



Eingereichte Stellungnahmen im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

1. Kantone (26)

- Zürich
- Bern
- Luzern
- Uri
- Schwyz
- Obwalden
- Nidwalden
- Glarus
- Zug
- Freiburg
- Solothurn
- Basel-Stadt
- Basel-Landschaft
- Schaffhausen
- Appenzell Ausserrhoden
- Appenzell Innerrhoden
- St. Gallen
- Graubünden
- Aargau
- Thurgau
- Tessin
- Waadt
- Wallis
- Neuenburg
- Genf
- Jura

2. Politische Parteien (5)

- Die Mitte
- FDP. Die Liberalen (FDP)
- Grüne Partei der Schweiz (GPS)
- Schweizerische Volkspartei (SVP)
- Sozialdemokratische Partei der Schweiz (SPS)

3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (2)

- Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)
- Schweizerischer Städteverband (SSV)

4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft (5)

- economiesuisse, Verband der Schweizer Unternehmen
- Schweizerischer Gewerbeverband (sgv)
- Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB)
- Kaufmännischer Verband Schweiz (kfmv)
- Travail.Suisse

5. Übrige Organisationen und Interessenten (7)

- Konferenz der kantonalen Finanzdirektorinnen und Finanzdirektoren (FDK)
- Städtische Steuerkonferenz Schweiz
- Centre Patronal (CP)
- EXPERTsuisse, Schweizerischer Expertenverband für Wirtschaftsprüfung, Steuern und Treuhand
- Fédération des Entreprises Romandes (FER)
- TREUHAND SUISSE (STV)
- SwissHoldings, Verband der Industrie- und Dienstleistungskonzerne in der Schweiz (SwissHoldings)

6. Nicht offiziell angeschriebene Vernehmlassungsteilnehmende (16)

- 2rad Schweiz
- Arbeitsgruppe Berggebiet
- die plattform (plattform)
- GastroSuisse
- Hotellerie Suisse
- Pro Velo Schweiz
- Schweizerische Energie-Stiftung (SES)
- strasseschweiz
- Swiss Cycling
- Touring Club Schweiz (TCS)
- umverkehR
- VCS Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)
- veb.ch
- Velosuisse
- Verband Bernischer Steuerverwalterinnen und Steuerverwalter (VBSS)
- WWF



Eidgenössisches Finanzdepartement
3003 Bern

22. März 2023 (RRB Nr. 339/2023)

**Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten
von unselbstständig Erwerbstätigen (Vernehmlassung)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 21. Dezember 2022, mit dem Sie uns den Vorentwurf des Bundesgesetzes über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen zur Vernehmlassung unterbreitet haben. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

1. Beurteilung der im Vorentwurf vorgeschlagenen Regelung

Die Kantone wenden die heute geltende Berufskostenverordnung des Bundes (Verordnung des EFD über den Abzug von Berufskosten unselbstständig Erwerbstätiger bei der direkten Bundessteuer; SR 642.118.1) und die Verwaltungsanweisungen des Bundes dazu mehrheitlich auch für die Veranlagung der Kantons- und Gemeindesteuern an. Trotzdem besteht aufgrund kantonaler Gesetzesspezialitäten eine gewisse Disharmonie. Die eingesetzten IT-Systeme vermindern den Abklärungsaufwand bei der Prüfung der zum Abzug beantragten Berufskosten durch die Veranlagungsbehörden nur teilweise. Je nach Berufskostentyp ist der Abklärungsaufwand sogar unverhältnismässig gross. Für die korrekte Berücksichtigung der Abzüge im Zusammenhang mit einer Homeoffice-Tätigkeit (Kosten für das Arbeitszimmer, reduzierter Abzug für die auswärtige Verpflegung und die Fahrt zum Arbeitsort) werden die Abklärungen dadurch erschwert, dass auf dem Lohnausweis die Anzahl der Homeoffice-Tage nicht zu bescheinigen ist. Zudem wird durch das heutige gesellschaftliche Umfeld und das Arbeitsumfeld immer wieder die Frage nach der Berechtigung einzelner Berufskostentypen aufgeworfen. Im Bereich der Berufskosten besteht sowohl auf eidgenössischer als auch auf kantonaler Ebene Handlungsbedarf. Insofern begrüssen wir die Stossrichtung des vorliegenden Vorschlags, der unter anderem eine Vereinfachung und die steuerliche Neutralität der Arbeitsformen anstrebt.

Neu sollen unselbstständig erwerbstätige Personen zwischen einer einkommensunabhängigen Pauschale für die Berufskosten und der Geltendmachung der effektiven Berufskosten wählen können. Damit sollen Verzerrungen bei der Wahl der Arbeitsform reduziert

und der administrative Aufwand sowohl bei den steuerpflichtigen Personen als auch bei den Steuerbehörden verkleinert werden. Zudem soll die vorgeschlagene Lösung für den Bund aufkommensneutral sein. Die Grundzüge der neuen Regelung der Berufskosten sollen auf Gesetzesebene geregelt werden. Dabei sollen sowohl das Gesetz über die direkte Bundessteuer (DBG; SR 642.11) als auch das Steuerharmonisierungsgesetz (StHG; SR 642.14) angepasst werden. Die Höhe der einkommensunabhängigen Pauschale würde das Eidgenössische Finanzdepartement in einer Verordnung festlegen.

Auf Seite 12 des erläuternden Berichts wird ausgeführt, wie die Pauschale festgelegt würde. Sie soll unabhängig von der Höhe des Einkommens (Einkommensunabhängigkeit) und der Form der Arbeitstätigkeit (Arbeitsformneutralität) sein. Die Einkommensunabhängigkeit soll mit einer betraglich fixen Pauschale umgesetzt werden. Dies berücksichtigt die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Steuerpflichtigen in vielen Fällen besser, als dies mit der heutigen prozentualen Pauschale mit Mindest- und Höchstbetrag für die übrigen Berufskosten der Fall ist. Allerdings verringert dieser Wechsel von prozentualer zu fixer Pauschale die politische Akzeptanz der Vorlage, da er für viele Steuerpflichtige zu einer steuerlichen Mehrbelastung führen wird. Das Anliegen der Arbeitsformneutralität ist grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings ist festzustellen, dass Personen mit einem hohen Anteil an Homeoffice von der vorgesehenen Pauschale mehr profitieren würden als Personen, die täglich zur Arbeit pendeln.

Abzulehnen ist die vorgeschlagene Wahlmöglichkeit zwischen Pauschale und Geltendmachung der effektiven Kosten – umso mehr, als dass dieses Wahlrecht jährlich ausgeübt werden könnte. Ein solches Wahlrecht untergräbt die beabsichtigte Vereinfachung der neuen Ordnung. Bei Geltendmachung der effektiven Kosten wäre der administrative Aufwand sowohl für die Steuerpflichtigen als auch für die Steuerbehörden nach wie vor sehr hoch. Damit möglichst wenige Personen die effektiven Kosten geltend machen, müsste die Pauschale recht hoch angesetzt werden, was zu einem Zielkonflikt mit der geforderten Ertragsneutralität führen würde.

Auf kantonaler Ebene soll die gleiche Regelung wie beim Bund gelten. Die Höhe der Pauschale läge aber weiterhin in der Kompetenz der Kantone. Dieser Ansatz ist im Sinne der vertikalen Harmonisierung zu begrüßen. Im erläuternden Bericht wird in diesem Zusammenhang festgehalten, dass bei Geltendmachung der effektiven Kosten auf der einen Ebene die Anwendung der Pauschale auf der anderen Ebene ausgeschlossen ist. Sollte dieser Grundsatz verbindlich gelten, müsste er sowohl im DBG als auch im StHG festgehalten werden.

Im Vorentwurf fehlt im StHG eine gleichlautende Bestimmung wie im DBG zur Kürzung der Pauschale bei Erwerbstätigkeit nur während eines Teils des Jahres oder bei Teilzeitarbeit. Zwecks vertikaler Harmonisierung wäre eine solche Regelung auch in das StHG aufzunehmen.

Eine Änderung der Abzugsfähigkeit der Berufskosten wie hier vorgeschlagen wirkt sich auch auf die Bescheinigung von weiteren geldwerten Leistungen der Arbeitgebenden an die Arbeitnehmenden auf dem Lohnausweis aus. Dies ist insbesondere im Bereich der auswärtigen Verpflegung oder bei der Beteiligung der Arbeitgebenden an Kosten für das Homeoffice oder für einen Coworking-Arbeitsplatz der Fall. Denn geldwerte Leistungen der Arbeitgebenden stellen grundsätzlich steuerbares Einkommen dar.

Ebenfalls müssten die Spesenreglemente geprüft werden, die z. B. Entschädigungen für Verpflegungskosten oder Homeoffice-Entschädigungen enthalten.



2. Lösungsvorschlag

Die Stossrichtung der Vorlage – Vereinfachung und Arbeitsformneutralität – wird ausdrücklich begrüsst. Die Lösung des Vorentwurfs, die neben der Pauschale die Möglichkeit vorsieht, die höheren effektiven Kosten geltend zu machen, erachten wir aber nicht als zielführend. Unter Berücksichtigung der Heterogenität der Kantone schlagen wir die folgende Regelung vor:

Sowohl im DBG als auch im StHG wird eine einkommensunabhängige und arbeitsformneutrale fixe Pauschale eingeführt. Diese deckt bis auf die nachfolgend aufgeführten Kosten alle Berufskosten ab. Effektive Kosten können nicht mehr zum Abzug gebracht werden. Wegen der fehlenden Abzugsfähigkeit der effektiven Kosten ist aus verfassungsrechtlicher Sicht die Fixpauschale auf Gesetzesebene zu regeln. Das Ziel der Vereinfachung im System der Berufskostenabzüge wird mit diesem Vorschlag unterstützt.

Für die Fahrtkosten sollen die geltenden Regelungen sowohl auf Bundes- als auch auf Kantonsebene beibehalten werden. Damit können die unterschiedlichen Konstellationen und Bedürfnisse der Kantone (ländliche und urbane Kantone) und ihrer Steuerpflichtigen besser berücksichtigt werden. Ebenso sollen die effektiven Wohnkosten von Wochen-aufenthalterinnen und Wochenaufhaltern weiterhin zum Abzug zugelassen werden. Bei dieser verhältnismässig kleinen Personengruppe gäbe es beim Einbezug der Wohnkosten in die Fixpauschale eine nicht zu vertretende Schlechterstellung.

Die Höhe der Pauschale sollte mit der Ausklammerung der Fahrtkosten und der Wohnkosten bei Wochenaufenthalt tiefer angesetzt werden, als dies im erläuternden Bericht mit Fr. 5800 (S. 18 ff.) vorgeschlagen wird. Die Kantone bleiben nach wie vor frei, die Höhe der Pauschale zu bestimmen. Die fixe Pauschale soll bei einem Teilzeitpensum sowie bei längerem Erwerbsunterbruch gekürzt werden.

Dieser Lösungsansatz führt ebenfalls zu einer wesentlichen Vereinfachung bei den Berufskostenabzügen. Ebenso lässt sich das Ziel der Arbeitsformneutralität im Bereich der Verpflegungs- und der Homeoffice-Kosten erreichen. Aufgrund der unterschiedlichen Verhältnisse in den Kantonen ist in Kauf zu nehmen, dass dieses Ziel bei den Fahrtkosten nicht erreicht wird. Dank der Ausklammerung der Fahrtkosten dürfte es aber für die meisten Kantone möglich sein, die Pauschale gleich hoch wie bei der Bundessteuer anzusetzen. Dies würde im Sinne der Harmonisierung zu einer zusätzlichen Vereinfachung führen.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Die Staatsschreiberin:

Ernst Stocker

Dr. Kathrin Arioli





Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Per Email (als Word und PDF) an:
vernehmlassungen@estv.admin.ch

RRB Nr.: 317/2023
Direktion: Finanzdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

22. März 2023

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbständigen Erwerbstätigen: Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 21. Dezember 2022 die Vernehmlassung für eine Neuregelung der Berufskosten eröffnet.¹ Neu sollen unselbstständig erwerbstätige Personen bei der Deklaration der Berufskosten zwischen den effektiven Kosten und einer fixen Berufskostenpauschale wählen können. Mit der Möglichkeit einer Pauschale sollen Verzerrungen bei der Wahl zwischen den Arbeitsformen reduziert und der administrative Aufwand sowohl bei der steuerpflichtigen Person wie auch bei den Steuerbehörden verkleinert werden. Per Saldo soll die Reform aufkommensneutral sein.

Der Regierungsrat ist gegenüber der vorgeschlagenen Revision kritisch eingestellt:

1. *Arbeitsformneutralität:* Ob mit der Einführung einer fixen Berufskostenpauschale Verzerrungen bei der Wahl zwischen Arbeitsformen reduziert werden, erscheint fraglich. Im erläuternden Bericht wird die Berufskostenpauschale mit der daraus resultierenden Neutralität des Steuerrechts für verschiedene Arbeitsformen begründet. Diese Überlegung ist aus Sicht des Regierungsrates jedoch nicht zutreffend: Neutralität erreicht das Steuerrecht nur dann, wenn die Besteuerung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Rechnung trägt. Eine Berufskostenpauschale führt indessen zwangsläufig zu einer Begünstigung von Erwerbstätigkeiten mit tiefen Berufskosten (Homeoffice, Hauswart etc.) gegenüber solchen mit hohen Berufskosten (physische Arbeit ausser Haus, Arbeitskleidung etc.) und ist deshalb gerade nicht neutral gegenüber verschiedenen Arbeitsformen. Hohe Berufskosten können je nach Branche anfallen und sind in den allermeisten Fällen nicht selbst gewählt oder vermeidbar.
2. *Administrative Vereinfachung:* Es ist richtig, dass mit der Einführung einer fixen Berufskostenpauschale der administrative Aufwand bei den steuerpflichtigen Personen und den Steuerbehörden tendenziell abnimmt. Die potenzielle Vereinfachung wird aber dadurch relativiert, dass weiterhin die Möglichkeit bestehen soll, die effektiven Kosten geltend zu machen.

¹ Medienmitteilung vom 21.12.2022

Es ist davon auszugehen, dass Personen mit hohen Berufskosten davon Gebrauch machen werden. Zudem trägt auch die geplante Differenzierung bei Teilzeitarbeit und Erwerbsunterbrüchen dazu bei, dass die Vereinfachung nicht vollständig gelingt.

3. *Aufkommensneutralität*: Die vom Bundesrat angestrebte Aufkommensneutralität dürfte kaum zu erreichen sein, da die freiwillige Pauschale natürlich nur von jenen Personen gewählt wird, die bisher tiefere effektive Berufskosten geltend gemacht haben. Dementsprechend erscheint es unvermeidbar, dass die Revision zu Mindereinnahmen führen wird. Die Mindereinnahmen werden umso höher sein, je höher die Berufskostenpauschale festgelegt wird. Der Kanton Bern kannte bis Ende 2013 eine Berufskostenpauschale in der Höhe von 20 Prozent des Nettolohnes, maximal 7'200 Franken. Im Rahmen der Angebots- und Strukturüberprüfung 2014² wurde diese Berufskostenpauschale aufgehoben, was zu Steuermehreinnahmen von rund 41 Millionen Franken pro Jahr führte. Bei einer Wiedereinführung einer analogen Pauschale müsste mit Mindereinnahmen in dieser Grössenordnung gerechnet werden.³

Der Regierungsrat unterstützt Bestrebungen für Vereinfachungen bei der Steuerdeklaration. Dabei ist jedoch zwingend dem verfassungsmässigen Gebot der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Rechnung zu tragen. Pauschalierungen sind problematisch, wenn ein Grossteil der Betroffenen dadurch deutlich besser oder deutlich schlechter gestellt wird, als es die Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit erfordert. Eine Pauschalierung der Fahrkosten widerspricht dem Gebot der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Eine Berufskostenpauschale dürfte demnach die Fahrkosten nicht mitumfassen. Der Regierungsrat schliesst sich der diesbezüglichen Einschätzung des Bundesamtes für Justiz (Ziffer 4 des erläuternden Berichts) an, wonach der Einbezug der Fahrkosten in eine Pauschale verfassungswidrig wäre.

Ein gewisser Reformbedarf ist bei den Berufskosten zweifellos gegeben. So sind beispielsweise die Realitäten bezüglich auswärtiger Verpflegung heute nicht mehr dieselben wie noch vor einigen Jahren. Der Regierungsrat beantragt vor diesem Hintergrund, eine Pauschale vorzusehen, welche die Fahrkosten nicht enthält. Die so bestimmte Pauschale könnte entsprechend tiefer festgelegt werden und die ungerechtfertigte Begünstigung von Personen mit tiefen Berufskosten würde deutlich reduziert.

Die Berufskostenpauschale sollte zudem einfacher ausgestaltet sein, indem der Beschäftigungsgrad über eine prozentuale Bemessung bezogen auf das Lohneinkommen *indirekt* berücksichtigt wird. Die Berufskostenpauschale könnte beispielsweise X Prozent des Lohneinkommens, mindestens Y Franken, maximal Z Franken betragen. Mit einer derart gestalteten (kleineren) Berufskostenpauschale würden jene Kosten berücksichtigt, die bei fast allen berufstätigen Personen anfallen.

Effektive Kosten müssten nur noch geltend gemacht werden für den Arbeitsweg (Fahrkosten, auswärtiger Wochenaufenthalt), wobei die von den Kantonen zu bestimmende Fahrkostenbegrenzung auch auf die Kosten des auswärtigen Wochenaufenthalts angewendet werden könnte. Im Gegensatz zum Arbeitsweg ist der Wochenaufenthalt in vielen Fällen eine private Entscheidung und ist deshalb den Lebenshaltungskosten zuzuordnen, muss also steuerlich nicht zwingend berücksichtigt werden.

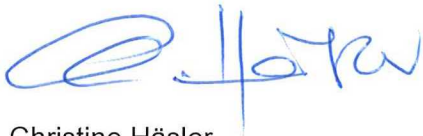
² Geschäfts-Nr. 2013.RRGR.727

³ Seite 26 des Berichts des Regierungsrates an den Grossen Rat vom 26. Juni 2013: RRB 0891/2013

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Christine Häslar
Regierungspräsidentin



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler
– Finanzdirektion



Finanzdepartement

Bahnhofstrasse 19
6002 Luzern
Telefon 041 228 55 47
info.fd@lu.ch
www.lu.ch

Öffnungszeiten:
Montag - Freitag
08:00 - 11:45 und 13:30 - 17:00

Eidgenössisches Finanzdepartement
per E-Mail an (Word- und PDF-Datei):
vernehmlassungen@estv.admin.ch

Luzern, 17. März 2023

Protokoll-Nr.: 293

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 21. Dezember 2022 haben Sie die Kantonsregierungen in eingangs erwähnter Angelegenheit zur Stellungnahme eingeladen.

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass der Kanton Luzern die Stossrichtung der Vorlage, nämlich die Vereinfachung und die steuerliche Neutralität der Arbeitsformen, begrüsst. Dies, weil im Bereich der Berufskosten sowohl auf eidgenössischer als auch auf kantonaler Ebene Handlungsbedarf besteht.

Aus Sicht des Vollzugs ist jedoch die vorgeschlagene Wahlmöglichkeit zwischen der Pauschale und der Geltendmachung der effektiven Kosten abzulehnen. Unter Berücksichtigung der Heterogenität der Kantone wird folgender Alternativvorschlag gemäss Mustervernehmlassung der Schweizerischen Steuerkonferenz (SSK) vom 24. Februar 2023 eingebracht:

Es soll sowohl im Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer als auch im Steuerharmonisierungsgesetz eine einkommensunabhängige, arbeitsformneutrale fixe Pauschale eingeführt werden. Diese deckt bis auf die nachfolgend aufgeführten Kosten alle Berufskosten ab. Effektive Kosten können nicht mehr zum Abzug gebracht werden. Wegen der fehlenden Abzugsfähigkeit der effektiven Kosten ist aus verfassungsrechtlicher Sicht die Fixpauschale auf Gesetzesebene zu regeln. Das Ziel der Vereinfachung im System der Berufskostenabzüge wird mit diesem Vorschlag unterstützt.

Für die Fahrtkosten sollen die aktuell geltenden Regelungen sowohl auf Bundes- als auch auf Kantonsebene beibehalten werden. Damit können die unterschiedlichen Konstellationen und Bedürfnisse der Kantone (ländliche und urbane Kantone) und ihrer Steuerpflichtigen besser berücksichtigt werden. Ebenso sollen die effektiven Wohnkosten von Wochenaufenthalten weiterhin zum Abzug zugelassen werden. Bei dieser relativ kleinen Personengruppe gäbe es beim Einbezug der Wohnkosten in die Fixpauschale eine nicht zu vertretende Schlechterstellung.

