man im Kanton Basel-Stadt. Nur ca. 31%⁴² der dort wohnhaften Pendler fahren mit dem Auto- resp. Motorrad zur Arbeit.⁴³

6 Zwischenfazit

Ausschliesslich der Bericht Vollmer sowie die erhaltenen Daten der angefragten Kantone äussern sich zu den Steuerpflichtigen, welchen der betreffende Fahrkostenabzug auch tatsächlich durch die zuständige Steuerbehörde gewährt wurde.

Die Daten gemäss Mikrozensus und Bericht zur Pendlermobilität geben keinen Hinweis auf die tatsächlich gewährten Fahrkostenabzüge für unselbständig Erwerbstätige, die ihren Arbeitsweg mit dem Auto resp. Motorrad zurücklegen. Zusätzlich ist anzunehmen, dass zahlreiche Befragte zwar angeben ihren Arbeitsweg mit dem Auto zurückzulegen, steuerlich aber lediglich die Kosten für den öffentlichen Verkehr geltend machen können.

⁴¹ Dieser Wert setzt sich aus einem MIV-Anteil von ca. 49% und einem öV/MIV-Anteil von ca. 5% zusammen.

⁴² Dieser Wert setzt sich aus einem MIV-Anteil von ca. 25% und einem öV/MIV-Anteil von ca. 6% zusammen.

⁴³ Siehe Pendlermobilität 2000 des BFS von 2004, S. 43 f.

7 Einkommensklassen

Anhand der Daten gemäss Synthesetabelle zum Mikrozensus 2005 können Rückschlüsse betreffend die Auswirkungen der Einkommensklasse auf die Verkehrsmittelwahl des Autos resp. Motorrades für Arbeitszwecke getroffen werden. Unter dem Blickwinkel der monatlichen Haushaltseinkommen ordnet die Synthesetabelle die zurückgelegten Distanzen pro Person nach Verkehrsmittel und Verkehrszweck. Beispielsweise legt ein Autofahrer mit einem monatlichen Haushaltseinkommen zwischen TCHF 10 bis 14 eine durchschnittliche Tagesdistanz von 7.32 km für seinen Arbeitsweg zurück⁴⁴. Von 26'906 Befragten mit Angabe zum Einkommen trifft dieser Durchschnittswert auf 2'948 Personen zu.⁴⁵

Aus steuerrechtlicher Sicht interessieren die Angaben über Auto- wie auch Motorradbenutzer in Bezug auf den Verkehrszweck Arbeit. Eine Zusammenstellung derselben aufgeteilt nach Einkommensklassen findet sich in der untenstehenden Tabelle. Mittels dieser Angaben lässt sich die prozentuale Verkehrsmittelbenützung nach Einkommensklassen darstellen (z.B. 30%): Die durchschnittlich pro Person einer bestimmten Einkommensklasse (z.B. TCHF 10 – 14) zum Zweck der Arbeit mit dem Auto resp. Motorrad zurückgelegte Wegstrecke (z.B. 7.32 km) wird ins Verhältnis zu den addierten Werten aller Einkommensklassen gesetzt (z.B. $7.32 \text{ km} / 24.2 \text{ km} \times 100 = 30\%$).

⁴⁴ Hierbei wird die gesamte durchschnittliche Kilometerleistung resp. Distanz pro Tag zum Zwecke der Arbeit (exklusive geschäftliche Tätigkeit und Dienstfahrt) dargestellt, d.h. die mittlere Tagesdistanz (Hin- und Rückfahrt, Hin- und Rückfahrt über Mittag, Wochenaufenthalt, usw.) für einen beliebigen Stichtag im Jahr. Die Synthesetabelle berücksichtigt dabei nur Inlandetappen. Jede Etappe (Mindestlänge 25 m, ausgenommen Ortsveränderungen in privaten und geschäftlichen Räumen) wird bestimmt durch die Benutzung eines bestimmten Verkehrsmittels; wechselt das Verkehrsmittel, beginnt eine neue Etappe, aber kein neuer Weg, solange nicht auch der Zweck ändert. Siehe Mikrozensus 2005 des BFS von 2007, S. 35 f.

⁴⁵ Siehe Auswertungen bezüglich Distanz pro Person nach Verkehrsmittel und Verkehrszweck (in km) der Synthesetabelle 2005 zum Mikrozensus 2005 des BFS von 2007.