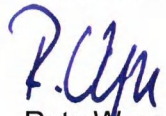
Die Höhe der Pauschale sollte mit der Ausklammerung der Fahrtkosten und der Wohnkosten bei Wochenaufenthalt tiefer angesetzt werden, als dies im erläuternden Bericht mit 5'800 Franken (Seite 18 ff.) vorgeschlagen wird. Die Kantone bleiben nach wie vor frei, die Höhe der Pauschale zu bestimmen.

Die fixe Pauschale soll trotz des oben gemachten Vorbehalts bei einem Teilzeitpensum sowie bei längerem Erwerbsunterbruch gekürzt werden.

Der vorgeschlagene, alternative Lösungsansatz führt ebenfalls zu einer wesentlichen Vereinfachung bei den Berufskostenabzügen. Ebenso lässt sich das Ziel der Arbeitsformneutralität im Bereich der Verpflegungs- und der Homeofficekosten erreichen. Aufgrund der unterschiedlichen Verhältnisse in den Kantonen ist in Kauf zu nehmen, dass dieses Ziel bei den Fahrtkosten nicht erreicht wird. Dank der Ausklammerung der Fahrtkosten dürfte es aber für die meisten Kantone möglich sein, die Pauschale gleich hoch wie bei der Bundessteuer anzusetzen. Dies würde im Sinne der Harmonisierung zu einer zusätzlichen Vereinfachung führen.

Ich danke Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse


Reto Wyss
Regierungsrat

Beilage:

- Mustervernehmlassung SSK



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

vernehmlassungen@estv.admin.ch

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Keller-Suter
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns mit Schreiben vom 21. Dezember 2022 zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen eingeladen. Mit der vorgeschlagenen einkommensunabhängigen Berufskostenpauschale soll eine wesentliche Vereinfachung auf Bundes- und Kantonsebene im Vollzug und die steuerliche Neutralität der verschiedenen Arbeitsformen angestrebt werden.

Der Regierungsrat begrüsst die Stossrichtung des Bundesrats und schliesst sich weitgehend der Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Finanzdirektorinnen und -direktoren (FDK) an. Es bestehen erhebliche Zweifel, dass mit der unterbreiteten Neuregelung das angestrebte Ziel der Vereinfachung erreicht werden kann. Von der vorgeschlagenen Berufskostenpauschale profitieren vor allem unselbstständig Erwerbstätige mit einem hohen Anteil an Home-Office. Pendlerinnen und Pendler würden dagegen das Wahlrecht zur Geltendmachung der tatsächlichen Kosten in Anspruch nehmen. Dieses Wahlrecht untergräbt die beabsichtigte Vereinfachung. Falls die tatsächlichen Berufskosten deklariert werden, bleibt der administrative Aufwand sowohl für die unselbstständig Erwerbstätigen als auch für die Steuerbehörden unverändert hoch. Damit möglichst wenige Personen die tatsächlichen Kosten geltend machen würden, müsste der Pauschalabzug möglichst hoch angesetzt werden. Dies wiederum steht in einem Zielkonflikt mit der geforderten Ertragsneutralität. Wird der Pauschalbetrag zu tief festgesetzt, besteht ein Zielkonflikt zur angestrebten Vereinfachung, weil viele unselbstständig Erwerbstätige anstelle der Pauschale die tatsächlichen Berufskosten geltend machen werden.

Vor diesem Hintergrund lehnt der Regierungsrat - wie die FDK - die vorgeschlagene Wahlmöglichkeit

zwischen der Berufskostenpauschale und der Geltendmachung der tatsächlichen Kosten ab und unterbreitet folgenden alternativen Lösungsvorschlag:

Auf Bundes- und Kantonsebene soll neu eine einkommensunabhängige, arbeitsformneutrale fixe Berufskostenpauschale (mit Ausklammerung der Fahrkosten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte sowie der Wohnkosten bei Wochenaufenthalt) eingeführt werden. Die Möglichkeit, weiterhin die tatsächlichen Berufskosten geltend machen zu können, entfällt damit. Wegen der fehlenden Abzugsfähigkeit der effektiven Kosten ist aus verfassungsrechtlicher Sicht diese fixe Berufskostenpauschale im Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer (DBG; SR 642.11) und Bundesgesetz über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden (Steuerharmonisierungsgesetz [StHG]; SR 642.14) zu regeln.

Die vorgeschlagene Ausklammerung der Fahrkosten soll den verschiedenen Konstellationen der unselbstständig Erwerbstätigen und vor allem den unterschiedlichen Bedürfnissen der Kantone (ländliche und urbane Kantone) besser Rechnung tragen. Ebenso sollen die tatsächlichen Wohnkosten von Wochenaufenthalterinnen und -aufenthaltern weiterhin zum Abzug zugelassen werden. Ansonsten resultiert beim Einbezug der Wohnkosten in die Fixpauschale bei dieser kleinen Personengruppe - im Vergleich zum geltenden Recht - eine wesentliche Schlechterstellung.

Die fixe Berufskostenpauschale sollte bei der Ausübung eines Teilzeitpensums sowie bei längerem Erwerbsunterbruch im Verhältnis des tatsächlichen Arbeitsverhältnisses gekürzt werden. Diese Kürzung ist im Grundsatz richtig und müsste im Sinne der Vereinfachung hingenommen werden. Damit keine Disharmonisierung entsteht, ist hierfür im StHG eine gleichlautende Bestimmung wie im DBG vorzusehen. Zudem soll geprüft werden, ob und gegebenenfalls wie die Situation der Steuerpflichtigen angemessen dokumentiert werden könnte, dies auch mit Blick auf den Entfall der Deklaration von Vergünstigungen der Verpflegungskosten.

Ergänzend zur Stellungnahme der FDK soll geprüft werden, ob die unselbstständig Erwerbstätigen dazu verpflichtet werden könnten, in der Steuerdeklaration die Anzahl der Home-Office-Tage auszuweisen, damit auch die Fahrkosten angemessen reduziert werden. Zusätzlich müsste in der Botschaft darauf hingewiesen werden, dass der Fahrkostenabzug für die Hin- und Rückfahrt zur Mittagsverpflegung entfällt, da dieser neu in der fixen Berufskostenpauschale enthalten ist. Ebenfalls sollte mit Blick auf die angestrebte Vereinfachung die Einführung einer pauschalen Kilometerentschädigung für je eine Hin- und Rückfahrt pro Arbeitstag vor Ort geprüft werden. Im Veranlagungsverfahren könnte auf die Abklärung der individuellen Verhältnisse, ob ein öffentliches Verkehrsmittel überhaupt verfügbar oder zumutbar ist, verzichtet werden. Diese Vereinfachung liesse sich sowohl mit der Begrenzung des Fahrkostenabzugs (z. B. beim Bund 3'000 Franken) als auch der zunehmenden Elektromobilität rechtfertigen. In der Botschaft müsste darauf hingewiesen werden, dass der Fahrkostenabzug für die Hin- und Rückfahrt zur Mittagsverpflegung entfällt, da diese neu in der fixen Berufskostenpauschale enthalten ist. Für Pendlerinnen und Pendler würde dies zu einer einfacheren Steuerdeklaration führen und den Steuerbehörden den Vollzug erleichtern.

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass der vorgeschlagene, alternative Lösungsansatz sowohl für die unselbstständig Erwerbstätigen als auch für die Steuerbehörden zu einer wesentlichen Vereinfachung bei den Berufskostenabzügen führt. Ebenso lässt sich damit das Ziel der Arbeitsformneutralität

erreichen. Bei der Ausklammerung der Fahrkosten dürfte es für die meisten Kantone möglich sein, die fixe Berufskostenpauschale gleich hoch anzusetzen wie bei der direkten Bundessteuer. Dies bringt mit Blick auf die vertikale Harmonisierung eine zusätzliche Vereinfachung im Vollzug.

Wir bitten Sie um wohlwollende Prüfung unserer Überlegungen und danken Ihnen für die Gelegenheit zur Abgabe unserer Stellungnahme.

Altdorf, 4. April 2023



Im Namen des Regierungsrats
Der Landammann Der Kanzleidirektor

Urs Janett

Roman Balli

Beilage

- Vernehmlassungsstellungnahme der FDK

**KONFERENZ DER KANTONALEN
FINANZDIREKTORINNEN
UND FINANZDIREKTOREN**

Frau Bundesrätin
Karin Keller-Sutter
Vorsteherin EFD
Bernerhof
3003 Bern

Bern, 22. März 2023

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbenden. Vernehmlassungsstellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Am 21. Dezember 2022 eröffnete der Vorsteher EFD die Vernehmlassung über ein Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbenden. Der Vorstand der Konferenz der kantonalen Finanzdirektorinnen und Finanzdirektoren (FDK) hat sich anlässlich seiner Sitzung vom 17. März 2023 mit der Vorlage befasst und nimmt dazu wie folgt Stellung:

- 1 Der FDK-Vorstand bevorzugt ein alternatives Vorgehen in Bezug auf den steuerlichen Abzug der Berufskosten. Eine fixe Berufskostenpauschale soll in DBG und StHG eingeführt werden. Die Fahrkosten sollen jedoch wie bisher und die effektiven Kosten für auswärtigen Wochenaufenthalt weiterhin zum Abzug zugelassen werden.

1. Ausgangslage

- 2 Die Kantone wenden die geltende Berufskostenverordnung des Bundes¹ und die daraus publizierten Verwaltungsanweisungen (bspw. Merkblatt N2 2007 der ESTV) mehrheitlich auch für die Veranlagung der Kantons- und Gemeindesteuern an. Trotzdem besteht aufgrund kantonaler Gesetzesspezialitäten eine gewisse Disharmonie. Die eingesetzten IT-Systeme reduzieren den Abklärungsaufwand bei der Prüfung der zum Abzug beantragten Berufskosten durch die Veranlagungsbehörden nur teilweise. Je nach Berufskostentyp ist der Abklärungsaufwand sogar unverhältnismässig gross. So sind z. B. beim Abzug für die Mehrkosten der auswärtigen Verpflegung besondere Abklärungen notwendig. Und für die korrekte Berücksichtigung der Abzüge im Zusammenhang mit der Homeoffice Tätigkeit (Kosten für das Arbeitszimmer, reduzierter Abzug für die auswärtige Verpflegung und die Fahrt zum Arbeitsort) werden die Abklärungen dadurch erschwert, dass auf dem auszustellenden Lohnausweis keine Angaben über die geleisteten Homeofficetage zu bescheinigen sind. Zudem wird

¹ Verordnung des EFD über den Abzug von Berufskosten der unselbstständigen Erwerbstätigkeit bei der direkten Bundessteuer (Berufskostenverordnung, BkV) vom 10. Februar 1993, SR 642.118.1

durch das heutige gesellschaftliche Umfeld und das Arbeitsumfeld immer wieder die Frage nach der Berechtigung einzelner Berufskostentypen aufgeworfen.

- 3 Im Bereich der Berufskosten besteht sowohl auf eidgenössischer als auch auf kantonaler Ebene Handlungsbedarf. Insofern wird die Stossrichtung des vorliegenden Vorschlags, der unter anderem eine Vereinfachung und die steuerliche Neutralität der Arbeitsformen anstrebt, begrüsst.
- 4 Neu sollen unselbstständig erwerbstätige Personen zwischen einer einkommensunabhängigen Pauschale für die Berufskosten oder der Geltendmachung der effektiven Berufskosten wählen können. Damit sollen Verzerrungen bei der Wahl zwischen den Arbeitsformen reduziert und der administrative Aufwand sowohl bei den steuerpflichtigen Personen als auch bei den Steuerbehörden verkleinert werden. Zudem soll die vorgeschlagene Lösung für den Bund aufkommensneutral sein.

2. Gesetzliche Regelung

- 5 Die Grundzüge der neuen Regelung der Berufskosten sollen auf Gesetzesesebene geregelt werden. Dabei sollen sowohl das DBG als auch das StHG angepasst werden. Die Höhe der einkommensunabhängigen Pauschale soll jedoch das Eidgenössische Finanzdepartement in einer Verordnung festlegen.
- 6 Die Höhe der Pauschale ist ein zentrales Element der hier vorgeschlagenen neuen Berufskostenregelung. Daher sollte sie nicht auf Departementsebene beschlossen, sondern in einer Verordnung des Bundesrats festgelegt werden. Damit erfolgt der Beschluss auf der analogen Stufe wie in den meisten Kantonen. Dort werden die Einzelheiten zu den abzugsfähigen Berufskosten in der Regel vom Regierungsrat in einer Verordnung geregelt.

3. Einkommensunabhängige, arbeitsformneutrale Pauschale oder effektive Kosten

- 7 Auf Seite 12 des erläuternden Berichts werden die Kriterien der neuen Pauschale ausgeführt. Sie soll unabhängig von der Höhe des Einkommens (Einkommensunabhängigkeit) und der Form der Arbeitstätigkeit (Arbeitsformneutralität) möglich sein. Die Verfolgung dieser beiden Anliegen ist als positiv zu bewerten. Die Einkommensunabhängigkeit wird mit einer be-
traglich fixen Pauschale umgesetzt. Diese berücksichtigt die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Steuerpflichtigen besser, als dies mit einer prozentualen Pauschale mit Mindest- und Maximalbetrag der Fall ist. Hinsichtlich der Arbeitsformneutralität ist jedoch festzuhalten, dass gewisse Personengruppen – bspw. Personen mit einem hohen Anteil an Homeoffice – von der Pauschale mehr profitieren werden als Pendlerinnen und Pendler.
- 8 Abzulehnen ist die vorgeschlagene Wahlmöglichkeit zwischen Pauschale und Geltendmachung der effektiven Kosten – umso mehr, als dass dieses Wahlrecht jährlich ausgeübt werden kann. Ein solches Wahlrecht untergräbt die beabsichtigte Vereinfachung der neuen Ordnung. Bei Geltendmachung der effektiven Kosten bleibt der administrative Aufwand sowohl für die Steuerpflichtigen als auch für die Steuerbehörden nach wie vor sehr hoch. Damit möglichst wenige Personen die effektiven Kosten geltend machen, müsste die Pauschale relativ hoch angesetzt werden, was zu einem Zielkonflikt mit der geforderten Ertragsneutralität führen würde.

4. Aufkommensneutralität

- 9 Die angestrebte Aufkommensneutralität steht im Zielkonflikt mit der Vereinfachung – insbesondere wegen der vorgeschlagenen Wahlmöglichkeit. Um das Ziel einer wesentlichen Vereinfachung erreichen zu können, müsste die fixe Pauschale betragsmässig hoch genug festgelegt werden, um möglichst viele Steuerpflichtige davon abzuhalten, die effektiven Kosten geltend machen zu wollen. Doch dann müssten wohl erhebliche Steuerausfälle beim Bund und allenfalls auch bei den Kantonen in Kauf genommen werden.

5. Verbindlichkeit für die Kantone

- 10 Auf kantonaler Ebene soll die gleiche Regelung wie beim Bund gelten. Die Höhe der Pauschale liegt aber weiterhin in der Kompetenz der Kantone. Dieser Ansatz ist im Sinne der vertikalen Harmonisierung zu begrüßen. Im Erläuterungsbericht wird in diesem Zusammenhang festgehalten, dass bei Geltendmachung der effektiven Kosten auf der einen Ebene die Anwendung der Pauschale auf der anderen Ebene ausgeschlossen ist. Sollte dieser Grundsatz verbindlich gelten, müsste er sowohl im DBG als auch im StHG festgehalten werden.
- 11 Gesetzestechnisch fehlt im StHG eine gleichlautende Bestimmung wie im DBG zur angemessenen Kürzung der Pauschale. Auch im StHG ist festzuschreiben, dass diese bei unselbständiger Erwerbstätigkeit nur während eines Teils des Jahres oder bei Teilzeitarbeit zu kürzen ist. Diese Kürzung ist im Grundsatz richtig. Allerdings wird es in der Praxis wie bereits heute bei der allgemeinen Berufskostenpauschale weiterhin Auslegungsfragen geben. So stellt sich z. B. die Frage, ob Pendler oder Pendlerinnen mit einem 80- oder 90-Prozentpensum, die täglich an den Arbeits-ort fahren, tatsächlich weniger allgemeine Berufskosten haben. Eine lineare Kürzung der Pauschale scheint hier nicht sachgerecht.

6. Berufskosten / Lohnausweis / Spesenreglemente

- 12 Eine Änderung der Abzugsfähigkeit der Berufskosten wie hier vorgeschlagen wirkt sich auch auf die Bescheinigung von weiteren geldwerten Leistungen der Arbeitgebenden an die Arbeitnehmenden auf dem Lohnausweis aus. Dies ist insbesondere im Bereich der auswärtigen Verpflegung oder bei der Beteiligung des Arbeitgebenden z. B. an Kosten für Home-office oder für einen *Coworking Space* Arbeitsplatz der Fall. Denn geldwerte Leistungen des Arbeitgebenden stellen grundsätzlich steuerbares Einkommen dar.
- 13 Ebenfalls müssten die Spesenreglemente geprüft werden, die z. B. Entschädigungen für Verpflegungskosten oder Homeoffice-Entschädigungen enthalten.

7. Bevorzugter Lösungsansatz

- 14 Die Stossrichtung der Vorlage – Vereinfachung und Arbeitsformneutralität – wird ausdrücklich begrüßt. Es bestehen aber Zweifel, ob die Lösung mit der vorgeschlagenen Pauschale und der Möglichkeit, die höheren effektiven Kosten gegebenenfalls geltend machen zu können, der richtige Ansatz ist. Unter Berücksichtigung der Heterogenität der Kantone zieht der FDK-Vorstand den folgenden Lösungsansatz vor:
- 15 Es soll sowohl im DBG als auch im StHG eine einkommensunabhängige, arbeitsformneutrale **fixe Pauschale** eingeführt werden. Diese deckt bis auf die nachfolgend aufgeführten Kosten alle Berufskosten ab. **Effektive Kosten können nicht mehr zum Abzug gebracht werden.** Wegen der fehlenden Abzugsfähigkeit der effektiven Kosten ist aus verfassungsrechtlicher Sicht die Fix-pauschale auf **Gesetzesebene zu regeln**. Das Ziel der Vereinfachung im System der Berufskostenabzüge wird mit diesem Vorschlag unterstützt.

- 16 Für die **Fahrtkosten** sollen die **aktuell geltenden Regelungen sowohl auf Bundes- als auch auf Kantonsebene beibehalten** werden. Damit können die unterschiedlichen Konstellationen und Bedürfnisse der Kantone (ländliche und urbane Kantone) und ihrer Steuerpflichtigen besser berücksichtigt werden. Ebenso sollen die **effektiven Wohnkosten von Wochenaufenthaltern weiterhin zum Abzug zugelassen** werden. Bei dieser relativ kleinen Personengruppe gäbe es beim Einbezug der Wohnkosten in die Fixpauschale eine nicht zu vertretende Schlechterstellung.
- 17 Die Höhe der Pauschale sollte mit der Ausklammerung der Fahrtkosten und der Wohnkosten bei Wochenaufenthalt **tiefer angesetzt** werden, als dies im erläuternden Bericht mit CHF 5'800 (Seite 18 ff.) vorgeschlagen wird. Die Kantone bleiben nach wie vor frei, die Höhe der Pauschale zu bestimmen.
- 18 Die fixe Pauschale soll trotz des oben gemachten Vorbehalts **bei einem Teilzeitpensum sowie bei längerem Erwerbsunterbruch gekürzt** werden. Wir empfehlen zu prüfen, ob und gegebenenfalls wie die Situation der Steuerpflichtigen angemessen dokumentiert werden könnte.
- 19 Der vorgeschlagene, alternative Lösungsansatz führt ebenfalls zu einer wesentlichen Vereinfachung bei den Berufskostenabzügen. Ebenso lässt sich das Ziel der Arbeitsformneutralität im Bereich der Verpflegungs- und der Homeofficekosten erreichen. Aufgrund der unterschiedlichen Verhältnisse in den Kantonen ist in Kauf zu nehmen, dass dieses Ziel bei den Fahrtkosten nicht erreicht wird. Dank der Ausklammerung der Fahrtkosten könnte es aber für die meisten Kantone in Frage kommen, die Pauschale gleich hoch wie bei der Bundessteuer anzusetzen. Dies würde im Sinne der Harmonisierung zu einer zusätzlichen Vereinfachung führen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

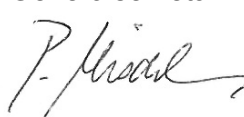
KONFERENZ DER KANTONALEN FINANZDIREKTORINNEN UND FINANZDIREKTOREN

Präsident:



Regierungspräsident Ernst Stocker

Generalsekretär:



Dr. Peter Mischler

Kopie (per E-Mail)

- vernehmlassungen@estv.admin.ch
- Mitglieder FDK
- Mitglieder SSK



6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

Eidgenössisches Finanzdepartement
Bundeshaus
3003 Bern

vernehmlassungen@estv.admin.ch

Schwyz, 21. März 2023

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen
Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 21. Dezember 2022 hat das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) den Kantonsregierungen die Unterlagen zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen zur Vernehmlassung bis 4. April 2023 unterbreitet.

Der Regierungsrat begrüsst die mit der Vorlage verbundenen Zielsetzungen der Gleichbehandlung aller Arbeitsformen und einer Vereinfachung der Berufskostenabzüge. Er teilt jedoch die von der Schweizerischen Steuerkonferenz (SSK) in ihrer Stellungnahme vom 24. Februar 2023 vorgetragene Hauptkritik, wonach das vorgeschlagene Wahlrecht zwischen der Pauschale und der Geltendmachung der effektiven Berufskosten nicht zu der angestrebten Vereinfachung führe. Steuerpflichtige werden sich nur dann für die verfahrensvereinfachende Pauschale entscheiden, wenn diese ihre effektiven Kosten übersteigt. Es bestehen erhebliche Zweifel, ob dies bei einer Pauschale in der vorgeschlagenen Grössenordnung von Fr. 6000.-- (direkte Bundessteuer) bei der Mehrheit der Steuerpflichtigen der Fall sein wird. Der Regierungsrat stimmt auch den übrigen Hinweisen der SSK zu, wonach die Höhe der Pauschale in einer Bundesratsverordnung festgelegt und die Wahl zwischen Pauschale und effektiven Kosten gleichzeitig immer für die direkte Bundessteuer und die kantonalen Steuern gelten solle. Ergänzend weist er darauf hin, dass die «angemessene» Kürzung der Pauschale bei unterjähriger Arbeit und Teilzeitarbeit (Art. 26 Abs. 2 E-DBG) auf Verordnungsebene in einer vereinfachenden Art konkretisiert werden sollte, zumal der Lohnausweis zum Arbeitspensum keine Angaben enthält.

Aus diesen Gründen favorisiert der Regierungsrat die von der SSK vorgeschlagene Alternativlösung zur Einführung einer arbeitsformneutralen Pauschale unter Ausklammerung der Abzüge für Fahrkosten und Wohnkosten von Wochenaufenthalten. Dadurch wird vermieden, dass die Geltendmachung der Pauschale wegen der regelmässig hohen Fahrkosten und Wohnkosten von Wochenaufenthalten für die betroffenen Personen steuerlich unattraktiv wird. Zudem sollten die Fahrkosten, die bei im

Homeoffice arbeitenden steuerpflichtigen Personen in der Regel tiefer ausfallen, nicht in undifferenzierter Weise im Vergleich zu Pendlern Teil der Pauschale sein. Damit wäre auch eine tiefere Pauschale möglich, wodurch die Vorlage aufkommensneutral umgesetzt werden könnte. Auch mit dieser Lösung wäre eine Vereinfachung gegenüber der bisherigen Abzugsregelung verbunden, zumal neben den Fahrkosten und Wohnkosten für Wochenaufenthalter keine Berufskosten mehr effektiv geltend gemacht werden könnten.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Frau Bundesrätin, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:

André Rüegsegger
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

Kopie an:

- die Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.



CH-6061 Sarnen, Postfach 1562, Staatskanzlei

A-Post

Eidgenössisches Finanzdepartement

per Mail:

vernehmlassungen@estv.admin

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.4570

Sarnen, 27. März 2023

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug von Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 21. Dezember 2022, mit dem Sie uns den Entwurf des Bundesgesetzes über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen zur Stellungnahme unterbreitet haben. Wir danken Ihnen für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt:

Die Vorlage sieht vor, dass unselbstständig erwerbstätige Personen neu zwischen einer einkommensunabhängigen Pauschale für die Berufskosten oder der Geltendmachung der effektiven Berufskosten wählen können. Damit sollen Verzerrungen bei der Wahl zwischen den Arbeitsformen reduziert und der administrative Aufwand sowohl bei den steuerpflichtigen Personen als auch bei den Steuerbehörden verkleinert werden. Zudem soll die vorgeschlagene Lösung für den Bund aufkommensneutral sein.

1. Gesetzliche Regelung

Die Grundzüge der neuen Regelung der Berufskosten sollen auf Gesetzesesebene geregelt werden. Dabei sollen sowohl das Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer (DBG; SR 642.11) als auch das Steuerharmonisierungsgesetz (StHG; SR 642.14) angepasst werden. Die Höhe der einkommensunabhängigen Pauschale soll jedoch das Eidgenössische Finanzdepartement in einer Verordnung festlegen.

Die Höhe der Pauschale ist ein zentrales Element der hier vorgeschlagenen neuen Berufskostenregelung. Daher sollte sie nicht auf Departementesebene beschlossen, sondern in einer Verordnung des Bundesrats festgelegt werden. Damit erfolgt der Beschluss auf der vergleichbaren Stufe wie in den

meisten Kantonen. Dort werden die Einzelheiten zu den abzugsfähigen Berufskosten in der Regel vom Regierungsrat in einer Verordnung geregelt.

2. Einkommensunabhängige, arbeitsformneutrale Pauschale oder effektive Kosten

Auf Seite 12 des erläuternden Berichts werden die Kriterien der neuen Pauschale ausgeführt. Sie soll unabhängig von der Höhe des Einkommens (Einkommensunabhängigkeit) und der Form der Arbeitstätigkeit (Arbeitsformneutralität) möglich sein. Die Verfolgung dieser beiden Anliegen ist als positiv zu bewerten. Die Einkommensunabhängigkeit wird mit einer betraglich fixen Pauschale umgesetzt. Diese berücksichtigt die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Steuerpflichtigen besser, als dies mit einer prozentualen Pauschale mit Mindest- und Maximalbetrag der Fall ist. Hinsichtlich der Arbeitsformneutralität ist jedoch festzuhalten, dass gewisse Personengruppen – bspw. Personen mit einem hohen Anteil an Homeoffice – von der Pauschale mehr profitieren werden als Pendlerinnen und Pendler.

Die vorgeschlagene Wahlmöglichkeit zwischen Pauschale und Geltendmachung der effektiven Kosten lehnt der Kanton Obwalden ab – umso mehr, als dieses Wahlrecht jährlich ausgeübt werden kann. Ein solches Wahlrecht untergräbt die beabsichtigte Vereinfachung der neuen Ordnung. Bei Geltendmachung der effektiven Kosten bleibt der administrative Aufwand sowohl für die Steuerpflichtigen als auch für die Steuerbehörden nach wie vor sehr hoch. Damit möglichst wenige Personen die effektiven Kosten geltend machen, müsste die Pauschale relativ hoch angesetzt werden, was zu einem Zielkonflikt mit der geforderten Ertragsneutralität führen würde.

3. Aufkommensneutralität

Die angestrebte Aufkommensneutralität steht im Zielkonflikt mit der Vereinfachung – insbesondere wegen der vorgeschlagenen Wahlmöglichkeit. Um das Ziel einer wesentlichen Vereinfachung erreichen zu können, müsste die fixe Pauschale betragsmässig hoch genug festgelegt werden, um möglichst viele Steuerpflichtige davon abzuhalten, die effektiven Kosten geltend machen zu wollen. Doch dann müssten wohl erhebliche Steuerausfälle beim Bund und allenfalls auch bei den Kantonen in Kauf genommen werden.

4. Verbindlichkeit für die Kantone

Auf kantonaler Ebene soll die gleiche Regelung wie beim Bund gelten. Die Höhe der Pauschale liegt aber weiterhin in der Kompetenz der Kantone. Diesen Ansatz begrüssen wir im Sinne der vertikalen Harmonisierung. Im Erläuterungsbericht wird in diesem Zusammenhang festgehalten, dass bei Geltendmachung der effektiven Kosten auf der einen Ebene die Anwendung der Pauschale auf der anderen Ebene ausgeschlossen ist. Sollte dieser Grundsatz verbindlich gelten, müsste er sowohl im DBG als auch im StHG festgehalten werden.

Gesetzestechisch fehlt im StHG eine gleichlautende Bestimmung wie im DBG zur angemessenen Kürzung der Pauschale. Auch im StHG ist festzuschreiben, dass diese bei unselbstständiger Erwerbstätigkeit nur während eines Teils des Jahres oder bei Teilzeitarbeit zu kürzen ist. Diese Kürzung ist im Grundsatz richtig. Allerdings wird es in der Praxis wie bereits heute bei der allgemeinen Berufskostenpauschale weiterhin Auslegungsfragen geben. So stellt sich z. B. die Frage, ob Pendler oder Pendlerinnen mit einem 80- oder 90-Prozentpensum, die täglich an den Arbeitsort fahren, tatsächlich weniger allgemeine Berufskosten haben. Eine lineare Kürzung der Pauschale scheint hier nicht sachgerecht.

5. Berufskosten / Lohnausweis / Spesenreglemente

Eine Änderung der Abzugsfähigkeit der Berufskosten, wie hier vorgeschlagen, wirkt sich auch auf die Bescheinigung von weiteren geldwerten Leistungen der Arbeitgebenden an die Arbeitnehmenden auf dem Lohnausweis aus. Dies ist insbesondere im Bereich der auswärtigen Verpflegung oder bei der Beteiligung des Arbeitgebenden z. B. an Kosten für Homeoffice oder für einen Coworking-Space-Arbeitsplatz der Fall, denn geldwerte Leistungen des Arbeitgebenden stellen grundsätzlich steuerbares Einkommen dar.

Ebenfalls müssten die Spesenreglemente geprüft werden, die z. B. Entschädigungen für Verpflegungskosten oder Homeoffice-Entschädigungen enthalten.

6. Alternativer Lösungsansatz

Die Stossrichtung der Vorlage – Vereinfachung und Arbeitsformneutralität – wird vom Kanton Obwalden begrüsst. Es bestehen aber Zweifel, ob die Lösung mit der vorgeschlagenen Pauschale und der jährlichen Wahlmöglichkeit, die höheren effektiven Kosten gegebenenfalls geltend machen zu können, der richtige Ansatz ist. Unter Berücksichtigung der Heterogenität der Kantone wird folgender Alternativvorschlag unterstützt:

Es soll sowohl im DBG als auch im StHG eine einkommensunabhängige, arbeitsformneutrale fixe Pauschale eingeführt werden. Diese deckt bis auf die nachfolgend aufgeführten Kosten alle Berufskosten ab. Effektive Kosten können nicht mehr zum Abzug gebracht werden. Wegen der fehlenden Abzugsfähigkeit der effektiven Kosten ist aus verfassungsrechtlicher Sicht die Fixpauschale auf Gesetzesebene zu regeln. Das Ziel der Vereinfachung im System der Berufskostenabzüge wird mit diesem Vorschlag unterstützt.

Für die Fahrtkosten sollen die aktuell geltenden Regelungen sowohl auf Bundes- als auch auf Kantonsebene beibehalten werden. Damit können die unterschiedlichen Konstellationen und Bedürfnisse der Kantone (ländliche und urbane Kantone) und ihrer Steuerpflichtigen besser berücksichtigt werden. Ebenso sollen die effektiven Wohnkosten von Wochenaufenthaltern weiterhin zum Abzug zugelassen werden. Bei dieser kleinen Personengruppe gäbe es beim Einbezug der Wohnkosten in die Fixpauschale eine nicht zu vertretende Schlechterstellung.

Die Höhe der Pauschale sollte mit der Ausklammerung der Fahrtkosten und der Wohnkosten bei Wochenaufenthalt tiefer angesetzt werden, als dies im erläuternden Bericht mit Fr. 5 800.– (Seite 18 ff.) vorgeschlagen wird. Die Kantone bleiben nach wie vor frei, die Höhe der Pauschale zu bestimmen.

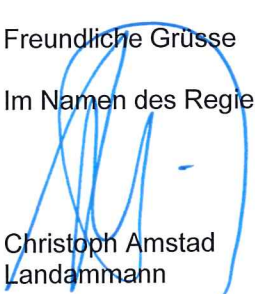
Die fixe Pauschale soll trotz des oben gemachten Vorbehalts bei einem Teilzeitpensum sowie bei längerem Erwerbsunterbruch gekürzt werden.

Dieser vorgeschlagene alternative Lösungsansatz führt zu einer wesentlichen Vereinfachung bei den Berufskostenabzügen. Ebenso lässt sich das Ziel der Arbeitsformneutralität im Bereich der Verpflegungs- und der Homeofficekosten erreichen. Aufgrund der unterschiedlichen Verhältnisse in den Kantonen ist in Kauf zu nehmen, dass dieses Ziel bei den Fahrtkosten nicht erreicht wird. Dank der Ausklammerung der Fahrtkosten dürfte es aber für die meisten Kantone möglich sein, die Pauschale gleich hoch wie bei der Bundessteuer anzusetzen. Dies würde im Sinne der Harmonisierung zu einer zusätzlichen Vereinfachung führen.

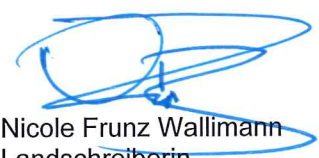
Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats



Christoph Amstad
Landammann



Nicole Frunz Wallimann
Landschreiberin



CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach STK

PER E-MAIL

Eidg. Finanzdepartement EFD
Frau Bundesrätin Karin Keller-Sutter
Bundesgasse 3
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 21. März 2023

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen. Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Brief vom 21. Dezember 2022 eröffnete der Vorsteher EFD die Vernehmlassung zum Entwurf des Bundesgesetzes über die Individualbesteuerung.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen uns gerne wie folgt vernehmen.

1 Aktuelle Praxis

Die Kantone wenden die geltende Berufskostenverordnung des Bundes vom 10. Februar 1993, SR 642.118.1, und die daraus publizierten Verwaltungsanweisungen (bspw. Merkblatt N2 2007 der ESTV) mehrheitlich auch für die Veranlagung der Kantons- und Gemeindesteuern an. Trotzdem besteht aufgrund kantonaler Gesetzesspezialitäten eine gewisse Disharmonie.

Die eingesetzten IT-Systeme reduzieren den Abklärungsaufwand bei der Prüfung der zum Abzug beantragten Berufskosten durch die Veranlagungsbehörden nur teilweise. Je nach Berufskostentyp ist der Abklärungsaufwand sogar unverhältnismässig gross.

Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass die Bescheinigungspflicht etwa bezüglich der Kantinenverpflegung selbst für eine kantonale Verwaltung als Arbeitgeber mit grossem Aufwand verbunden ist. Für die korrekte Berücksichtigung der Abzüge im Zusammenhang mit der Homeoffice-tätigkeit (Kosten für das Arbeitszimmer, reduzierter Abzug für die auswärtige Verpflegung und die Fahrt zum Arbeitsort) werden die Abklärungen dadurch erschwert, dass auf dem auszustellenden Lohnausweis keine Angaben über die geleisteten Homeofficetage zu bescheinigen sind. Im Zuge der Covid-19-Pandemie haben darum die meisten Kantone offiziell darauf verzichtet, Berufskosten zu kürzen, wenn Arbeitnehmende Homeoffice leisten. Die Problematik der Kürzung der Berufskosten bei Arbeit ausserhalb der festen Betriebseinrichtung des Arbeitgebers (Homeoffice, Coworking-Spaces, etc.) wurde in der Veranlagungspraxis schlichtweg ignoriert – auch weil oftmals weder Arbeitnehmende noch Arbeitgeber verlässliche Daten darüber haben, wer wann wo gearbeitet hat. Selbst die in der aktuellen Berufskostenverordnung vorgesehene Kürzung der übrigen Berufskosten bei Teilzeiterwerb wird in vielen Kantonen nicht konsequent gelebt, da das Arbeitspensum auf dem Lohnausweis nicht

bescheinigt werden muss. Wie die Eidgenössische Steuerverwaltung anlässlich ihrer Kontrolle der Kantone im Rahmen ihrer Aufsichtstätigkeit im Jahr 2021 feststellen musste, scheitert die konsequente Kürzung der Pauschale für übrige Berufskosten (Art. 7 Abs. 2 Berufskostenverordnung) bei Teilzeiterwerb in der Praxis vielfach am verwaltungsökonomisch unverhältnismässigen Abklärungsaufwand.

Zudem wird durch das heutige gesellschaftliche Umfeld und das Arbeitsumfeld immer wieder die Frage nach der Berechtigung einzelner Berufskostentypen aufgeworfen. Gerade der Abzug für auswärtige Verpflegung entspricht schon länger nicht mehr der Lebensrealität der meisten Arbeitnehmenden, da einerseits die Rückkehr nach Hause über Mittag für viele nicht mehr eine Frage des Arbeitsweges ist und andererseits Preisunterschiede auswärtiger Verpflegung gegenüber der Verpflegung zu Hause durch neue Convenience- und FastFood-Angebote weitgehend verschwunden sind.

Im Bereich der Berufskosten besteht deshalb sowohl auf eidgenössischer als auch auf kantonaler Ebene Handlungsbedarf. Insofern wird die Stossrichtung des vorliegenden Vorschlags, der unter anderem eine Vereinfachung und die steuerliche Neutralität der Arbeitsformen anstrebt, begrüsst.

2 Vorgeschlagene Lösung

Neu sollen unselbstständig erwerbstätige Personen zwischen einer einkommensunabhängigen Pauschale für die Berufskosten oder der Geltendmachung der effektiven Berufskosten wählen können. Damit sollen Verzerrungen bei der Wahl zwischen den Arbeitsformen reduziert und der administrative Aufwand sowohl bei den steuerpflichtigen Personen als auch bei den Steuerbehörden verkleinert werden. Zudem soll die vorgeschlagene Lösung für den Bund aufkommensneutral sein.

3 Stellungnahme

3.1 Allgemeines

Die Stossrichtung der Vorlage, die auf eine Vereinfachung sowohl für Arbeitnehmende als auch die Veranlagungsbehörden abzielt, wird begrüsst. In den letzten Jahren haben sich viele neue Arbeitsformen entwickelt, die ein Festhalten am Begriff des Arbeitsortes als zentralem Element für die Berufskosten als unpraktikabel erscheinen lassen. So hat sich nicht nur Home-office durchgesetzt, sondern es sind begünstigt durch neue Kollaborationstechnologien verschiedene Formen teilmobilen Arbeitens entstanden, die situativ und wechselnd kombiniert werden. Dieser fluiden Lebensrealität wird der aus dem Industriezeitalter stammende Berufskostenabzug (längst) nicht mehr gerecht.

Aus Sicht des Kantons Nidwalden ist es zentral, dass die Neuregelung der Abzüge für Berufskosten sowohl für die Arbeitnehmenden als auch für die Arbeitgeber und die Veranlagungsbehörden Vereinfachungen und einen Bürokratieabbau bringt.

3.2 Arbeitsformneutrale Pauschale oder effektive Kosten

Auf Seite 12 des erläuternden Berichts werden die Kriterien der neuen Pauschale ausgeführt. Sie soll unabhängig von der Form der Arbeitstätigkeit (Arbeitsformneutralität) möglich sein. Die Verfolgung dieses Anlieges ist als positiv zu bewerten.

Begrüsst wird die vorgeschlagene Wahlmöglichkeit zwischen Pauschale und Geltendmachung der effektiven Kosten. Dieses Wahlrecht wirkt sich zwar negativ auf die beabsichtigte Vereinfachung der neuen Ordnung aus, denn bei Geltendmachung der effektiven Kosten bleibt der administrative Aufwand sowohl für die Steuerpflichtigen als auch für die Steuerbehörden nach

wie vor sehr hoch. Das Wahlrecht erhöht jedoch die politische Akzeptanz der Vorlage massgeblich und ermöglicht es, auf besondere Einzelfallkonstellationen einzugehen.

3.3 Aufkommensneutralität

Die angestrebte Aufkommensneutralität steht im Zielkonflikt mit der Vereinfachung – insbesondere wegen der vorgeschlagenen Wahlmöglichkeit. Um das Ziel einer wesentlichen Vereinfachung erreichen zu können, muss die fixe Pauschale betragsmässig hoch genug festgelegt werden, um möglichst viele Steuerpflichtige davon abzuhalten, die effektiven Kosten geltend machen zu wollen. Gewisse Steuerausfälle beim Bund sind hierfür in Kauf zu nehmen.