Synthesetabellen abrufbar unter <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/07/01/02/01.html>.

Verkehrsmittel	Monatliches (Brutto-) Haushaltseinkommen in CHF					Total
	≤ 2'000	2'001 – 6'000	6'001 – 10'000	10'000 – 14'000	> 14'000	
Anzahl befragte Personen	1'033	12'222	9'384	2'948	1'319	26'906
Motorrad						
km ⁴⁶	0	0.05	0.15	0.37	0.13	0.70
% ⁴⁷	0	7	21	53	19	100
Auto						
km ⁴⁸	1.30	3.71	6.54	7.32	5.33	24.20
% ⁴⁹	6	15	27	30	22	100

Die anlässlich des Mikrozensus erhobenen Daten zeigen auf, dass mit steigender Einkommensklasse grundsätzlich auch eine höhere Kilometerleistung einhergeht (wobei diese bei einem Einkommen über CHF 14'000 pro Monat wieder rückläufig wird). So werden 30% aller zu Arbeitszwecken gefahrenen Autokilometer von Personen mit einem Einkommen von TCHF 10 bis 14 zurückgelegt.

Aus steuerlicher Sicht ist diese Aussage mit Vorsicht zu behandeln:

- Den Angaben der Synthesetabelle lässt sich nicht entnehmen, welche Arbeitswegkilometer mit privaten und welche mit geschäftlichen Fahrzeugen zurückgelegt wurden. Zudem äussert sich die Tabelle nicht zur Frage, ob die Auto- resp. Motorradkilometer auch steuerlich absetzbar waren.
- Die Kilometerleistung der selbständigerwerbenden Pendler ist nicht abgrenzbar.

VI Ausführungen zur direkten Bundessteuer – Erträge, Anzahl Steuerpflichtige und Einkommensklassen

1 Fragestellung

Nachstehend werden die vorhandenen Informationen zur direkten Bundessteuer namentlich bezüglich Höhe der Erträge und Anzahl der Steuerpflichtigen zusammengestellt und analysiert. Dabei werden die Steuersubjekte aufgrund ihrer steuerbaren Einkünfte in Kategorien eingeteilt und es

⁴⁶ Für einen Arbeitsweg durchschnittlich zurückgelegte Kilometer pro befragter Person der jeweiligen Einkommensklasse.

⁴⁷ Anteil der jeweiligen Einkommensklasse am Total der zurückgelegten Distanz aller Einkommensklassen (0.7 km).

⁴⁸ Für einen Arbeitsweg durchschnittlich zurückgelegte Kilometer pro befragter Person der jeweiligen Einkommensklasse.

⁴⁹ Anteil der jeweiligen Einkommensklasse am Total der zurückgelegten Distanz aller Einkommensklassen (0.7 km).

wird dargelegt, wie hoch der Beitrag der einzelnen Kategorien an den Steuerertrag des Bundes bei den natürlichen Personen ist.

2 Erträge aus der direkten Bundessteuer

2.1 Definitives Steuersubstrat

Die neusten verfügbaren Zahlen zu den Erträgen aus der direkten Bundessteuer stammen aus dem Jahr 2007. Im Jahr 2007 erzielte der Bund Einnahmen aus der direkten Bundessteuer in Höhe von CHF 15'388'901'000⁵⁰. Davon stammten CHF 8'871'407'036 bzw. 57.6% aus Steuereinnahmen, welche von natürlichen Personen entrichtet wurden⁵¹.

Im Jahr 2007 waren in der Schweiz 4'655'603 natürliche Personen steuerpflichtig. Davon mussten 3'702'321 die direkte Bundessteuer entrichten⁵². Dies entspricht einem Anteil von 79.5%. Das steuerbare Einkommen der übrigen 20.5% der Steuerpflichtigen lag unter dem Minimalbetrag von CHF 16'000, weshalb sie keine direkten Bundessteuern entrichten mussten.

Bei den Steuerpflichtigen mit einer Belastung durch die direkte Bundessteuer kann gemäss Erhebungen der Eidgenössischen Steuerverwaltung für das Steuerjahr 2007 folgende grundsätzliche Unterscheidung gemacht werden⁵³.

⁵⁰ Siehe Publikation Fiskaleinnahmen des Bundes 2007 der Eidgenössischen Steuerverwaltung, S. 5. Abrufbar unter <http://www.estv.admin.ch/dokumentation/00075/00076/00698/01007/index.html?lang=de>.

⁵¹ Siehe Ergebnisse Schweiz in der Tabelle „Teil I: Gesamtergebnisse“ der Eidgenössischen Steuerverwaltung. Abrufbar unter <http://www.estv.admin.ch/dokumentation/00075/00076/00701/01106/index.html?lang=de>.

⁵² Siehe Ergebnisse Schweiz in der Tabelle „Teil I: Gesamtergebnisse“ der Eidgenössischen Steuerverwaltung. Abrufbar unter <http://www.estv.admin.ch/dokumentation/00075/00076/00701/01106/index.html?lang=de>.

⁵³ Siehe Ergebnisse Schweiz in der Tabelle „Teil I: Gesamtergebnisse“ der Eidgenössischen Steuerverwaltung. Abrufbar unter <http://www.estv.admin.ch/dokumentation/00075/00076/00701/01106/index.html?lang=de>.

Arten ⁵⁴	Pflichtige	Steuerbares Einkommen in TCHF	Steuerertrag pro Jahr in CHF
Normalfälle	3'347'118	231'778'224	6'925'286'532
Sonderfälle	255'358	21'464'583	1'454'339'976
- Pauschalierte (Art. 14 DBG)	4'484	1'425'095	131'632'539
- Übrige Sonderfälle (Art. 4 bis 7 und 37 DBG)	250'874	20'039'488	1'322'707'437
Quellensteuer	-	-	318'997'745
Kapitalleistungen aus Vor- sorge (Art. 48 DBG)	99'845	13'397'855	172'782'783
Total	3'702'321	266'640'662	8'871'407'036

Bezüglich Abklärungen im Zusammenhang mit dem Fahrkostenabzug interessieren aus steuerrechtlicher Sicht grundsätzlich nur die in der vorangehenden Tabelle aufgeführten Normalfälle⁵⁵.

Den grössten Pro-Kopf-Beitrag an die Einnahmen des Bundes aus der direkten Bundessteuer leisteten im Jahr 2007 diejenigen Steuerpflichtigen, welche über ein steuerbares Einkommen von mehr als CHF 200'000 verfügen. Diese Gruppe von 84'002 Personen trug im Jahr 2007 rund CHF 3'367 Mio. zu den Einnahmen der direkten Bundessteuer bei⁵⁶.

Den kleinsten Pro-Kopf-Anteil an die direkte Bundessteuer leisten Steuerpflichtige mit einem steuerbaren Einkommen von CHF 16'000 bis CHF 19'900 (90'242 Personen entrichten rund CHF 3.3 Mio. direkte Bundessteuer) sowie die Steuerpflichtigen mit einem steuerbaren Einkommen

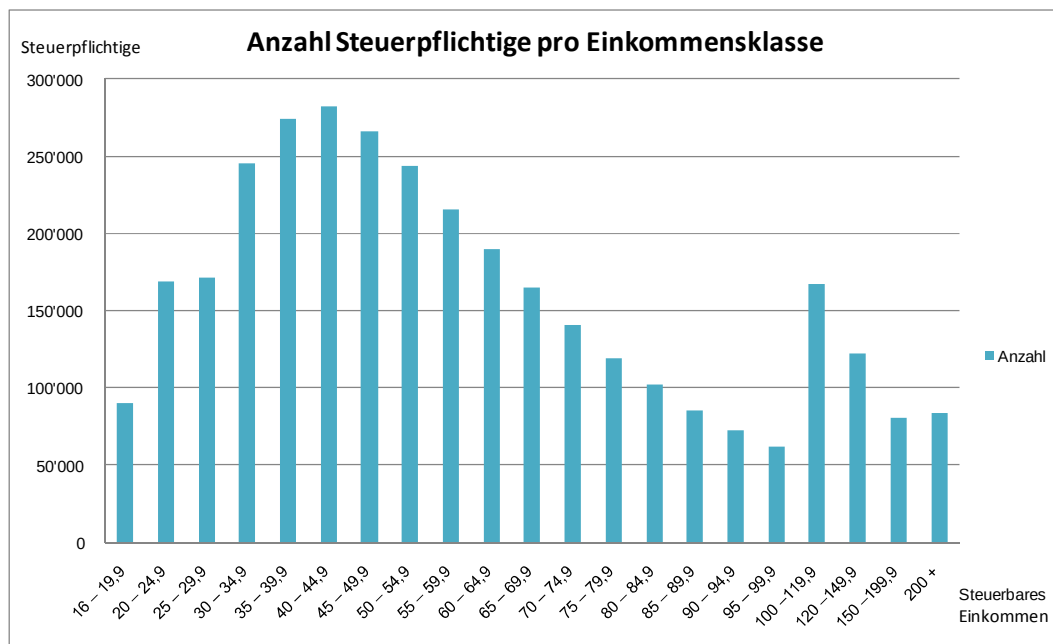
⁵⁴ Normalfälle, Sonderfälle, Quellensteuern und Kapitalleistungen aus Vorsorge: Siehe Begriffsdefinitionen und Abgrenzungen in den Erläuterungen der Eidgenössischen Steuerverwaltung zur direkten Bundessteuer – Natürliche Personen – Kantone – Steuerjahr 2007. Dokument abrufbar unter <http://www.estv.admin.ch/dokumentation/00075/00076/00701/01106/index.html?lang=de>.