3.4 Verbindlichkeit für die Kantone

Auf kantonaler Ebene soll die gleiche Regelung wie beim Bund gelten. Die Höhe der Pauschale liegt aber weiterhin in der Kompetenz der Kantone. Dieser Ansatz ist im Sinne der vertikalen Harmonisierung zu begrüssen. Im Erläuterungsbericht wird in diesem Zusammenhang festgehalten, dass bei Geltendmachung der effektiven Kosten auf der einen Ebene die Anwendung der Pauschale auf der anderen Ebene ausgeschlossen ist. Dieser Grundsatz sollte sowohl im DBG als auch im StHG festgehalten werden.

3.5 Kürzung der Pauschale und Einkommensunabhängigkeit

Gesetzestechisch fehlt im StHG eine gleichlautende Bestimmung wie im DBG zur angemessenen Kürzung der Pauschale. Auch im StHG ist festzuschreiben, dass diese bei unselbstständiger Erwerbstätigkeit nur während eines Teils des Jahres oder bei Teilzeitarbeit zu kürzen ist. Dies behebt allerdings noch nicht die Problematik, dass das Arbeitspensum auf dem Lohnausweis nicht bescheinigt werden muss – anders als der Arbeitszeitraum. Sollte an der vorgesehenen Kürzung bei Teilzeitarbeit festgehalten werden, soll das Arbeitspensum künftig auf dem Lohnausweis bescheinigt werden.

Da eine lineare Kürzung der Pauschale in vielen Konstellationen nicht sachgerecht erscheint – so fallen etwa bei einer 90 Prozent-Erwerbstätigkeit oftmals die gleichen Aufwände an, wie bei einer 100 Prozent-Erwerbstätigkeit – wäre es sinnvoll, auf eine Kürzung bei Erwerbstätigkeit nur während eines Teils des Jahres oder bei Teilzeitarbeit zu verzichten. Stattdessen soll der Teilzeitarbeit auch dadurch Rechnung getragen werden, dass auf die Einkommensunabhängigkeit verzichtet wird und die Pauschale wie im aktuellen Recht die Pauschale für übrige Berufskosten an das Einkommen gekoppelt wird.

3.6 Lohnausweis

Eine Änderung der Abzugsfähigkeit der Berufskosten – wie hier vorgeschlagen – könnte sich auch auf die Bescheinigung von weiteren geldwerten Leistungen der Arbeitgebenden an die Arbeitnehmenden auf dem Lohnausweis auswirken, insbesondere im Bereich der auswärtigen Verpflegung oder bei der Beteiligung des Arbeitgebenden zum Beispiel an Kosten für Homeoffice oder für einen Coworking Space Arbeitsplatz. Denn geldwerte Leistungen des Arbeitgebenden stellen grundsätzlich steuerbares Einkommen dar.

Die Botschaft und gegebenenfalls die Verordnung sollen diesbezüglich klarstellen, dass aus der Vereinfachung der abzugsfähigen Berufskosten keine neuen Deklarationspflichten für Arbeitgebende entstehen, sondern dass im Gegenteil die Bescheinigungspflichten reduziert und damit Bürokratie abgebaut wird, weil beispielsweise Arbeitgebende nicht mehr beurteilen müssen, ob Arbeitnehmende die Möglichkeit zur Kantinenverpflegung haben oder nicht.

Wir bitten Sie um Prüfung unserer Überlegungen und danken Ihnen für die Gelegenheit zur Abgabe unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES



Joe Christen
Landammann



lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:
- vernehmlassungen@estv.admin.ch

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

per E-Mail
vernehmlassungen@estv.admin.ch

Glarus, 7. März 2023
Unsere Ref: 2022-2261

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Hochgeachtete Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Finanzdepartement gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

1. Aktuelle Praxis

Die Kantone wenden die geltende Berufskostenverordnung des Bundes und die daraus publizierten Verwaltungsanweisungen (bspw. Merkblatt N2 2007 der ESTV) mehrheitlich auch für die Veranlagung der Kantons- und Gemeindesteuern an. Trotzdem besteht aufgrund kantonaler Gesetzesspezialitäten eine gewisse Disharmonie. Die eingesetzten IT-Systeme reduzieren den Abklärungsaufwand bei der Prüfung der zum Abzug beantragten Berufskosten durch die Veranlagungsbehörden nur teilweise. Je nach Berufskostentyp ist der Abklärungsaufwand sogar unverhältnismässig gross. So sind z. B. beim Abzug für die Mehrkosten der auswärtigen Verpflegung besondere Abklärungen notwendig. Und für die korrekte Berücksichtigung der Abzüge im Zusammenhang mit der Homeofficetätigkeit (Kosten für das Arbeitszimmer, reduzierter Abzug für die auswärtige Verpflegung und die Fahrt zum Arbeitsort) werden die Abklärungen dadurch erschwert, dass auf dem auszustellenden Lohnausweis keine Angaben über die geleisteten Homeofficetage zu bescheinigen sind. Zudem wird durch das heutige gesellschaftliche Umfeld und das Arbeitsumfeld immer wieder die Frage nach der Berechtigung einzelner Berufskostentypen aufgeworfen.

Im Bereich der Berufskosten besteht sowohl auf eidgenössischer als auch auf kantonaler Ebene Handlungsbedarf. Insofern wird die Stossrichtung des vorliegenden Vorschlags, der unter anderem eine Vereinfachung und die steuerliche Neutralität der Arbeitsformen anstrebt, begrüsst.

2. Vorgeschlagene Lösung

Neu sollen unselbstständig erwerbstätige Personen zwischen einer einkommensunabhängigen Pauschale für die Berufskosten oder der Geltendmachung der effektiven Berufskosten wählen können. Damit sollen Verzerrungen bei der Wahl zwischen den Arbeitsformen reduziert und der administrative Aufwand sowohl bei den steuerpflichtigen Personen als auch bei

den Steuerbehörden verkleinert werden. Zudem soll die vorgeschlagene Lösung für den Bund aufkommensneutral sein.

3. Stellungnahme

3.1. Gesetzliche Regelung

Die Grundzüge der neuen Regelung der Berufskosten sollen auf Gesetzesebene geregelt werden. Dabei sollen sowohl das DBG als auch das StHG angepasst werden. Die Höhe der einkommensunabhängigen Pauschale soll jedoch das Eidgenössische Finanzdepartement in einer Verordnung festlegen.

Die Höhe der Pauschale ist ein zentrales Element der hier vorgeschlagenen neuen Berufskostenregelung. Daher sollte sie nicht auf Departementebene beschlossen, sondern in einer Verordnung des Bundesrats festgelegt werden. Damit erfolgt der Beschluss auf der analogen Stufe wie in den meisten Kantonen. Dort werden die Einzelheiten zu den abzugsfähigen Berufskosten in der Regel vom Regierungsrat in einer Verordnung geregelt.

3.2. Einkommensunabhängige, arbeitsformneutrale Pauschale oder effektive Kosten

Auf Seite 12 des erläuternden Berichts werden die Kriterien der neuen Pauschale ausgeführt. Sie soll unabhängig von der Höhe des Einkommens (Einkommensunabhängigkeit) und der Form der Arbeitstätigkeit (Arbeitsformneutralität) möglich sein. Die Verfolgung dieser beiden Anliegen ist als positiv zu bewerten. Die Einkommensunabhängigkeit wird mit einer betragslich fixen Pauschale umgesetzt. Diese berücksichtigt die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Steuerpflichtigen besser, als dies mit einer prozentualen Pauschale mit Mindest- und Maximalbetrag der Fall ist. Hinsichtlich der Arbeitsformneutralität ist jedoch festzuhalten, dass gewisse Personengruppen – bspw. Personen mit einem hohen Anteil an Homeoffice – von der Pauschale mehr profitieren werden als Pendlerinnen und Pendler.

Abzulehnen ist die vorgeschlagene Wahlmöglichkeit zwischen Pauschale und Geltendmachung der effektiven Kosten – umso mehr, als dass dieses Wahlrecht jährlich ausgeübt werden kann. Ein solches Wahlrecht untergräbt die beabsichtigte Vereinfachung der neuen Ordnung. Bei Geltendmachung der effektiven Kosten bleibt der administrative Aufwand sowohl für die Steuerpflichtigen als auch für die Steuerbehörden nach wie vor sehr hoch. Damit möglichst wenige Personen die effektiven Kosten geltend machen, müsste die Pauschale relativ hoch angesetzt werden, was zu einem Zielkonflikt mit der geforderten Ertragsneutralität führen würde.

3.3. Aufkommensneutralität

Die angestrebte Aufkommensneutralität steht im Zielkonflikt mit der Vereinfachung – insbesondere wegen der vorgeschlagenen Wahlmöglichkeit. Um das Ziel einer wesentlichen Vereinfachung erreichen zu können, müsste die fixe Pauschale betragsmässig hoch genug festgelegt werden, um möglichst viele Steuerpflichtige davon abzuhalten, die effektiven Kosten geltend machen zu wollen. Doch dann müssten wohl erhebliche Steuerausfälle beim Bund und allenfalls auch bei den Kantonen in Kauf genommen werden.

3.4. Verbindlichkeit für die Kantone

Auf kantonaler Ebene soll die gleiche Regelung wie beim Bund gelten. Die Höhe der Pauschale liegt aber weiterhin in der Kompetenz der Kantone. Dieser Ansatz ist im Sinne der vertikalen Harmonisierung zu begrüßen. Im Erläuterungsbericht wird in diesem Zusammenhang festgehalten, dass bei Geltendmachung der effektiven Kosten auf der einen Ebene die Anwendung der Pauschale auf der anderen Ebene ausgeschlossen ist. Sollte dieser Grundsatz verbindlich gelten, müsste er sowohl im DBG als auch im StHG festgehalten werden.

Gesetzestechisch fehlt im StHG eine gleichlautende Bestimmung wie im DBG zur angemessenen Kürzung der Pauschale. Auch im StHG ist festzuschreiben, dass diese bei unselbständiger Erwerbstätigkeit nur während eines Teils des Jahres oder bei Teilzeitarbeit zu kürzen ist. Diese Kürzung ist im Grundsatz richtig. Allerdings wird es in der Praxis wie bereits heute bei der allgemeinen Berufskostenpauschale weiterhin Auslegungsfragen geben. So stellt sich z. B. die Frage, ob Pendler oder Pendlerinnen mit einem 80- oder 90-Prozentpensum, die täglich an den Arbeitsort fahren, tatsächlich weniger allgemeine Berufskosten haben. Eine lineare Kürzung der Pauschale scheint hier nicht sachgerecht.

3.5. Berufskosten / Lohnausweis / Spesenreglemente

Eine Änderung der Abzugsfähigkeit der Berufskosten wie hier vorgeschlagen wirkt sich auch auf die Bescheinigung von weiteren geldwerten Leistungen der Arbeitgebenden an die Arbeitnehmenden auf dem Lohnausweis aus. Dies ist insbesondere im Bereich der auswärtigen Verpflegung oder bei der Beteiligung des Arbeitgebenden z. B. an Kosten für Homeoffice oder für einen Coworking Space-Arbeitsplatz der Fall. Denn geldwerte Leistungen des Arbeitgebenden stellen grundsätzlich steuerbares Einkommen dar.

Ebenfalls müssten die Spesenreglemente geprüft werden, die z. B. Entschädigungen für Verpflegungskosten oder Homeoffice-Entschädigungen enthalten.

4. Alternativer Lösungsansatz

Die Stossrichtung der Vorlage – Vereinfachung und Arbeitsformneutralität – wird ausdrücklich begrüsst. Es bestehen aber Zweifel, ob die Lösung mit der vorgeschlagenen Pauschale und der Möglichkeit, die höheren effektiven Kosten gegebenenfalls geltend machen zu können, der richtige Ansatz ist. Unter Berücksichtigung der Heterogenität der Kantone wird folgender Alternativvorschlag eingebracht:

Es soll sowohl im DBG als auch im StHG eine einkommensunabhängige, arbeitsformneutrale fixe Pauschale eingeführt werden. Diese deckt bis auf die nachfolgend aufgeführten Kosten alle Berufskosten ab. Effektive Kosten können nicht mehr zum Abzug gebracht werden. Wegen der fehlenden Abzugsfähigkeit der effektiven Kosten ist aus verfassungsrechtlicher Sicht die Fixpauschale auf Gesetzesebene zu regeln. Das Ziel der Vereinfachung im System der Berufskostenabzüge wird mit diesem Vorschlag unterstützt.

Für die Fahrtkosten sollen die aktuell geltenden Regelungen sowohl auf Bundes- als auch auf Kantonsebene beibehalten werden. Damit können die unterschiedlichen Konstellationen und Bedürfnisse der Kantone (ländliche und urbane Kantone) und ihrer Steuerpflichtigen besser berücksichtigt werden. Ebenso sollen die effektiven Wohnkosten von Wochenaufenthalten weiterhin zum Abzug zugelassen werden. Bei dieser relativ kleinen Personengruppe gäbe es beim Einbezug der Wohnkosten in die Fixpauschale eine nicht zu vertretende Schlechterstellung.

Die Höhe der Pauschale sollte mit der Ausklammerung der Fahrtkosten und der Wohnkosten bei Wochenaufenthalt tiefer angesetzt werden, als dies im erläuternden Bericht mit 5800 Franken (S. 18 ff.) vorgeschlagen wird. Die Kantone bleiben nach wie vor frei, die Höhe der Pauschale zu bestimmen.

Die fixe Pauschale soll trotz des oben gemachten Vorbehalts bei einem Teilzeitpensum sowie bei längerem Erwerbsunterbruch gekürzt werden.

Der vorgeschlagene, alternative Lösungsansatz führt ebenfalls zu einer wesentlichen Vereinfachung bei den Berufskostenabzügen. Ebenso lässt sich das Ziel der Arbeitsformneutralität

im Bereich der Verpflegungs- und der Homeofficekosten erreichen. Aufgrund der unterschiedlichen Verhältnisse in den Kantonen ist in Kauf zu nehmen, dass dieses Ziel bei den Fahrtkosten nicht erreicht wird. Dank der Ausklammerung der Fahrtkosten dürfte es aber für die meisten Kantone möglich sein, die Pauschale gleich hoch wie bei der Bundessteuer anzusetzen. Dies würde im Sinne der Harmonisierung zu einer zusätzlichen Vereinfachung führen.

Genehmigen Sie, hochgeachtete Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat



Benjamin Mühlemann
Landammann



Hansjörg Dürst
Ratsschreiber

E-Mail an (PDF- und Word-Version):
- vernehmlassungen@estv.admin.ch



Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Frau Bundesrätin Karin Keller-Sutter
Bernerhof
3003 Bern

Zug, 21. März 2023 sa

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen: Vernehmlassung des Kantons Zug

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Keller-Sutter
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben Ihres Amtsvorgängers vom 21. Dezember 2022 hat das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) das Vernehmlassungsverfahren in rubrizierter Angelegenheit eröffnet und die Kantonsregierungen zur Einreichung einer Stellungnahme bis am 4. April 2023 eingeladen.

Zu den geplanten Änderungen stellen wir folgenden

Antrag:

Die vorgeschlagenen Änderungen seien einzuführen.

Begründung:

Die Einführung der vorgeschlagenen Pauschale führt für viele steuerpflichtige Personen zur Vereinfachung ihrer Steuerdeklaration, indem etwa Nachweispflichten entfallen. Spiegelbildlich resultieren daraus auch Vereinfachungen für die Steuerbehörden im Veranlagungsverfahren. Mit der Möglichkeit, alternativ zur Pauschale gleichwohl effektive Abzüge zu tätigen, können zudem auch nachgewiesene höhere Berufskosten nach wie vor angemessen steuerlich berücksichtigt werden. Ferner ist zu begrüßen, dass mit der Pauschale nicht mehr zwischen der Arbeit im Unternehmen und etwa im Homeoffice oder mobilem Arbeiten unterschieden wird, was den heutigen, z. T. auch hybriden Arbeitsformen angemessener Rechnung trägt.

Das Gesetz regelt die Höhe der Pauschale bei der direkten Bundessteuer nicht, sondern delegiert dies an den Verordnungsgeber. **In diesem Zusammenhang möchten wir anregen, eine etwas höhere Pauschale als die im Bericht wiederholt genannten 5800 Franken vorzusehen.** In den analysierten drei Kantonen Bern, Solothurn und Basel-Landschaft würden nur rund

45 bis 60 Prozent der Steuerpflichtigen von einer Pauschale in diesem Umfang profitieren. Es ist nicht davon auszugehen, dass in den anderen Kantonen signifikant mehr Personen profitieren würden. Entsprechend würde ein erheblicher Anteil des Vereinfachungspotenzials verpuffen, da die betroffenen Steuerpflichtigen wohl nach wie vor effektive Abzüge bzw. die Verpflegungspauschale geltend machen würden. Stellt man der Pauschale den zulässigen Fahrtkostenabzug sowie Pauschalen für die Mehrkosten auswärtiger Verpflegung und für übrige Berufskosten gegenüber (Stand 2023), **dürfte mit einer Pauschale von 7000 Franken eine Abdeckung von mehr Fällen eintreten, und der Vereinfachungseffekt für die Steuerpflichtigen und die Steuerbehörden würde sich in der Summe der Fälle erhöhen.** Dass ein etwas höherer Betrag mutmasslich nicht mehr gänzlich aufkommensneutral sein dürfte, wäre entsprechend hinzunehmen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten Sie, unsere Anliegen zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug



Silvia Thalmann-Gut
Frau Landammann



Tobias Moser
Landschreiber

Versand per E-Mail an:

- vernehmlassungen@estv.admin.ch (als pdf- und Word-Datei)
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Finanzdirektion (info.fd@zg.ch)
- Staatskanzlei (Geschäftskontrolle)
- Steuerverwaltung (internet.stv@zg.ch)



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

PAR COURRIEL

Madame la Conseillère fédérale
Karin Keller-Sutter
Cheffe du DFF
Bernerhof
3003 Berne

Courriel : vernehmlassungen@estv.admin.ch

Fribourg, le 28 mars 2023

2023-205

Loi fédérale sur la déduction fiscale des frais professionnels des personnes exerçant une activité lucrative dépendante Procédure de consultation

Madame la Conseillère fédérale,

Nous nous référons à la consultation susmentionnée et avons l'avantage de vous communiquer notre prise de position.

Par la présente, nous vous informons que nous estimons que dans le domaine des frais professionnels, il est nécessaire d'agir tant au niveau fédéral qu'au niveau cantonal. Dans cette perspective, l'orientation de la proposition du DFF, qui vise notamment une simplification et la neutralité fiscale des formes de travail, doit être saluée. Cependant, nous considérons que le projet mis en consultation est insatisfaisant quant à la mise en œuvre de la déduction fiscale proposée.

En effet, conformément aux objectifs présentés par la Confédération, la nouvelle déduction forfaitaire doit pouvoir être accordée indépendamment du montant du revenu (indépendance du revenu) et de la forme d'activité professionnelle (neutralité de la forme de travail).

Aussi, la déductibilité d'un montant forfaitaire fixe permet de couvrir les frais professionnels engagés par le contribuable quel que soit le niveau de son salaire (indépendance du revenu). Cependant, en ce qui concerne la neutralité du mode de travail, la déductibilité d'un forfait tend à favoriser certains groupes de personnes (par exemple celles travaillant en grande partie à domicile) par rapport à d'autres catégories de salariés telles que notamment les pendulaires.

En outre, le projet mis en consultation ne permet pas d'atteindre l'objectif de simplification du fait notamment du choix offert aux contribuables de déduire, pour chaque période fiscale, leurs frais d'acquisition du revenu professionnel sous forme de forfait ou de manière effective. Aussi, le canton considère que, pour concrétiser les changements souhaités, deux variantes doivent être envisagées par la Confédération.

La première solution consiste à ancrer dans la loi (LHID et LIFD) un montant forfaitaire fixe couvrant tous les frais professionnels, à l'exception des frais de déplacement et les dépenses résultant du séjour hebdomadaire hors du domicile qui pourraient être déduits en sus, les frais effectifs ne pouvant alors plus être revendiqués. Dans la seconde variante, la déductibilité d'un montant forfaitaire est admise sans prévoir toutefois expressément dans la loi la quotité de ladite déduction, les frais effectifs pouvant, dans ce cas, être revendiqués par les contribuables.

Le canton préconise la première variante (montant forfaitaire fixe prévu dans la loi sans possibilité de déduire les frais effectifs) au motif qu'elle permet la simplification souhaitée tant pour les contribuables que pour l'autorité fiscale.