⁵⁵ Als Normalfälle gelten steuerpflichtige Personen mit Wohnsitz im Kanton, ohne Auslandeinkommen, ganzjähriger Steuerpflicht und keiner Besteuerung nach Aufwand (satzbestimmendes und steuerbares Einkommen sind identisch). Siehe Erläuterungen der Eidgenössischen Steuerverwaltung zur direkten Bundessteuer – Natürliche Personen – Kantone – Steuerjahr 2007. Dokument abrufbar unter <http://www.estv.admin.ch/dokumentation/00075/00076/00701/01106/index.html?lang=de>.

⁵⁶ Siehe Ergebnisse Schweiz in der Tabelle „Teil II: Pflichtige, Abzüge, Einkommen und Steuererträge“ der Eidgenössischen Steuerverwaltung. Abrufbar unter <http://www.estv.admin.ch/dokumentation/00075/00076/00701/01106/index.html?lang=de>.

von CHF 20'000 bis CHF 24'900 (168'870 Steuerpflichtige entrichten gesamthaft einen Betrag von rund CHF 11.5 Mio.)⁵⁷.

Die nachstehende Übersicht zeigt die Anzahl Steuerpflichtigen pro Einkommensklasse (gemessen am steuerbaren Einkommen) im Jahre 2007⁵⁸. Sie wurde aufgrund des statistischen Datenmaterials der Eidgenössischen Steuerverwaltung erstellt⁵⁹:



2.2 Budgetzahlen

Gemäss Studie „Fiskaleinnahmen des Bundes 2009“ ist für das Jahr 2010 mit Steuereinnahmen auf Ebene der direkten Bundessteuer von rund CHF 16'485 Mio. zu rechnen⁶⁰. Es handelt sich hier um Budgetzahlen. Verglichen mit den im Jahr 2007 erzielten Einnahmen aus der direkten Bundes-

⁵⁷ Siehe Ergebnisse Schweiz in der Tabelle „Teil II: Pflichtige, Abzüge, Einkommen und Steuererträge“ der Eidgenössischen Steuerverwaltung. Abrufbar unter

<http://www.estv.admin.ch/dokumentation/00075/00076/00701/01106/index.html?lang=de>.

⁵⁸ Das steuerbare Einkommen versteht sich vorliegend als das um die gemäss Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer (DBG) zulässigen Abzüge verminderte Bruttoeinkommen. Siehe Erläuterungen der Eidgenössischen Steuerverwaltung zur direkten Bundessteuer – Natürliche Personen – Kantone – Steuerjahr 2007. Dokument abrufbar unter

<http://www.estv.admin.ch/dokumentation/00075/00076/00701/01106/index.html?lang=de>.

⁵⁹ Siehe Ergebnisse Schweiz in der Tabelle „Teil II: Pflichtige, Abzüge, Einkommen und Steuererträge“ der Eidgenössischen Steuerverwaltung. Abrufbar unter

<http://www.estv.admin.ch/dokumentation/00075/00076/00701/01106/index.html?lang=de>.

⁶⁰ Siehe Publikation Fiskaleinnahmen des Bundes 2009 der Eidgenössischen Steuerverwaltung, S. 4. Abrufbar unter

<http://www.estv.admin.ch/dokumentation/00075/00076/00698/01082/index.html?lang=de>.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 24. März 2011

steuer von CHF 15'388'901'000⁶¹, entspräche dies für das Jahr 2010 einer Einnahmesteigerung bei der direkten Bundessteuer von rund 7.1%.

Zu beachten ist jedoch, dass sich ab 2009 die Wirtschaftskrise ereignet hat und im Rahmen der Unternehmenssteuerreform II Massnahmen eingeführt wurden, welche zu Mindereinnahmen auf Ebene der direkten Bundessteuer führen können⁶². Es bestehen also grosse Unsicherheiten im Zusammenhang mit Vorhersagen betreffend Höhe der Einnahmen des Bundes aus der direkten Bundessteuer.

Bern, 24. März 2011

Lukas Scheidegger / Ralph Lehmann / Michael Wegmüller

⁶¹ Siehe Publikation Fiskaleinnahmen des Bundes 2007 der Eidgenössischen Steuerverwaltung, S. 5. Abrufbar unter <http://www.estv.admin.ch/dokumentation/00075/00076/00698/01007/index.html?lang=de>.

⁶² In seiner Medienmitteilung vom 14. März 2011 nimmt der Bundesrat erstmals konkret Stellung zu den geschätzten steuerlichen Mindereinnahmen aufgrund der Einführung des Kapitaleinlageprinzips: „Jährlich kommt es ab 2012 bei Bund, Kantonen und Gemeinden zu Mindereinnahmen von bis zu 400 bis 600 Millionen Franken, bis die bestehenden Kapitaleinlage-Reserven aufgebraucht sind“.

Zusätzliche Belastung für die Steuerpflichtigen bei Reduktion des Fahrkostenabzuges auf Ebene der Direkten Bundessteuer am Beispiel des Kantons Bern
Sämtliche Beträge in CHF

Annahme: Ledig, unselbstständig
erwerbend; Steuerjahr 2009;
Pauschalabzug CHF 800

	Bisheriger Abzug	Pauschalabzug	Minderabzug	Einkommen	Steuerliche Minder- bzw. Mehrbelastung							
					20'000 - 40'000	40'000 - 50'000	50'000 - 60'000	60'000 - 80'000	80'000 - 100'000	100'000 - 150'000	150'000 - 200'000	200'000 - 500'000
Arbeitsort = Wohnort	700	800	-100		-1	-1	-2	-3	-5	-7	-10	-12
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 30 km - Benutzung öffentlicher Verkehr	2'025	800	1'225		9	13	28	32	65	88	125	146
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 30 km - Benutzung Privatauto	9'240	800	8'440		59	93	194	219	447	608	861	1'004
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 100 km - Benutzung öffentlicher Verkehr	3'300	800	2'500		18	28	58	65	133	180	255	298
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 100 km - Benutzung Privatauto	22'000	800	21'200		148	233	488	551	1'124	1'526	2'162	2'523

Annahme: Ledig, unselbstständig
erwerbend; Steuerjahr 2009;
Pauschalabzug CHF 1'200

	Bisheriger Abzug	Pauschalabzug	Minderabzug	Einkommen	Steuerliche Minder- bzw. Mehrbelastung							
					20'000 - 40'000	40'000 - 50'000	50'000 - 60'000	60'000 - 80'000	80'000 - 100'000	100'000 - 150'000	150'000 - 200'000	200'000 - 500'000
Arbeitsort = Wohnort	700	1'200	-500		-4	-6	-12	-13	-27	-36	-51	-60
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 30 km - Benutzung öffentlicher Verkehr	2'025	1'200	825		6	9	19	21	44	59	84	98
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 30 km - Benutzung Privatauto	9'240	1'200	8'040		56	88	185	209	426	579	820	957
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 100 km - Benutzung öffentlicher Verkehr	3'300	1'200	2'100		15	23	48	55	111	151	214	250
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 100 km - Benutzung Privatauto	22'000	1'200	20'800		146	229	478	541	1'102	1'498	2'122	2'475