En outre, en ce qui concerne la réduction du forfait en cas de travail à temps partiel ainsi qu'en cas d'interruption prolongée de l'activité professionnelle, il convient de prendre en considération l'organisation du temps partiel (par ex. activité à 80 % déployée sur cinq jours par semaine) pour une éventuelle diminution de la déduction forfaitaire.

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de prendre position au sujet de l'objet susmentionné et vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom du Conseil d'Etat :

Didier Castella, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Copie

à la Direction des finances, pour elle et le Service cantonal des contributions ;
à la Chancellerie d'Etat.

Regierungsrat

Rathaus
Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
so.ch

Eidgenössisches Finanzdepartement
Frau Bundesrätin
Karin Keller-Sutter
Bernerhof
3003 Bern

28. März 2023

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 21. Dezember 2022 haben Sie uns das Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen zur Vernehmlassung unterbreitet. Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

1. Aktuelle Praxis

Die Kantone wenden die geltende Berufskostenverordnung¹ des Bundes und die daraus publizierten Verwaltungsanweisungen (bspw. Merkblatt N2 2007 der ESTV) mehrheitlich auch für die Veranlagung der Kantons- und Gemeindesteuern an. Trotzdem besteht aufgrund kantonaler Gesetzesspezialitäten eine gewisse Disharmonie. Die eingesetzten IT-Systeme reduzieren den Abklärungsaufwand bei der Prüfung der zum Abzug beantragten Berufskosten durch die Veranlagungsbehörden nur teilweise. Je nach Berufskostentyp ist der Abklärungsaufwand sogar unverhältnismässig gross. So sind z.B. beim Abzug für die Mehrkosten der auswärtigen Verpflegung besondere Abklärungen notwendig. Und für die korrekte Berücksichtigung der Abzüge im Zusammenhang mit der Homeofficetätigkeit (Kosten für das Arbeitszimmer, reduzierter Abzug für die auswärtige Verpflegung und die Fahrt zum Arbeitsort) werden die Abklärungen dadurch erschwert, dass auf dem auszustellenden Lohnausweis keine Angaben über die geleisteten Homeofficetage zu bescheinigen sind. Zudem wird durch das heutige gesellschaftliche Umfeld und das Arbeitsumfeld immer wieder die Frage nach der Berechtigung einzelner Berufskostentypen aufgeworfen.

Im Bereich der Berufskosten besteht sowohl auf eidgenössischer als auch auf kantonaler Ebene Handlungsbedarf. Insofern wird die Stossrichtung des vorliegenden Vorschlags, der unter anderem eine Vereinfachung und die steuerliche Neutralität der Arbeitsformen anstrebt, begrüsst.

2. Vorgeschlagene Lösung

Neu sollen unselbstständig erwerbstätige Personen zwischen einer einkommensunabhängigen Pauschale für die Berufskosten oder der Geltendmachung der effektiven Berufskosten wählen

¹ Verordnung des EFD über den Abzug von Berufskosten der unselbstständigen Erwerbstätigkeit bei der direkten Bundessteuer (Berufskostenverordnung, BkV) vom 10. Februar 1993, SR 642.118.1.

können. Damit sollen Verzerrungen bei der Wahl zwischen den Arbeitsformen reduziert und der administrative Aufwand sowohl bei den steuerpflichtigen Personen als auch bei den Steuerbehörden verkleinert werden. Zudem soll die vorgeschlagene Lösung für den Bund aufkommensneutral sein.

3. Stellungnahme

3.1. Gesetzliche Regelung

Die Grundzüge der neuen Regelung der Berufskosten sollen auf Gesetzesebene geregelt werden. Dabei sollen sowohl das DBG als auch das StHG angepasst werden. Die Höhe der einkommensunabhängigen Pauschale soll jedoch das Eidgenössische Finanzdepartement in einer Verordnung festlegen.

Die Höhe der Pauschale ist ein zentrales Element der hier vorgeschlagenen neuen Berufskostenregelung. Daher sollte sie nicht auf Departementebene beschlossen, sondern in einer Verordnung des Bundesrats festgelegt werden. Damit erfolgt der Beschluss auf der analogen Stufe wie in den meisten Kantonen. Dort werden die Einzelheiten zu den abzugsfähigen Berufskosten in der Regel vom Regierungsrat in einer Verordnung geregelt.

3.2. Einkommensunabhängige, arbeitsformneutrale Pauschale oder effektive Kosten

Auf Seite 12 des erläuternden Berichts werden die Kriterien der neuen Pauschale ausgeführt. Sie soll unabhängig von der Höhe des Einkommens (Einkommensunabhängigkeit) und der Form der Arbeitstätigkeit (Arbeitsformneutralität) möglich sein. Die Verfolgung dieser beiden Anliegen ist als positiv zu bewerten. Die Einkommensunabhängigkeit wird mit einer fixen Pauschale umgesetzt. Diese berücksichtigt die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Steuerpflichtigen besser, als dies mit einer prozentualen Pauschale mit Mindest- und Maximalbetrag der Fall ist. Hinsichtlich der Arbeitsformneutralität ist jedoch festzuhalten, dass gewisse Personengruppen – bspw. Personen mit einem hohen Anteil an Homeoffice – von der Pauschale mehr profitieren werden als Pendlerinnen und Pendler.

Abzulehnen ist die vorgeschlagene Wahlmöglichkeit zwischen Pauschale und Geltendmachung der effektiven Kosten – umso mehr, als dass dieses Wahlrecht jährlich ausgeübt werden kann. Ein solches Wahlrecht untergräbt die beabsichtigte Vereinfachung der neuen Ordnung. Bei Geltendmachung der effektiven Kosten bleibt der administrative Aufwand sowohl für die Steuerpflichtigen als auch für die Steuerbehörden nach wie vor sehr hoch. Damit möglichst wenige Personen die effektiven Kosten geltend machen, müsste die Pauschale relativ hoch angesetzt werden, was zu einem Zielkonflikt mit der geforderten Ertragsneutralität führen würde.

3.3. Aufkommensneutralität

Die angestrebte Aufkommensneutralität steht im Zielkonflikt mit der Vereinfachung – insbesondere wegen der vorgeschlagenen Wahlmöglichkeit. Um das Ziel einer wesentlichen Vereinfachung erreichen zu können, müsste die fixe Pauschale betragsmässig hoch genug festgelegt werden, um möglichst viele Steuerpflichtige davon abzuhalten, die effektiven Kosten geltend machen zu wollen. Doch dann müssten wohl erhebliche Steuerausfälle beim Bund und allenfalls auch bei den Kantonen in Kauf genommen werden.

3.4. Verbindlichkeit für die Kantone

Auf kantonaler Ebene soll die gleiche Regelung wie beim Bund gelten. Die Höhe der Pauschale liegt aber weiterhin in der Kompetenz der Kantone. Dieser Ansatz ist im Sinne der vertikalen Harmonisierung zu begrüßen. Im Erläuterungsbericht wird in diesem Zusammenhang festgehalten, dass bei Geltendmachung der effektiven Kosten auf der einen Ebene die Anwendung der Pauschale auf der anderen Ebene ausgeschlossen ist. Sollte dieser Grundsatz verbindlich gelten, müsste er sowohl im DBG als auch im StHG festgehalten werden.

Gesetzestechisch fehlt im StHG eine gleichlautende Bestimmung wie im DBG zur angemessenen Kürzung der Pauschale. Auch im StHG ist festzuschreiben, dass diese bei unselbstständiger Erwerbstätigkeit nur während eines Teils des Jahres oder bei Teilzeitarbeit zu kürzen ist. Diese Kür-

zung ist im Grundsatz richtig. Allerdings wird es in der Praxis wie bereits heute bei der allgemeinen Berufskostenpauschale weiterhin Auslegungsfragen geben. So stellt sich z. B. die Frage, ob Pendler oder Pendlerinnen mit einem 80- oder 90-Prozentpensum, die täglich an den Arbeitsort fahren, tatsächlich weniger allgemeine Berufskosten haben. Eine lineare Kürzung der Pauschale scheint hier nicht sachgerecht.

3.5. Berufskosten / Lohnausweis / Spesenreglemente

Eine Änderung der Abzugsfähigkeit der Berufskosten wie hier vorgeschlagen wirkt sich auch auf die Bescheinigung von weiteren geldwerten Leistungen der Arbeitgebenden an die Arbeitnehmenden auf dem Lohnausweis aus. Dies ist insbesondere im Bereich der auswärtigen Verpflegung oder bei der Beteiligung des Arbeitgebenden z.B. an Kosten für Homeoffice oder für einen Coworking Space-Arbeitsplatz der Fall. Denn geldwerte Leistungen des Arbeitgebenden stellen grundsätzlich steuerbares Einkommen dar.

Ebenfalls müssten die Spesenreglemente geprüft werden, die z.B. Entschädigungen für Verpflegungskosten oder Homeoffice-Entschädigungen enthalten.

4. Alternativer Lösungsansatz

Die Stossrichtung der Vorlage – Vereinfachung und Arbeitsformneutralität – wird ausdrücklich begrüsst. Es bestehen aber Zweifel, ob die Lösung mit der vorgeschlagenen Pauschale und der Möglichkeit, die höheren effektiven Kosten gegebenenfalls geltend machen zu können, der richtige Ansatz ist. Unter Berücksichtigung der Heterogenität der Kantone wird folgender Alternativvorschlag eingebracht:

Es soll sowohl im DBG als auch im StHG eine einkommensunabhängige, arbeitsformneutrale fixe Pauschale eingeführt werden. Diese deckt bis auf die nachfolgend aufgeführten Kosten alle Berufskosten ab. Effektive Kosten können nicht mehr zum Abzug gebracht werden. Wegen der fehlenden Abzugsfähigkeit der effektiven Kosten ist aus verfassungsrechtlicher Sicht die Fixpauschale auf Gesetzesebene zu regeln. Das Ziel der Vereinfachung im System der Berufskostenabzüge wird mit diesem Vorschlag unterstützt.

Für die Fahrtkosten sollen die aktuell geltenden Regelungen sowohl auf Bundes- als auch auf Kantonsebene beibehalten werden. Damit können die unterschiedlichen Konstellationen und Bedürfnisse der Kantone (ländliche und urbane Kantone) und ihrer Steuerpflichtigen besser berücksichtigt werden. Ebenso sollen die effektiven Wohnkosten von Wochenaufenthalten weiterhin zum Abzug zugelassen werden. Bei dieser relativ kleinen Personengruppe gäbe es beim Einbezug der Wohnkosten in die Fixpauschale eine nicht zu vertretende Schlechterstellung.

Die Höhe der Pauschale sollte mit der Ausklammerung der Fahrtkosten und der Wohnkosten bei Wochenaufenthalt tiefer angesetzt werden, als dies im erläuternden Bericht mit Fr. 5'800 (Seite 18 ff.) vorgeschlagen wird. Die Kantone bleiben nach wie vor frei, die Höhe der Pauschale zu bestimmen.

Die fixe Pauschale soll trotz des oben gemachten Vorbehalts bei einem Teilzeitpensum sowie bei längerem Erwerbsunterbruch gekürzt werden.

Der vorgeschlagene, alternative Lösungsansatz führt ebenfalls zu einer wesentlichen Vereinfachung bei den Berufskostenabzügen. Ebenso lässt sich das Ziel der Arbeitsformneutralität im Bereich der Verpflegungs- und der Homeofficekosten erreichen. Aufgrund der unterschiedlichen Verhältnisse in den Kantonen ist in Kauf zu nehmen, dass dieses Ziel bei den Fahrtkosten nicht erreicht wird.

Dank der Ausklammerung der Fahrtkosten dürfte es aber für die meisten Kantone möglich sein, die Pauschale gleich hoch wie bei der Bundessteuer anzusetzen. Dies würde im Sinne der Harmonisierung zu einer zusätzlichen Vereinfachung führen.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.
Brigit Wyss
Frau Landammann

sig.
Andreas Eng
Staatsschreiber



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

vernehmlassungen@estv.admin.ch

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Basel, 28. März 2023

Präsidialnummer: P221793

Regierungsratsbeschluss vom 28. März 2023

Vernehmlassungsverfahren zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen: Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 21. Dezember 2022 hat der Vorsteher des Eidgenössischen Finanzdepartements, Herr Bundesrat Ueli Maurer, den Kantonsregierungen mit Frist bis 4. April 2023 Gelegenheit gegeben, sich zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen vernehmen zu lassen. Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lässt Ihnen nachstehend seine Bemerkungen zukommen.

Der Regierungsrat begrüsst die Stossrichtung des vorliegenden Vorschlags, der unter anderem eine Vereinfachung und die steuerliche Neutralität der Arbeitsformen anstrebt. Begrüsst wird, dass die effektive Abrechnung der Berufskosten weiterhin möglich ist. In der Praxis gibt es zahlreiche Fälle, bei welchen der Wegfall der Möglichkeit zur effektiven Abrechnung von Berufskosten zu stossenden Ergebnissen führen würde.

Der Kanton Basel-Stadt kennt mit § 27 Abs. 2 Steuergesetz seit dem 1. Januar 2008 bereits die Möglichkeit, sämtliche Berufskosten (Fahrkosten, Mehrkosten für auswärtige Verpflegung und übrige Berufskosten) mittels einer einzigen, einkommensunabhängigen Pauschale von 4'000 Franken (ab 1. Januar 2023: 4'100 Franken) geltend zu machen.

Gesetzestechisch fehlt im vorgeschlagenen Gesetzesentwurf zum StHG eine gleichlautende Bestimmung wie im DBG zur angemessenen Kürzung der Pauschale. Auch im StHG sollte festgeschrieben werden, dass diese bei unselbstständiger Erwerbstätigkeit nur während eines Teils des Jahres oder bei Teilzeitarbeit zu kürzen ist.

In Bezug auf die Arbeitsformneutralität ist zu beachten, dass sich der Kreis der Personen, welcher neu für einen Arbeitszimmerabzug qualifiziert, im vorgeschlagenen Gesetzesentwurf deutlich vergrössert. Neu soll ein Arbeitszimmerabzug auch dann beansprucht werden können, wenn an sich die Möglichkeit bestünde, die Arbeit am Unternehmensort zu verrichten. Damit vergrössert sich der Anteil an Steuerpflichtigen, deren Berufskosten die Berufskostenpauschale bislang nicht

überschritten hat und welche ihre Berufskosten künftig effektiv geltend machen werden. Aus diesem Grund wäre es daher denkbar, den Arbeitszimmerabzug bei effektiver Geltendmachung der Berufskosten - aufgrund teils hoher Wohnungsmieten und zur Verhinderung des Abzugs gewöhnlicher Lebenshaltungskosten - analog Fahrkostenabzug, auf einen Maximalbetrag zu beschränken oder analog dem Abzug für Mehrkosten für auswärtige Verpflegung, zu pauschalisieren.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne der Leiter der Abteilung Recht der Steuerverwaltung des Kantons Basel-Stadt, Marc Enz, marc.enz@bs.ch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Finanzdepartement
Frau Karin Keller-Sutter
Vorsteherin EFD
Bernerhof
3003 Bern

Per Mail an: vernehmlassungen@estv.admin.ch

Liestal, 28. März 2023

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbenden; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 21. Dezember 2022 ersuchen Sie uns, anlässlich einer Vernehmlassung zum vorgeschlagenen Bundesgesetz unsere Stellungnahme abzugeben. Diese sieht wie folgt aus:

1. Die aktuelle Situation

Die Kantone wenden die aktuell geltende Berufskostenverordnung des Bundes¹ und die daraus publizierten Verwaltungsanweisungen (Merkblätter der ESTV) mehrheitlich auch für die Veranlagung der Kantons- und Gemeindesteuern an. Trotzdem besteht wegen diversen Spezialitäten in den kantonalen Steuergesetzen eine gewisse Disharmonie. Zudem können IT-Systeme den Abklärungsaufwand bei der Prüfung der zum Abzug beantragten Berufskosten nur teilweise reduzieren. Je nach Berufskostentyp kann der Abklärungsaufwand sogar unverhältnismässig gross sein. So sind insbesondere beim Abzug für die Mehrkosten der auswärtigen Verpflegung besondere Abklärungen notwendig. Auch für die Berücksichtigung der Abzüge im Zusammenhang mit zunehmenden Homeoffice-Tätigkeiten (Kosten für das Arbeitszimmer, reduzierter Abzug für die auswärtige Verpflegung und die Fahrt zum Arbeitsort) werden die Abklärungen erschwert. Denn auf dem auszustellenden Lohnausweis sind keine Angaben über die geleisteten Homeoffice-Tage zu bescheinigen. Zudem wird durch gesellschaftliche Entwicklungen und das sich dadurch verändernde Arbeitsumfeld die Frage nach der Berechtigung einzelner Berufskostentypen aufgeworfen.

Deshalb besteht im Bereich der Berufskosten sowohl auf eidgenössischer als auch auf kantonaler Ebene Handlungsbedarf. Insofern wird die Stossrichtung des vorliegenden Vorschlags begrüsst, der unter anderem eine Vereinfachung sowie eine steuerliche Neutralität der Arbeitsformen anstrebt.

¹ Verordnung des EFD über den Abzug von Berufskosten der unselbstständigen Erwerbstätigkeit bei der direkten Bundessteuer (Berufskostenverordnung) vom 10. Februar 1993; SR 642.118.1

2. Die vom Bund vorgeschlagene Lösung

Gemäss dem Entwurf des Bundesgesetzes sollen unselbstständig erwerbstätige Personen neu zwischen einer einkommensunabhängigen Pauschale oder der Geltendmachung der effektiven Berufskosten wählen können. Damit sollen Verzerrungen bei der Wahl zwischen den Arbeitsformen reduziert und der administrative Aufwand sowohl bei den steuerpflichtigen Personen als auch bei den Steuerbehörden reduziert werden. Zudem soll die vorgeschlagene Lösung für den Bund aufkommensneutral sein.

3. Unsere Stellungnahme

Die Grundzüge der neuen Abzugsregelung für die Berufskosten sollen auf Gesetzesebene geregelt werden. Dabei sollen sowohl das DBG als auch das StHG angepasst werden. Die Höhe der einkommensunabhängigen Pauschale soll gemäss Entwurf jedoch das Eidgenössische Finanzdepartement in einer Verordnung festlegen. Dies können wir aus nachfolgenden Gründen nicht befürworten:

Die Höhe der Pauschale ist ein zentrales Element der hier vorgeschlagenen neuen Berufskostenregelung. Daher sollte sie nicht auf Departementebene beschlossen, sondern in einer Verordnung des Bundesrats festgelegt werden. Damit erfolgt der Beschluss auf der analogen Stufe wie in den meisten Kantonen. Dort werden die Einzelheiten zu den abzugsfähigen Berufskosten in der Regel auch vom Regierungsrat in einer Verordnung geregelt.

Auf Seite 12 des erläuternden Berichts werden die Kriterien der neuen Pauschale ausgeführt. Sie soll unabhängig von der Höhe des Einkommens (Einkommensunabhängigkeit) und der Form der Arbeitstätigkeit (Arbeitsformneutralität) möglich sein. Die Verfolgung dieser beiden Anliegen ist als positiv zu bewerten. Die Einkommensunabhängigkeit wird deshalb mit einer betragsmässig fixen Pauschale umgesetzt. Hinsichtlich der Arbeitsformneutralität ist jedoch festzuhalten, dass gewisse Personengruppen – insbesondere Personen mit einem hohen Anteil an Homeoffice-Tätigkeiten – von der Pauschale mehr profitieren werden als Pendlerinnen und Pendler.

Abzulehnen ist hingegen die vorgeschlagene Wahlmöglichkeit zwischen Pauschale und Geltendmachung der effektiven Kosten – umso mehr, als dass dieses Wahlrecht jährlich ausgeübt werden kann. Ein solches Wahlrecht untergräbt die beabsichtigte Vereinfachung der neuen Abzugsregelung. Bei Geltendmachung der effektiven Kosten bleibt der administrative Aufwand sowohl für die Steuerpflichtigen als auch für die Steuerbehörden nach wie vor sehr hoch. Damit möglichst wenige Personen die effektiven Kosten geltend machen, müsste folglich die Pauschale relativ hoch angesetzt werden, was zu einem Zielkonflikt mit der geforderten Ertragsneutralität führen würde.

Die angestrebte Aufkommensneutralität steht wiederum im Zielkonflikt mit der Vereinfachung – insbesondere wegen der vorgeschlagenen Wahlmöglichkeit. Um das Ziel einer wesentlichen Vereinfachung erreichen zu können, müsste die fixe Pauschale betragsmässig hoch genug festgelegt werden, um möglichst viele Steuerpflichtige davon abzuhalten, die effektiven Kosten geltend machen zu wollen. Doch dann müssten wohl erhebliche Steuerausfälle beim Bund und allenfalls auch bei den Kantonen in Kauf genommen werden.

Auf kantonaler Ebene soll die gleiche Regelung wie beim Bund gelten. Die Höhe der Pauschale liegt aber weiterhin in der Kompetenz der Kantone. Dieser Ansatz ist im Sinne der vertikalen Harmonisierung zu begrüssen. Im Erläuterungsbericht wird in diesem Zusammenhang festgehalten, dass bei Geltendmachung der effektiven Kosten auf der einen Ebene die Anwendung der Pauschale auf der anderen Ebene ausgeschlossen ist. Sollte dieser Grundsatz verbindlich so gelten, müsste er sowohl im DBG als auch im StHG festgehalten werden.

Gesetzestechisch fehlt im StHG eine gleichlautende Bestimmung wie im DBG zur angemessenen Kürzung der Pauschale. Auch im StHG ist festzuschreiben, dass diese bei unselbständiger Erwerbstätigkeit nur während eines Teils des Jahres oder bei Teilzeitarbeit zu kürzen ist. Diese Kürzung ist im Grundsatz richtig. Allerdings wird es in der Praxis bei einer allgemeinen Berufskostenpauschale weiterhin Auslegungsfragen geben, wie es auch heute schon da und dort zutrifft. So stellt sich z. B. die Frage, ob Pendler oder Pendlerinnen mit einem 80- oder 90-Prozentpensum, die täglich an den Arbeitsort fahren, tatsächlich weniger allgemeine Berufskosten haben. Eine lineare Kürzung der Pauschale scheint hier nicht sachgerecht. Oder man denke an die Lehrerinnen und Lehrer, welche ebensolche Berufskosten haben können, ob diese nun ein volles Unterrichtpensum oder etwas weniger haben; zudem kann dieses von Schuljahr zu Schuljahr ändern.

Die vorgeschlagene Änderung der Abzugsfähigkeit der Berufskosten wirkt sich auch auf die Bescheinigung von weiteren geldwerten Leistungen der Arbeitgebenden an die Arbeitnehmenden auf dem Lohnausweis aus. Dies ist insbesondere im Bereich der auswärtigen Verpflegung oder bei der Beteiligung des Arbeitgebenden z. B. an Kosten für Homeoffice-Tätigkeiten der Fall. Denn geldwerte Leistungen des Arbeitgebenden stellen grundsätzlich steuerbares Einkommen dar. Ebenfalls müssten Spesenreglemente geprüft werden, die z. B. Entschädigungen für Verpflegungskosten oder Homeoffice-Entschädigungen enthalten.

4. Ein anderer bzw. besserer Lösungsansatz

4.1. Nur noch Fixpauschale

Die allgemeine Stossrichtung der Vorlage – Vereinfachung und Arbeitsformneutralität – wird ausdrücklich begrüsst. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft hegt jedoch Zweifel daran, ob die Lösung mit der vorgeschlagenen Pauschale und der Möglichkeit, höhere effektive Kosten geltend machen zu können, der richtige Ansatz ist. Unter Berücksichtigung der Heterogenität der Kantone wird deshalb folgender Alternativvorschlag eingebracht:

Es soll sowohl im DBG als auch im StHG eine einkommensunabhängige, arbeitsformneutrale fixe Pauschale eingeführt werden. Diese deckt bis auf die nachfolgend aufgeführten Kosten alle Berufskosten ab. Effektive Kosten können in keinem Fall mehr zum Abzug gebracht werden. Wegen der fehlenden Abzugsfähigkeit der effektiven Kosten muss aus verfassungsrechtlicher Sicht die Fixpauschale auf Gesetzesebene geregelt werden. Das Ziel der Vereinfachung im System der Berufskostenabzüge wird mit diesem Vorschlag ebenso unterstützt bzw. verwirklicht.

4.2. Weiterhin Abzug für Fahrtkosten

Für die Fahrtkosten sollen die aktuell geltenden Regelungen sowohl auf Bundes- als auch auf Kantonsebene beibehalten werden. Damit können die unterschiedlichen Konstellationen und Bedürfnisse der Kantone (ländliche und urbane Kantone) und ihrer Steuerpflichtigen weit besser berücksichtigt werden. Ebenso sollen die effektiven Wohnkosten von Wochenaufenthaltern weiterhin zum Abzug zugelassen werden. Bei dieser relativ kleinen Personengruppe gäbe es beim Einbezug der Wohnkosten in die Fixpauschale eine nicht zu vertretende Schlechterstellung.

In der Konsequenz sollte die Höhe der Pauschale unter Ausklammerung der Fahrtkosten und der Wohnkosten bei Wochenaufenthalt tiefer angesetzt werden, als dies im erläuternden Bericht mit 5'800 Franken (Seite 18 ff.) vorgeschlagen wird. Die Kantone bleiben dabei nach wie vor frei, die Höhe der Pauschale zu bestimmen.

4.3. Vereinfachung und Harmonisierung

Dieser vorgeschlagene, alternative Lösungsansatz führt ebenfalls zu einer wesentlichen Vereinfachung beim Abzug der Berufskosten. Ebenso lässt sich das Ziel der Arbeitsformneutralität im Bereich der Verpflegungs- und der Homeoffice-Kosten erreichen. Aufgrund der unterschiedlichen Verhältnisse in den Kantonen ist in Kauf zu nehmen, dass dieses Ziel bei den Fahrtkosten nicht vollständig erreicht wird. Dank der Ausklammerung der Fahrtkosten dürfte es aber für die meisten Kantone möglich sein, die Pauschale gleich hoch wie bei der Bundessteuer anzusetzen. Dies würde im Sinne der Harmonisierung zu einer zusätzlichen Vereinfachung führen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Hochachtungsvoll



Kathrin Schweizer
Regierungspräsidentin



Nic Kaufmann
2. Landschreiber

Kanton Schaffhausen
Regierungsrat
Beckenstube 7
CH-8200 Schaffhausen
www.sh.ch

T +41 52 632 71 11
staatskanzlei@sh.ch



Regierungsrat

Eidgenössisches Finanzdepartement

per E-Mail:
vernehmlassungen@estv.
admin.ch

Schaffhausen, 28. März 2023

Vernehmlassung EFD betreffend Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 21. Dezember 2022 haben Sie uns eingeladen, in vorerwähnter Angelegenheit Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Gelegenheit

Der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen begrüsst die vorgeschlagenen Gesetzesänderung, mit welcher Berufskosten neu sowohl pauschal als auch – wie bisher – im tatsächlichen Umfang abgezogen werden können. Dies ermöglicht eine gegenüber den verschiedenen Arbeitsformen möglichst neutrale Lösung. Zu einzelnen Punkten haben wir folgende Änderungsanträge:

Die Grundzüge der neuen Regelung der Berufskosten sollen zwar auf Gesetzesebene geregelt werden. Die Höhe der einkommensunabhängigen Pauschale soll jedoch das Eidgenössische Finanzdepartement in einer Verordnung festlegen. Diese Stufe erachten wir als zu tief und regen, analog zu den meisten Kantonen, eine Regelung in der Verordnung der Exekutive (Bundesrat) an.

Im Erläuterungsbericht wird festgehalten, dass bei Geltendmachung der effektiven Kosten auf der einen Ebene (z.B. Bund) die Anwendung der Pauschale auf der anderen Ebene (z.B. Kanton) ausgeschlossen ist. Um Rechtssicherheit zu schaffen, sollte dieser Grundsatz sowohl im DBG als auch im StHG festgehalten werden.

Gesetzestechisch fehlt im StHG eine gleichlautende Bestimmung wie im DBG zur angemessenen Kürzung der Pauschale. Auch im StHG ist festzuschreiben, dass diese bei unselbständiger Erwerbstätigkeit nur während eines Teils des Jahres oder bei Teilzeitarbeit zu kürzen ist.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Änderungshinweise.



Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'D. Tamagni'.

Dino Tamagni

Der Staatsschreiber:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Bilger'.

Dr. Stefan Bilger



Regierungsrat, 9102 Herisau

Eidg. Finanzdepartement
Bundesgasse 3
3003 Bern

per E-Mail: vernehmlassungen@estv.admin.ch

PDF- und Wordversion

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 24. März 2023

Eidg. Vernehmlassung; Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 21. Dezember 2022 werden die Kantonsregierungen vom Eidgenössischen Finanzdepartement eingeladen, zum Entwurf für ein Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen bis zum 4. April 2023 Stellung zu nehmen.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Bei den Berufskosten einer unselbstständigen Haupterwerbstätigkeit werden gegenwärtig Abzüge für die Kosten der Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte, die Kosten für die auswärtige Verpflegung und für Schicht- und Nachtarbeit, die notwendigen Kosten für den auswärtigen Wochenaufenthalt sowie eine Pauschale für die übrigen Berufskosten (Bücher, Arbeitswerkzeuge usw.) gewährt. Anstelle der Pauschale für die übrigen Berufskosten kann die steuerpflichtige Person sowohl bei der direkten Bundessteuer als auch den Staats- und Gemeindesteuern in Appenzell Ausserrhoden die effektiven übrigen Berufskosten in Abzug bringen. Auch die mit einer Nebenerwerbstätigkeit verbundenen Berufskosten können in Abzug gebracht werden.

Die gegenwärtige Regelung zu den Berufskosten mit unterschiedlicher Praxis in den Kantonen und kantonal unterschiedlichen Fahrkostenabzügen hat sich bewährt. Den kantonal unterschiedlichen Gegebenheiten und Bedürfnissen der ländlichen und urbanen Kantone wird Rechnung getragen. Gleichzeitig wird damit dem steuerrechtlichen Grundsatz der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Rechnung getragen, da die zur Erzielung des Einkommens notwendigen Auslagen vom steuerbaren Einkommen abgezogen werden können.

Eine einheitliche einkommensunabhängige Pauschale von Fr. 5'800, die für die direkte Bundessteuer angedacht ist, erweist sich für gewisse Personengruppen – gerade für Wochenaufenthalter – als zu tief. Für gewisse Personengruppen – etwa für Personen mit einem hohen Anteil an Homeoffice – ergeben sich aus dieser



Pauschalierung Vorteile, da Abzüge für nicht angefallene Kosten geltend gemacht werden können. Zusätzlich zur dadurch entstehenden Ungleichbehandlung kann davon ausgegangen werden, dass die steuerpflichtigen Personen vermehrt effektive Berufskosten geltend machen werden, da diese je nach persönlicher Situation höher als die Pauschale ausfallen. Dies führt sowohl für die Steuerbehörden und auch für die steuerpflichtigen Personen zu nicht unerheblichen Mehraufwendungen.

Im Weiteren gilt es zu bedenken, dass eine Änderung der Abzugsfähigkeit der Berufskosten sich auch auf die Bescheinigung von weiteren geldwerten Leistungen der Arbeitgeber an die Arbeitnehmer auf dem Lohnausweis auswirkt. Dies ist insbesondere im Bereich der auswärtigen Verpflegung oder bei der Beteiligung des Arbeitgebers z. B. an Kosten für Homeoffice oder für einen Coworking-Arbeitsplatz der Fall. Geldwerte Leistungen des Arbeitgebers stellen grundsätzlich steuerbares Einkommen dar. Ebenfalls müssten die Spesenreglemente geprüft werden, die z. B. Entschädigungen für Verpflegungskosten oder Homeoffice-Entschädigungen enthalten, was zu einem weiteren administrativen Aufwand für die Steuerbehörden und die steuerpflichtigen Personen führt.

Mit der durch den Bundesrat vorgeschlagenen Pauschale in Verbindung mit der Möglichkeit, weiterhin die effektiven Berufskosten geltend zu machen, wird das Ziel einer Vereinfachung nicht erreicht. Im Weiteren werden dadurch steuerrechtliche Grundsätze nicht eingehalten und fiktive bzw. nicht notwendige Kosten zum Abzug zugelassen.

Der Regierungsrat spricht sich daher für die Beibehaltung der gegenwärtigen Regelung der Berufskostenabzüge aus, mit welcher die Heterogenität der Kantone bzw. der unterschiedlichen Voraussetzungen der berufstätigen Bevölkerung berücksichtigt und dem Grundsatz der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Rechnung getragen wird. Die vorliegende Anpassung der abzugsfähigen Berufskosten wird abgelehnt.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber



KANTON
APPENZELL AUSSER RHODEN



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
vernehmlassungen@estv.admin.ch

Appenzell, 16. März 2023

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbständig Erwerbstätigen Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 21. Dezember 2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbständig Erwerbstätigen zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie unterstützt die eingeschlagene Stossrichtung. Sie hegt aber Zweifel, ob die Lösung mit der vorgeschlagenen Pauschale und der Möglichkeit, die höheren effektiven Kosten gegebenenfalls geltend machen zu können, der richtige Ansatz ist. Unter Berücksichtigung der Heterogenität der Kantone bringt die Standeskommission folgenden Alternativvorschlag ein:

Es soll sowohl im DBG als auch im StHG eine einkommensunabhängige, arbeitsformneutrale fixe Pauschale eingeführt werden. Diese deckt bis auf die nachfolgend aufgeführten Kosten alle Berufskosten ab. Effektive Kosten können nicht mehr zum Abzug gebracht werden. Wegen der fehlenden Abzugsfähigkeit der effektiven Kosten ist aus verfassungsrechtlicher Sicht die Fixpauschale auf Gesetzesebene zu regeln. Das Ziel der Vereinfachung im System der Berufskostenabzüge wird mit diesem Vorschlag unterstützt.

Für die Fahrtkosten sollen die bestehenden Regelungen sowohl auf Bundes- als auch auf Kantonsebene beibehalten werden. Damit können die unterschiedlichen Konstellationen und Bedürfnisse der Kantone (ländliche und urbane Kantone) und ihrer Steuerpflichtigen besser berücksichtigt werden. Ebenso sollen die effektiven Wohnkosten von Wochenaufenthalterinnen und -aufenthaltern weiterhin zum Abzug zugelassen werden. Bei dieser kleinen Personengruppe gäbe es beim Einbezug der Wohnkosten in die Fixpauschale eine nicht zu vertretende Schlechterstellung.

Die Höhe der Pauschale sollte mit der Ausklammerung der Fahrtkosten und der Wohnkosten bei Wochenaufenthalt tiefer angesetzt werden, als dies im erläuternden Bericht mit Fr. 5'800.-- vorgeschlagen wird. Die Kantone bleiben nach wie vor frei, die Höhe der Pauschale zu bestimmen.

Der vorgeschlagene, alternative Lösungsansatz führt ebenfalls zu einer wesentlichen Vereinfachung bei den Berufskostenabzügen. Ebenso lässt sich das Ziel der Arbeitsformneutralität

im Bereich der Verpflegungs- und der Homeofficekosten erreichen. Aufgrund der unterschiedlichen Verhältnisse in den Kantonen ist in Kauf zu nehmen, dass dieses Ziel bei den Fahrtkosten nicht erreicht wird. Dank der Ausklammerung der Fahrtkosten dürfte es aber für die meisten Kantone möglich sein, die Pauschale gleich hoch wie bei der Bundessteuer anzusetzen. Dies würde im Sinne der Harmonisierung zu einer zusätzlichen Vereinfachung führen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:


Markus Dörig

Zur Kenntnis an:

- Finanzdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Finanzdepartement
Bundesgasse 3
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 89 42
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 3. April 2023

Bundesgesetz über die steuerliche Behandlung der Berufskosten von unselbstständig Erwerbenden; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken für das Schreiben des damaligen Vorstehers des Finanzdepartementes vom 21. Dezember 2022 und die Gelegenheit, uns zum Vorentwurf eines Bundesgesetzes über die steuerliche Behandlung der Berufskosten von unselbstständig Erwerbenden äussern zu können.

Aktuell findet im Kanton St. Gallen die geltende Berufskostenverordnung des Bundes (SR 642.118.1) aufgrund von Verweisen in der kantonalen Steuerverordnung (sGS 811.11) mehrheitlich auch bei den Kantons- und Gemeindesteuern Anwendung. In gewissen Bereichen bestehen aber auch Abweichungen zum Recht der direkten Bundessteuer. Der Abklärungsaufwand bei der Prüfung der zum Abzug beantragten Berufskosten ist nicht unerheblich. Das im Einsatz befindliche IT-System reduziert diesen nur teilweise. Bei gewissen Berufskostentypen ist der Abklärungsaufwand sogar relativ gross. Dies gilt z.B. für die Abzüge im Zusammenhang mit Tätigkeiten im Homeoffice (allfällige Kosten für ein Arbeitszimmer, reduzierter Abzug für die auswärtige Verpflegung und die Fahrt zum Arbeitsort), zumal auf dem Lohnausweis keine Angaben über die geleisteten Homeofficetage zu bescheinigen sind. Festzuhalten ist auch, dass in den vergangenen Jahren die Berechtigung einzelner Berufskostentypen vermehrt in Frage gestellt wurde, dies bedingt durch das heutige gesellschaftliche Umfeld und das Arbeitsumfeld.

Wir anerkennen, dass im Bereich der Berufskosten gesetzlicher Handlungsbedarf besteht. Eine diesbezügliche Reform drängt sich auf. Wir begrüssen auch die Stossrichtung der Vorlage, die einerseits eine Vereinfachung und damit eine Verbesserung der Effizienz und andererseits die steuerliche Neutralität der Arbeitsformen anstrebt. Als positiv zu werten ist ferner die Einkommensunabhängigkeit der neu vorgeschlagenen Pauschale, dass diese mit anderen Worten unabhängig von der Höhe des Einkommens aus unselbstständiger Erwerbstätigkeit sein soll. Eine einkommensunabhängige Pauschale berücksichtigt die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Steuerpflichtigen besser eine prozentuale Pauschale mit Mindest- und Maximalbetrag.



Das vorgeschlagene (jährliche) Wahlrecht zwischen Pauschale und Geltendmachung der effektiven Kosten lehnen wir hingegen ab. Ein solches Wahlrecht untergräbt die Vereinfachung, die mit der Neuordnung angestrebt wird. Bei Geltendmachung der effektiven Kosten bleibt der administrative Aufwand sowohl für die Steuerpflichtigen als auch für die Steuerbehörden nach wie vor sehr hoch. Dieser ist mit Blick auf die eher geringe Höhe der einzelnen Abzüge für Berufskosten unverhältnismässig. Um zu erreichen, dass möglichst wenige Personen die effektiven Kosten geltend machen, müsste die Pauschale relativ hoch angesetzt werden, was zu einem Zielkonflikt mit der beabsichtigten Aufkommensneutralität führen würde.

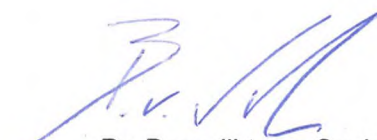
Deshalb soll sowohl im Bundesgesetz über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden (SR 642.14) als auch im Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer (SR 642.11) eine einkommensunabhängige, arbeitsformneutrale fixe Pauschale eingeführt werden. Diese soll mit Ausnahme der Fahrkosten und der Wohnkosten von Wochenaufenthalterinnen und Wochenaufenthalter alle Berufskosten von unselbständig Erwerbstätigen umfassen. Der Abzug von effektiven Kosten soll ausgeschlossen sein. Die Fixpauschale ist auf Gesetzesebene zu regeln, und bei Teilzeitarbeit oder Erwerbsunterbruch ist eine Kürzungsmöglichkeit vorzusehen. Nur die Einführung einer Pauschale, ohne dass alternativ die Möglichkeit zum Abzug der effektiven Kosten besteht, würde zur angestrebten Vereinfachung und Effizienzsteigerung im System der Berufskostenabzüge führen.

Für die Fahrtkosten sollen die aktuell geltenden Regelungen sowohl auf Bundes- als auch auf Kantonsebene beibehalten werden. Damit können die unterschiedlichen Bedürfnisse der Kantone und deren Steuerpflichtigen besser berücksichtigt werden. Ebenso sollen die effektiven Wohnkosten von Wochenaufenthalterinnen und Wochenaufenthalter weiterhin zum Abzug zugelassen werden. Ein Einbezug dieser Wohnkosten in die Fixpauschale wäre nicht sachgerecht, während ein Ausserachtlassen zu einer nicht vertretbaren Schlechterstellung für Wochenaufenthalterinnen und Wochenaufenthalter führen würde.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

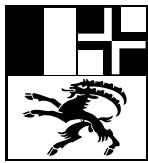
Im Namen der Regierung


Marc Mächler
Vizepräsident


Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
vernehmlassungen@estv.admin.ch



Sitzung vom

14. März 2023

Mitgeteilt den

16. März 2023

Protokoll Nr.