Annahme: Ledig, unselbstständig
erwerbend; Steuerjahr 2009;
Pauschalabzug CHF 1'650

	Bisheriger Abzug	Pauschalabzug	Minderabzug	Einkommen	Steuerliche Minder- bzw. Mehrbelastung							
					20'000 - 40'000	40'000 - 50'000	50'000 - 60'000	60'000 - 80'000	80'000 - 100'000	100'000 - 150'000	150'000 - 200'000	200'000 - 500'000
Arbeitsort = Wohnort	700	1'650	-950		-7	-10	-23	-25	-50	-67	-97	-113
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 30 km - Benutzung öffentlicher Verkehr	2'025	1'650	375		3	4	9	10	20	27	38	45
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 30 km - Benutzung Privatauto	9'240	1'650	7'590		53	83	175	197	402	546	774	903
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 100 km - Benutzung öffentlicher Verkehr	3'300	1'650	1'650		12	18	38	43	87	119	168	196
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 100 km - Benutzung Privatauto	22'000	1'650	20'350		142	224	468	529	1'079	1'465	2'076	2'422

Annahme: Verheiratet, unselbständig erwerbend; Steuerjahr 2009; Pauschalabzug CHF 800	Bisheriger Abzug	Pauschalabzug	Minderabzug	Steuerliche Minder- bzw. Mehrbelastung								
				Einkommen	0 - 40'000	40'000 - 50'000	50'000 - 60'000	60'000 - 80'000	80'000 - 100'000	100'000 - 150'000	150'000 - 200'000	200'000 - 500'000
Arbeitsort = Wohnort	700	800	-100		-	-1	-1	-2	-3	-5	-11	-12
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 30 km - Benutzung öffentlicher Verkehr	2'025	800	1'225		-	12	11	26	38	64	134	143
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 30 km - Benutzung Privatauto	9'240	800	8'440		-	84	76	177	262	439	920	987
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 100 km - Benutzung öffentlicher Verkehr	3'300	800	2'500		-	25	23	53	78	130	273	293
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 100 km - Benutzung Privatauto	22'000	800	21'200		-	212	191	445	657	1'102	2'311	2'480

Annahme: Verheiratet, unselbständig erwerbend; Steuerjahr 2009; Pauschalabzug CHF 1'200	Bisheriger Abzug	Pauschalabzug	Minderabzug	Steuerliche Minder- bzw. Mehrbelastung								
				Einkommen	0 - 40'000	40'000 - 50'000	50'000 - 60'000	60'000 - 80'000	80'000 - 100'000	100'000 - 150'000	150'000 - 200'000	200'000 - 500'000
Arbeitsort = Wohnort	700	1'200	-500		-	-5	-5	-11	-16	-26	-55	-59
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 30 km - Benutzung öffentlicher Verkehr	2'025	1'200	825		-	8	7	17	26	43	90	97
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 30 km - Benutzung Privatauto	9'240	1'200	8'040		-	80	72	169	249	418	876	941
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 100 km - Benutzung öffentlicher Verkehr	3'300	1'200	2'100		-	21	19	44	65	109	229	246
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 100 km - Benutzung Privatauto	22'000	1'200	20'800		-	208	187	437	645	1'082	2'267	2'434

Annahme: Verheiratet, unselbständig erwerbend; Steuerjahr 2009; Pauschalabzug CHF 1'650	Bisheriger Abzug	Pauschalabzug	Minderabzug	Steuerliche Minder- bzw. Mehrbelastung								
				Einkommen	0 - 40'000	40'000 - 50'000	50'000 - 60'000	60'000 - 80'000	80'000 - 100'000	100'000 - 150'000	150'000 - 200'000	200'000 - 500'000
Arbeitsort = Wohnort	700	1'650	-950		-	-10	-9	-20	-29	-49	-104	-111
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 30 km - Benutzung öffentlicher Verkehr	2'025	1'650	375		-	4	3	8	12	20	41	44
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 30 km - Benutzung Privatauto	9'240	1'650	7'590		-	76	68	159	235	395	827	888
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 100 km - Benutzung öffentlicher Verkehr	3'300	1'650	1'650		-	17	15	35	51	86	180	193
Distanz Arbeitsort - Wohnort: 100 km - Benutzung Privatauto	22'000	1'650	20'350		-	204	183	427	631	1'058	2'218	2'381