224/2023

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Bundesrätin Karin Keller-Sutter
Bundesgasse 3
3003 Bern

Per Mail (PDF und Word) an:
vernehmlassungen@estv.admin.ch

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Einladung zur Vernehmlassung vom 21. Dezember 2022.
Der Kanton Graubünden nimmt wie folgt Stellung:

1. Handlungsbedarf

Die Kantone wenden die geltende Verordnung des EFD über den Abzug der Berufskosten unselbstständig Erwerbstätiger bei der direkten Bundessteuer (Berufskostenverordnung; SR 642.118.1) und die publizierten Verwaltungsanweisungen (bspw. Merkblatt N2/2007 der ESTV) mehrheitlich auch für die Veranlagung der Kantons- und Gemeindesteuern an. Der Kanton Graubünden lehnt sich bei der Festsetzung der Pauschalansätze für die notwendigen Mehrkosten für Verpflegung und Unterkunft ausserhalb der Wohnstätte sowie bei Schichtarbeit an die Berufskostenverordnung an (Art. 31 Abs. 1 lit. b des Steuergesetzes für den Kanton Graubünden [StG; BR 720.000] i. V. m. Art. 10a der Ausführungsbestimmungen zur Steuergesetzgebung [ABzStG; BR 720.015]).

Trotzdem besteht aufgrund kantonaler Gesetzesspezialitäten eine gewisse Disharmonie. Die eingesetzten IT-Systeme reduzieren den Abklärungsaufwand bei der Prüfung der zum Abzug beantragten Berufskosten durch die Veranlagungsbehörden nur teilweise. Je nach Berufskostentyp ist der Abklärungsaufwand sogar unverhältnismässig gross. So sind z. B. beim Abzug für die Mehrkosten der auswärtigen Verpflegung besondere Abklärungen notwendig. Für die korrekte Berücksichtigung der Abzüge im Zusammenhang mit der Homeoffice-Tätigkeit (Kosten für das Arbeitszimmer, reduzierter Abzug für die auswärtige Verpflegung und die Fahrt zum Arbeitsort) werden die Abklärungen dadurch erschwert, dass auf dem auszustellenden Lohnausweis keine Angaben über die geleisteten Homeoffice-Tage zu bescheinigen sind. Zudem wird durch das heutige gesellschaftliche Umfeld und das Arbeitsumfeld immer wieder die Frage nach der Berechtigung einzelner Berufskostentypen aufgeworfen.

Der Kanton Graubünden teilt die Meinung des Bundesrats, dass beim Abzug von Berufskosten sowohl auf eidgenössischer als auch auf kantonaler Ebene Handlungsbedarf besteht. Die Stossrichtung des vorliegenden Vorschlags, der unter anderem eine Vereinfachung und die steuerliche Neutralität der Arbeitsformen anstrebt, wird deshalb begrüsst.

2. Stellungnahme

2.1. Gesetzesentwurf

Die Grundzüge der neuen Regelung der Berufskosten sollen auf Gesetzesebene geregelt werden. Dabei sollen sowohl das Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer (DBG; SR 642.11) als auch das Bundesgesetz über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden (StHG; SR 642.14) angepasst werden. Die Höhe der einkommensunabhängigen Pauschale soll das Eidgenössische Finanzdepartement in einer Verordnung festlegen. Die Höhe der Pauschale ist ein zentrales Element der hier vorgeschlagenen neuen Berufskostenregelung. Daher sollte sie nicht auf Departementsebene beschlossen, sondern in einer Verordnung des Bundesrats festgelegt werden. Damit erfolgt der Beschluss auf derselben Stufe wie in den meisten Kantonen. Dort werden die Einzelheiten zu den abzugsfähigen Berufskosten in der Regel vom Regierungsrat in einer Verordnung geregelt. Im Kanton

Graubünden werden die Pauschalansätze für die notwendigen Mehrkosten für Verpflegung und Unterkunft ausserhalb der Wohnstätte sowie bei Schichtarbeit von der Regierung auf Verordnungsstufe festgelegt (Art. 31 Abs. 1 lit. b StG i. V. m. Art. 10a ABzStG). Die abzugsfähigen Mindest- und Maximalpauschalen für die übrigen Berufskosten sind auf Gesetzesstufe festgelegt (Art. 31 Abs. 1 lit. c StG). Die notwendigen Fahrtkosten sind unbeschränkt abzugsfähig (Art. 31 Abs. 1 lit. a StG).

2.2. Einkommensunabhängige, arbeitsformneutrale Pauschale oder effektive Kosten

Die neue Pauschale soll unabhängig von der Höhe des Einkommens (Einkommensunabhängigkeit) und der Form der Arbeitstätigkeit (Arbeitsformneutralität) Anwendung finden können. Die Verfolgung dieser beiden Anliegen ist grundsätzlich als positiv zu bewerten. Die Einkommensunabhängigkeit kann mit einer betragsmässig fixierten Pauschale umgesetzt werden. Diese berücksichtigt die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Steuerpflichtigen besser, als eine prozentuale Pauschale mit Mindest- und Maximalbetrag. Hinsichtlich der Arbeitsformneutralität ist jedoch festzuhalten, dass gewisse Personengruppen – bspw. Personen mit einem hohen Anteil an Homeoffice oder Personen mit tiefen Berufskosten aufgrund eines kurzen Arbeitswegs – von der Pauschale stärker profitieren werden als Pendlerinnen und Pendler.

Die Vernehmlassungsvorlage erlaubt es dem Steuerpflichtigen, das Wahlrecht zwischen Pauschale und Geltendmachung der effektiven Kosten jährlich neu auszuüben. Ein solches Wahlrecht untergräbt die beabsichtigte Vereinfachung der neuen Regelung. Bei Geltendmachung der effektiven Kosten bleibt der administrative Aufwand für die Steuerbehörden nach wie vor sehr hoch. Damit möglichst wenige Personen die effektiven Kosten geltend machen, müsste die Pauschale hoch angesetzt werden, was zu einem Zielkonflikt mit der geforderten Ertragsneutralität führen würde.

2.3. Aufkommensneutralität

Die angestrebte Aufkommensneutralität steht im Zielkonflikt mit den Vereinfachungsbestrebungen der neuen Regelung, insbesondere aufgrund der vorgeschlagenen Wahlmöglichkeit. Um das Ziel einer wesentlichen Vereinfachung erreichen zu können, müsste die fixe Pauschale betragsmässig hoch genug festgelegt werden, um

möglichst viele Steuerpflichtige davon abzuhalten, die effektiven Kosten geltend zu machen, was jedoch zu Steuerausfällen beim Bund und allenfalls auch bei den Kantonen führen würde.

2.4. Verbindlichkeit für die Kantone

Auf kantonaler Ebene soll die gleiche Regelung wie beim Bund gelten. Die Höhe der Pauschale liegt aber weiterhin in der Kompetenz der Kantone. Dieser Ansatz ist im Sinne der vertikalen Harmonisierung zu begrüßen. Bei Geltendmachung der effektiven Kosten auf der einen Ebene soll die Anwendung der Pauschale auf der anderen Ebene ausgeschlossen sein. Soll dieser Grundsatz verbindlich gelten, müsste er sowohl im DBG als auch im StHG festgehalten werden.

Gesetzestechisch fehlt im StHG eine gleichlautende Bestimmung wie im DBG zur angemessenen Kürzung der Pauschale. Auch im StHG ist festzuhalten, dass diese bei unselbständiger Erwerbstätigkeit nur während eines Teils des Jahres oder bei Teilzeitarbeit zu kürzen ist. Diese Kürzung ist im Grundsatz richtig. Allerdings wird es in der Praxis, wie bereits heute, bei der allgemeinen Berufskostenpauschale weiterhin Auslegungsfragen geben. So stellt sich z. B. die Frage, ob Pendler oder Pendlerinnen mit einem 80 oder 90 Prozent Pensum, die täglich an den Arbeitsort fahren, tatsächlich weniger allgemeine Berufskosten haben. Eine lineare Kürzung der Pauschale scheint hier nicht sachgerecht.

2.5. Berufskosten / Lohnausweis / Spesenreglemente

Eine Änderung der Abzugsfähigkeit der Berufskosten, wie hier vorgeschlagen, wirkt sich auch auf die Bescheinigung von weiteren geldwerten Leistungen der Arbeitgeber an die Arbeitnehmenden auf dem Lohnausweis aus. Dies ist insbesondere im Bereich der auswärtigen Verpflegung oder bei der Beteiligung des Arbeitgebers z. B. an den Kosten für Homeoffice oder für einen Co-Working Arbeitsplatz der Fall, da geldwerte Leistungen des Arbeitgebers grundsätzlich steuerbares Einkommen darstellen. Auch Spesenreglemente müssten überprüft werden, da sie Entschädigungen für Verpflegungskosten oder Homeoffice-Entschädigungen enthalten können.

3. Alternativvorschlag

Die Stossrichtung der Vorlage – Vereinfachung und Arbeitsformneutralität – wird von der Regierung ausdrücklich begrüsst. Wir lehnen jedoch die Wahlmöglichkeit zwischen der Pauschale und den höheren effektiven Berufskosten ab. Unter Berücksichtigung der Heterogenität der Kantone unterbreiten wir folgenden Alternativvorschlag:

Es soll im DBG eine einkommensunabhängige, arbeitsformneutrale und betragsmässig fixierte Pauschale, die der Indexierung unterliegt, eingeführt werden. Auch das StHG soll eine einkommensunabhängige, arbeitsformneutrale Pauschale vorsehen, wobei die betragsmässige Festlegung der Pauschale den Kantonen überlassen werden soll. Die vorgeschlagene Pauschale soll bis auf die nachfolgend aufgeführten Kosten alle Berufskosten abdecken. Effektive Kosten können nicht mehr zum Abzug gebracht werden. Aufgrund der fehlenden Abzugsfähigkeit der effektiven Kosten ist aus verfassungsrechtlicher Sicht die Pauschale auf Gesetzesebene zu regeln. Das Ziel der Vereinfachung im System der Berufskostenabzüge wird mit diesem Vorschlag untermauert.

Für die notwendigen Fahrtkosten sollen die aktuell geltenden Regelungen sowohl auf Bundes- als auch auf Kantonsebene beibehalten werden. Damit können die unterschiedlichen Gegebenheiten und Bedürfnisse der Kantone (ländliche und urbane Kantone sowie Bergkantone) und ihrer Steuerpflichtigen besser berücksichtigt werden. Ebenso sollen die effektiven Wohnkosten von Wochenaufenthalten weiterhin zum Abzug zugelassen werden. Bei dieser Personengruppe gäbe es beim Einbezug der Wohnkosten in die Fixpauschale eine nicht zu vertretende Schlechterstellung.

Die vorgeschlagene Pauschale soll im DBG bei mindestens 5000 Franken angesetzt werden. Sie soll nicht wesentlich tiefer sein als der Betrag, den eine Vollzeitarbeitnehmerin oder ein Vollzeitarbeitnehmer heute für auswärtige Verpflegung und übrige Berufskosten abziehen darf. Würde die Pauschale betragsmässig wesentlich tiefer angesetzt, wären Vollzeitarbeitnehmerinnen und Vollzeitarbeitnehmer neu schlechter gestellt als unter der geltenden Ordnung. Gerade in Zeiten von Arbeitskräftemangel und unter Berücksichtigung der politischen Bestrebungen in der Schweiz, Anreize für höhere Pensen zu schaffen, sollte dies verhindert werden. Die Kantone sollen nach wie vor die Höhe der vorgeschlagenen Pauschale selber bestimmen.

Die vorgeschlagene Pauschale soll trotz des oben gemachten Vorbehalts bei einem Teilzeitpensum sowie bei längerem Erwerbsunterbruch gekürzt werden.

4. Zusammenfassung

Die Stossrichtung der Vorlage – Vereinfachung und Arbeitsformneutralität – wird vom Kanton Graubünden ausdrücklich begrüsst. Wir lehnen jedoch die Wahlmöglichkeit zwischen der Pauschale und den höheren effektiven Berufskosten ab und unterbreiten den oben erwähnten Alternativvorschlag.

Der Alternativvorschlag führt ebenfalls zu einer wesentlichen Vereinfachung bei den Berufskostenabzügen sowohl für die Steuerpflichtigen als auch für die veranlagenden Steuerbehörden. Des Weiteren lässt sich das Ziel der Arbeitsformneutralität im Bereich der Verpflegungs- und der Homeoffice-Kosten erreichen. Aufgrund der unterschiedlichen Gegebenheiten in den Kantonen ist in Kauf zu nehmen, dass diese Zielsetzungen bei den Fahrtkosten nicht erreicht werden können. Dank der Ausklammerung der Fahrtkosten dürfte es aber für die meisten Kantone möglich sein, die Pauschale gleich hoch wie bei der direkten Bundessteuer anzusetzen, was im Sinne der Harmonisierung zu einer zusätzlichen Vereinfachung führen würde.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und ersuchen Sie, unsere Anliegen in der weiteren Bearbeitung der Vorlage zu berücksichtigen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Peter Peyer

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Kopie an:

– Kantonale Steuerverwaltung

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Eidgenössische Steuerverwaltung
Bundesgasse 3
3003 Bern

22. März 2023

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat des Kantons Aargau bedankt sich für die Gelegenheit, zum vorgeschlagenen Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen Stellung nehmen zu können.

Der Abzug der Berufskosten soll mit einer einheitlichen, einkommensunabhängigen und alle Berufskosten umfassenden Pauschale erfolgen. Die Pauschale ist unabhängig vom Arbeitsort und es entfallen sämtliche Nachweise (sofern die Höhe des Arbeitspensums bekannt ist). Die Höhe der Pauschale wurde noch nicht festgelegt. Zahlen aus drei Kantonen deuten darauf hin, dass mit einer Pauschale von etwa Fr. 5'800.– eine für die direkte Bundessteuer möglichst aufkommensneutrale Wirkung erzielt würde.

Der Regierungsrat des Kantons Aargau ist der Ansicht, dass mit der einheitlichen Pauschale für die Berufskosten mobiles Arbeiten oder Arbeiten zu Hause künftig gegenüber der Arbeit am Arbeitsplatz im Betrieb steuerlich neutral behandelt werden kann.

Für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die den fixen Pauschalabzug für Berufskosten wählen werden, ergibt sich dadurch eine leichte Zeitersparnis beim Ausfüllen der Steuererklärung. Für die Steuerbehörden resultieren daraus Vereinfachungen im Veranlagungsverfahren.

Aufgrund der genannten Vorteile gegenüber der heutigen Regelung begrüsst der Regierungsrat im Grundsatz den in die Vernehmlassung gegebenen Umsetzungsvorschlag. Auch begrüsst der Regierungsrat die vorgeschlagene aufkommensneutrale Zielsetzung.

Da der Kanton Aargau ein klassischer Pendlerkanton ist, ergeben sich wohl für viele Einwohnerinnen und Einwohner etwas höhere Fahrtkosten als dies im erläuternden Bericht anhand der drei Vergleichskantone für die Abschätzung der Höhe der Pauschale zugrunde gelegt wurde. Die bisherige Fahrtkostenpauschale beträgt im Kanton Aargau Fr. 7'000.–, dies im Gegensatz zum Bund mit Fr. 3'000.–.

Aus Sicht des Regierungsrats ist folgendes besonders hervorzuheben: Eine administrativ vereinfachende Wirkung setzt voraus, dass die Steuerpflichtigen die angebotene Pauschale bevorzugen und nur vergleichsweise wenige Personen über den Nachweis der effektiven Kosten einen höheren Abzug erhalten. Hierzu darf die Pauschale auch nicht zu tief angesetzt werden, da sich die Deklaration der effektiven Kosten sonst für mehr Steuerpflichtige lohnt.

Der Regierungsrat beantragt daher, die Höhe des Pauschalabzugs nochmals neu zu ermitteln, indem eine grössere Anzahl Kantone als die bisherigen drei Kantone miteinander verglichen wird, und allfällig die Pauschale entsprechend anzupassen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Jean-Pierre Gallati
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin

z.K. an
vernehmlassungen@estv.admin.ch

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches
Finanzdepartement
Frau Karin Keller-Sutter
Bundesrätin
3003 Bern

Frauenfeld, 21. März 2023

184

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbständig Erwerbstätigen

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbständig Erwerbstätigen.

1. Allgemeine Bemerkungen

Wir begrüßen die vermehrte Pauschalierung zur Vereinfachung des Deklarations- und Veranlagungsverfahrens von Berufskosten und verweisen auf unsere Detailbemerkungen.

2. Bemerkungen zu einzelnen Artikeln

Art. 26 Abs. 1 lit. b E-DBG/Art. 9 Abs. 1 lit. b E-StHG

Die explizite Normierung des Wochenaufenthalterabzugs wird begrüsst. Die bisherige Regelung in Art. 9 Berufskostenverordnung sollte unbedingt beibehalten werden.

Art. 26 Abs. 1 lit. d E-DBG/Art. 9 Abs. 1 lit. d E-StHG

Die übrigen Berufskosten sollen künftig nur nach Nachweis der effektiven Kosten geltend gemacht werden, was in dieser Kategorie erfahrungsgemäss schwerfallen wird. Wir regen daher an, auch diesbezüglich eine Pauschale im bisherigen Rahmen beizubehalten. So könnte auch die Steuerdeklaration für die steuerpflichtige Person vereinfacht und unnötigen Einsprachen und Rechtsmittelverfahren vorgebeugt werden.

Den Lösungsansatz betreffend die Formen des mobilen Arbeitens erachten wir als unausgereift. Es stellen sich diesbezüglich viele Fragen, wie z.B., wann eine Home-Office-

2/2

Tätigkeit für einen Abzug qualifiziert, welche Kosten in diesem Zusammenhang geltend gemacht werden können und wie sich der Abzug bei Teilzeitpensen gestaltet. Die Eckwerte, wann welche Kosten des mobilen Arbeitens abzugsfähig sind, sollten aus Gründen der Rechtssicherheit in den Grundzügen auf Gesetzesstufe normiert werden. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass die Kumulation der Abzugsfähigkeit von ordentlichen Berufskosten und Kosten im Zusammenhang mit mobilem Arbeiten den Vollzug aufwendiger gestalten dürfte. Wir schlagen daher vor, die steuerliche Abzugsfähigkeit von mobilem Arbeiten in einer gesonderten Bestimmung zu regeln und auf die übrigen Berufsauslagen abzustimmen, damit Mitnahmeeffekte vermieden werden. Die bewährte Berufskostenpauschale als einfaches Mittel ist unbedingt beizubehalten.

Art. 26 Abs. 2 E-DBG/Art. 9 Abs. 2 E-StHG

Ob das Wahlrecht für die Pauschale breit beansprucht wird, hängt stark von deren Höhe ab. Es wird daher angeregt, die Pauschale so hoch anzusetzen, dass die Opportunitätskosten für eine Deklaration nach effektiven Kosten erhöht werden und in einem ungünstigen Verhältnis zur Pauschale stehen. Grundsätzlich ist die Höhe von Pauschalen „realitätsbezogen“ festzulegen. Eine grosszügige Bemessung erscheint aber vor dem Hintergrund der dadurch verfolgten Verfahrensvereinfachung sinnvoll (vgl. auch: REICH/VON AH/BRAWAND, in: ZWEIFEL/BEUSCH (HRSG.), Kommentar zum DBG, 4. Aufl., Basel 2022, Art. 9 N 16). Der Umstand, dass die Pauschale bei Teilzeit- oder Temporarpensen zu kürzen ist, begrüssen wir ausdrücklich.

Art. 26 Abs. 3 E-DBG

Die Kompetenzdelegation an das Eidgenössische Finanzdepartement befürworten wir.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

Die Präsidentin des Regierungsrates



Der Staatsschreiber



Numero
1463

fr

0

Bellinzona
22 marzo 2023

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale delle finanze (DFF)
Bundesgasse 3
3003 Berna

*Invio per posta elettronica (word e pdf):
vernehmlassungen@estv.admin.ch*

Procedura di consultazione concernente la Legge federale sulla deduzione fiscale delle spese professionali delle persone esercitanti un'attività lucrativa dipendente

Gentili signore, egregi signori,

vi ringraziamo per averci coinvolto nella procedura di consultazione citata a margine e, dopo attento esame del rapporto esplicativo del 21 dicembre 2022, vi comunichiamo quanto segue.

1. Rapporto esplicativo del 21 dicembre 2022

Nel citato rapporto esplicativo del 21 dicembre 2022, il Consiglio federale propone una nuova regolamentazione delle spese professionali, orientata alla deduzione di un importo forfetario unitario, che persegue un triplice obiettivo:

- essere il più neutrale possibile rispetto alle diverse forme di lavoro;
- semplificare la procedura;
- incidere il meno possibile sul gettito fiscale.

La deduzione forfetaria unitaria non richiede alcun giustificativo ed è concessa a tutte le persone esercitanti un'attività lucrativa dipendente, a prescindere dal luogo di lavoro. Ne hanno diritto le persone che lavorano nella sede del datore di lavoro così come le persone che lavorano da casa. La deduzione forfetaria introduce, come detto, una semplificazione generale che riguarda allo stesso modo contribuenti e pubblica amministrazione e comporta altresì un importante miglioramento sotto il profilo della neutralità fiscale rispetto alle varie forme di lavoro. Con l'introduzione di un importo forfetario unitario, che genererà un onere fiscale identico a parità di reddito e di condizioni, viene meno il vincolo tra deduzioni e forma di lavoro.

In alternativa all'importo forfetario, le persone esercitanti un'attività lucrativa dipendente potranno continuare a dedurre le spese effettivamente sostenute presentando i necessari giustificativi. A tal fine viene preservata nella forma attuale la limitazione delle spese di trasporto, così come rimangono deducibili, in particolare, le spese supplementari necessarie per i pasti fuori domicilio e il soggiorno fuori domicilio. Potranno inoltre essere dedotte le spese sostenute per il lavoro mobile o il lavoro a domicilio, anche se il datore di lavoro mette a disposizione una postazione di lavoro.

Le ripercussioni finanziarie della nuova regolamentazione delle spese professionali dipenderanno dall'ammontare dell'importo forfetario unitario. Sulla base dei dati analizzati di tre Cantoni (Basilea-Campagna, Soletta e Berna), l'importo forfetario dovrebbe aggirarsi intorno ai 5'800 franchi per ottenere l'auspicato effetto di neutralità sul gettito dell'imposta federale diretta. Come avviene oggi, in caso di occupazione a tempo parziale, tale importo dovrà essere ridotto proporzionalmente al tasso di occupazione.

2. Osservazioni

La massima semplificazione della procedura può essere raggiunta unicamente con l'introduzione di una deduzione forfetaria unitaria per tutti i lavoratori dipendenti, senza la possibilità di comprovare costi effettivi più elevati. Solo in questo modo verrebbe eliminato l'onere di documentazione per i contribuenti e di controllo per la pubblica amministrazione.

La soluzione proposta dal Consiglio federale, per contro, non porta ad una reale ed auspicata semplificazione della procedura, nella misura in cui il contribuente rimane libero di dedurre le spese effettivamente sostenute. Anzi, in taluni casi l'onere amministrativo potrebbe addirittura aggravarsi. Si pensi, in particolare, alla prevista possibilità di dedurre fiscalmente le spese per il lavoro mobile e gli altri spazi (ad es. quelli destinati al *co-working*) oppure le spese per la messa a disposizione di strumenti ed attrezzature private, che il datore di lavoro non rimborsa. In tutti questi casi occorrerà distinguere una quota professionale deducibile, ritenuto che le spese di mantenimento del contribuente e della sua famiglia continueranno a non essere ammesse in deduzione. Ciò comporterà un onere amministrativo non indifferente per i contribuenti, che dovranno raccogliere tutti i necessari giustificativi, ma anche per l'autorità di tassazione, che dovrà controllare la documentazione allegata alla dichiarazione d'imposta e distinguere la quota professionale da quella privata. Senza dimenticare inoltre che il contribuente dovrà giustificare tutte le *altre spese professionali* necessarie all'esercizio della professione, che rientrano oggi nell'importo complessivo previsto dagli art. 26 cpv. 1 lett. c LIFD e 25 cpv. 1 lett. c LT. Tali spese non potranno più essere dedotte in via forfetaria, come avviene oggi, ma dovranno essere giustificate individualmente, con conseguente ulteriore aggravio per contribuenti ed autorità di tassazione.

La soluzione proposta dal Consiglio federale non garantisce nemmeno una piena neutralità fiscale rispetto alle forme di lavoro. Una simile neutralità è certamente raggiunta con la deduzione forfetaria unitaria. Per contro, la possibilità di dedurre le spese effettivamente sostenute potrebbe nuovamente incidere sulle scelte dei contribuenti.

Come il diritto vigente, anche la regolamentazione proposta dal Consiglio federale favorisce in linea di massima la scelta di fare il pendolare, in quanto soltanto in quel caso si possono far valere le spese di trasferta tra il domicilio e il luogo di lavoro come pure le spese supplementari per pasti fuori domicilio. Tale agevolazione risulta particolarmente significativa nel nostro Cantone, dove non esiste alcun tetto massimo di deduzione delle spese di trasporto. Chinatosi a suo tempo sulla questione, il Consiglio di Stato era giunto alla conclusione che l'introduzione in Ticino di un plafond per le deduzioni delle spese di trasporto avrebbe comportato un'eccessiva penalizzazione per i contribuenti domiciliati nelle zone più discoste del Cantone (in particolare nelle valli).

3. Conclusioni

Il Consiglio di Stato accoglie positivamente gli sforzi del Consiglio federale per semplificare la procedura a vantaggio di contribuenti e pubblica amministrazione. La libertà di scelta lasciata alle persone esercitanti un'attività lucrativa dipendente, che potranno in futuro continuare a dedurre le spese effettivamente sostenute, rischia tuttavia di inficiare questo fondamentale obiettivo, come anche l'obiettivo della neutralità fiscale rispetto alla scelta della forma di lavoro.

Solo una deduzione forfetaria unitaria per tutti i lavoratori dipendenti, senza la possibilità di comprovare costi effettivi più elevati, porterebbe ad una reale e benvenuta semplificazione del sistema per tutti gli attori in gioco (datori di lavoro, amministrazione fiscale e contribuenti) e sarebbe peraltro coerente con la politica ambientale perseguita dal Cantone volta a incentivare l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici.

Vogliate gradire, gentili signore, egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Claudio Zali

Il Cancelliere

Arnoldo Coduri

Copia a:

- Consiglio di Stato (decs-dir@ti.ch; dfe-dir@ti.ch; di-dir@ti.ch; dss-dir@ti.ch; dt-dir@ti.ch; can-sc@ti.ch)
- Divisione delle contribuzioni (dfe-dc@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet

Madame la Conseillère fédérale
Karin Keller-Sutter
Département fédéral des finances
Bundesgasse 3
3003 Berne

Par courriel :
Vernehmlassungen@estv.admin.ch

Réf. : 23_COU_149

Lausanne, le 29 mars 2023

Consultation fédérale relative à la loi fédérale sur la déduction fiscale des frais professionnels des personnes exerçant une activité lucrative dépendante

Madame la Conseillère fédérale,

Faisant suite à votre courrier du 21 décembre 2022, le Conseil d'Etat vous remercie de l'opportunité qui lui est offerte de prendre position, dans le cadre de la consultation, sur la loi fédérale sur la déduction fiscale des frais professionnels des personnes exerçant une activité lucrative dépendante.

Si le Canton de Vaud peut se rallier, sur le principe, au projet du Conseil fédéral à savoir que les personnes exerçant une activité lucrative dépendante doivent désormais pouvoir choisir entre un forfait indépendant du revenu pour les frais professionnels ou la revendication des frais professionnels effectifs, les cantons restants libres de déterminer le montant du forfait pour l'ICC, il ne peut toutefois pas accepter que les frais de déplacement soient englobés dans ce forfait unique.

En effet, s'agissant des frais de déplacement, il convient de tenir compte des différences cantonales notamment eu égard aux disparités dans la densité et le maillage des transports en commun à disposition des usagers. Partant, en la matière, la réglementation en vigueur doit impérativement être maintenue, à tout le moins au niveau cantonal.

Il convient également que tant la LIFD que la LHID prévoient explicitement que le forfait fixe doit être réduit en conséquence en cas de travail à temps partiel ainsi qu'en cas d'interruption prolongée de l'activité professionnelle. Toutefois, en matière d'IFD, le montant du forfait indépendant du revenu doit être fixé par le Département fédéral des finances au moyen d'une ordonnance. Par ailleurs, le rapport explicatif précise que si les frais effectifs sont revendiqués à un niveau, l'application du forfait à l'autre niveau est exclue. Si ce principe a effectivement un caractère obligatoire, il doit alors figurer aussi bien dans la LIFD que dans la LHID.

Finalement, bien que le Canton de Vaud ne rejette pas la possibilité laissée aux contribuables de revendiquer leurs frais professionnels de manière détaillée (déduction des frais effectifs), celle-ci demeure néanmoins, dans le cadre de la taxation de masse, très problématique sous l'angle de la praticabilité et l'on peut s'interroger sur l'opportunité de son maintien. Un tel choix compromet la simplification prévue du nouveau régime. Car, lorsqu'il s'agit de revendiquer les frais effectifs, la charge administrative reste très élevée tant pour les contribuables que pour les autorités fiscales.

En vous remerciant d'avance pour la prise en considération de nos observations, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER



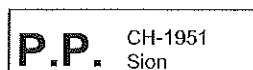
Aurélien Buffat

Copies

- Office des affaires extérieures
- Administration cantonale des impôts



2023.00913



A

Poste CH SA

Frau Bundesrätin
Karin Keller-Sutter
Eidg. Finanzdepartement
Bundesgasse 3
3003 Bern



Referenzen MA
Datum

22. März 2023

Vernehmlassungsverfahren betreffend das Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbenden

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Am 21. Dezember 2022 hat der Bundesrat das EFD beauftragt, bei den Kantonen (und weiteren Empfängergruppen) die Vernehmlassung zum im Titel erwähnten Bundesgesetzesentwurf zu eröffnen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zu dieser Gesetzesvorlage Stellung nehmen zu können.

1. Aktuelle Praxis

Die Kantone wenden die geltende Berufskostenverordnung des Bundes und die daraus publizierten Verwaltungsanweisungen (bspw. Merkblatt N2 2007 der ESTV) grundsätzlich auch für die Veranlagung der Kantons- und Gemeindesteuern an. Die eingesetzten IT-Systeme reduzieren den Abklärungsaufwand bei der Prüfung der zum Abzug beantragten Berufskosten durch die Veranlagungsbehörden teilweise. Je nach Berufskostentyp bleibt der Abklärungsaufwand aber relativ gross. So sind z. B. beim Abzug für die Mehrkosten der auswärtigen Verpflegung besondere Abklärungen notwendig. Und für die korrekte Berücksichtigung der Abzüge im Zusammenhang mit der Homeoffice-tätigkeit (Kosten für das Arbeitszimmer, reduzierter Abzug für die auswärtige Verpflegung und die Fahrt zum Arbeitsort) werden die Abklärungen dadurch erschwert, dass auf dem auszustellenden Lohnausweis keine Angaben über die geleisteten Homeoffice-tage zu bescheinigen sind. Insofern wird die Stossrichtung des vorliegenden Vorschlags, der unter anderem eine Vereinfachung und die steuerliche Neutralität der Arbeitsformen anstrebt, begrüsst.

2. Vorgeschlagene Lösung

Neu sollen unselbstständig erwerbstätige Personen zwischen einer einkommensunabhängigen Pauschale für die Berufskosten oder der Geltendmachung der effektiven Berufskosten wählen können. Damit sollen Verzerrungen bei der Wahl zwischen den Arbeitsformen reduziert und der administrative Aufwand sowohl bei den steuerpflichtigen Personen als auch bei den Steuerbehörden verkleinert werden. Zudem soll die vorgeschlagene Lösung für den Bund aufkommensneutral sein.



3. Stellungnahme

3.1 Gesetzliche Regelung

Die Grundzüge der neuen Regelung der Berufskosten sollen auf Gesetzesesebene geregelt werden. Dabei sollen sowohl das DBG als auch das StHG angepasst werden. Die Höhe der einkommensunabhängigen Pauschale soll jedoch das Eidgenössische Finanzdepartement in einer Verordnung festlegen. Die Höhe der Pauschale ist ein zentrales Element der hier vorgeschlagenen neuen Berufskostenregelung. Daher sollte sie nicht auf Departementebene beschlossen, sondern in einer Verordnung des Bundesrats festgelegt werden. Damit erfolgt der Beschluss auf der analogen Stufe wie in den meisten Kantonen. Dort werden die Einzelheiten zu den abzugsfähigen Berufskosten in der Regel vom Regierungsrat in einer Verordnung geregelt.

3.2 Einkommensunabhängige, arbeitsformneutrale Pauschale oder effektive Kosten

Im erläuternden Bericht werden die Kriterien einer neuen Pauschale ausgeführt. Sie soll unabhängig von der Höhe des Einkommens (Einkommensunabhängigkeit) und der Form der Arbeitstätigkeit (Arbeitsformneutralität) möglich sein. Die Verfolgung dieser beiden Anliegen ist als grundsätzlich positiv zu bewerten. Die Einkommensunabhängigkeit wird mit einer betragsmässig fixen Pauschale umgesetzt. Diese berücksichtigt die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Steuerpflichtigen besser, als dies mit einer prozentualen Pauschale mit Mindest- und Maximalbetrag der Fall ist. Hinsichtlich der Arbeitsformneutralität ist jedoch negativ festzuhalten, dass gewisse Personengruppen – bspw. Personen mit einem hohen Anteil an Homeoffice – von der Pauschale mehr profitieren werden als Pendlerinnen und Pendler.

Abzulehnen ist die vorgeschlagene Wahlmöglichkeit zwischen Pauschale und Geltendmachung der effektiven Kosten – umso mehr, als dass dieses Wahlrecht jährlich ausgeübt werden kann. Ein solches Wahlrecht untergräbt die beabsichtigte Vereinfachung der neuen Ordnung. Bei Geltendmachung der effektiven Kosten bleibt der administrative Aufwand sowohl für die Steuerpflichtigen als auch für die Steuerbehörden nach wie vor sehr hoch. Damit möglichst wenige Personen die effektiven Kosten geltend machen, müsste die Pauschale relativ hoch angesetzt werden, was zu einem Zielkonflikt mit der geforderten Ertragsneutralität auch auf Kantonsebene führen würde.

3.3 Aufkommensneutralität

Die angestrebte Aufkommensneutralität steht im Zielkonflikt mit der Vereinfachung; insbesondere wegen der vorgeschlagenen Wahlmöglichkeit. Der unbeschränkte Fahrkostenabzug ist im Wallis - mit seinem weitläufigen Kantonsgebiet und dem weniger gut ausgebauten ÖV-Netz - ein wichtiges Instrument um der Entvölkerung der Berggemeinden entgegenzuwirken. Um das Ziel einer wesentlichen Vereinfachung erreichen zu können, müsste die fixe Pauschale betragsmässig hoch genug festgelegt werden, um möglichst viele Steuerpflichtige davon abzuhalten, die effektiven Kosten geltend machen zu wollen. Doch dann müssten wohl erhebliche Steuerausfälle auf allen Ebenen in Kauf genommen werden.

3.4 Verbindlichkeit für die Kantone

Auf kantonalen Ebene soll die gleiche Regelung wie beim Bund gelten. Die Höhe der Pauschale liegt aber weiterhin in der Kompetenz der Kantone. Dieser Ansatz ist im Sinne der vertikalen Harmonisierung zu begrüßen. Im Erläuterungsbericht wird in diesem Zusammenhang festgehalten, dass bei Geltendmachung der effektiven Kosten auf der einen Ebene die Anwendung der Pauschale auf der anderen Ebene ausgeschlossen ist. Sollte dieser Grundsatz verbindlich gelten, müsste er sowohl im DBG als auch im StHG festgehalten werden.

Gesetzestechisch fehlt im StHG eine gleichlautende Bestimmung wie im DBG zur angemessenen Kürzung der Pauschale. Auch im StHG ist festzuschreiben, dass diese bei unselbständiger Erwerbstätigkeit nur während eines Teils des Jahres oder bei Teilzeitarbeit zu kürzen ist.

Diese Kürzung ist im Grundsatz richtig. Allerdings wird es in der Praxis wie bereits heute bei der allgemeinen Berufskostenpauschale weiterhin Auslegungsfragen geben. So stellt sich z. B. die Frage, ob Pendler oder Pendlerinnen mit einem reduzierten Prozentpensum, die täglich an den Arbeitsort fahren, tatsächlich weniger allgemeine Berufskosten haben. Eine lineare Kürzung der Pauschale scheint hier nicht sachgerecht.

3.5 Berufskosten / Lohnausweis / Spesenreglemente

Eine Änderung der Abzugsfähigkeit der Berufskosten wie hier vorgeschlagen wirkt sich auch auf die Bescheinigung von weiteren geldwerten Leistungen der Arbeitgebenden an die Arbeitnehmenden auf dem Lohnausweis aus. Dies ist insbesondere im Bereich der auswärtigen Verpflegung oder bei der Beteiligung des Arbeitgebenden z. B. an Kosten für Homeoffice oder für einen Coworking Space Arbeitsplatz der Fall. Denn geldwerte Leistungen des Arbeitgebenden stellen grundsätzlich steuerbares Einkommen dar. Ebenfalls müssten die Spesenreglemente geprüft werden, die z. B. Entschädigungen für Verpflegungskosten oder Homeoffice-Entschädigungen enthalten.

4. Würdigung der vorgeschlagenen Lösung

Die Stossrichtung der Vorlage erfüllt aus unserer Sicht die Zielsetzung nicht und kann in dieser Form nicht unterstützt werden. Das in der Vernehmlassung vorgestellte Projekt der pauschalisierten Abzüge führt dazu, dass der Steuerpflichtige auswählt, welche Variante für ihn vorteilhafter ist, was zu Mehraufwänden bei der Veranlagung und zu Mindereinnahmen auf allen Ebenen führen würde.

Der unbegrenzte Abzug der Fahrkosten (Privatauto) ist wie erwähnt im Kanton Wallis ein sehr zentrales Element um die Entvölkerung der Berggebiete aufzuhalten und dient der korrekten Abbildung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Die Höhe der Abzüge für das Privatauto überstieg bei 40 % aller Walliser Steuerpflichtigen mit Fahrkosten die bisherige Abzugshöhe bei der direkten Bundessteuer von 3'000 Franken und rund 21 % konnten bisher gar einen Abzug von 5'000 Franken und mehr geltend machen (Steuerperiode 2021). Diese Kosten müssten daher auch künftig zwingend effektiv geltend gemacht werden können, um der Zielsetzung der Aufkommensneutralität zu entsprechen.

Ebenso sollten die effektiven Wohnkosten von Wochenaufenthalten weiterhin zum Abzug zugelassen werden. In unserem Kanton betrifft dies erfahrungsgemäss eine grössere Personen-Gruppe als in anderen Kantonen.

Aufgrund der erwähnten topografischen Verhältnisse und des Auseinanderliegens von Wohn- und Arbeitsort in unserem Kanton, sind die Abzüge der Mehrkosten für die auswärtige Verpflegung bei uns ebenfalls höher als im Durchschnitt aller Kantone.

Wie bereits erwähnt, stellt die Abbildung der Arbeitssituation im nach Covid-Zeitalter mit der starken Zunahme der Homeoffice-Tätigkeit für die Steuerbehörden einen enormen Abklärungsaufwand dar. Wir haben im Kanton Wallis versucht, wie in anderen Kantonen auch, die Arbeitgeber anzuhalten die Homeofficetage «freiwillig» auf dem Lohnausweis anzugeben. Dies hat aber, weil nicht zwingend vorgeschrieben, nur lückenhaft funktioniert und ist im Lichte der Gleichbehandlung wenig befriedigend. Wir würden es daher sehr begrüssen, wenn die Anzahl Homeofficetage (oder eines Prozentsatzes) verbindlich im Lohnausweis aufgenommen werden könnte mit entsprechender Anpassung der Wegleitung zum Ausfüllen.

Wir sind der Meinung, dass die aktuelle Lösung in Verbindung mit einer Begrenzung der Fahrkosten auf Bundesebene und in verschiedenen Kantonen zufriedenstellend funktioniert. Sollte entgegen unserer Meinung trotzdem eine Pauschale für die gesamten Berufskosten eingeführt werden, müssten zwingend die Fahrkosten und die Kosten für den auswärtigen Wochenaufenthalt ausgenommen werden.

Nach Abwägung aller Elemente vermag die vorgeschlagene Lösung aus den erwähnten Gründen insgesamt nicht zu überzeugen und es überwiegen für uns die Vorteile zur Beibehaltung des bisherigen Systems.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Staatsrates

Der Präsident



Roberto Schmidt



Die Staatskanzlerin



Monique Albrecht

Kopie an vernehmlassungen@estv.admin.ch



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courrier électronique

Département fédéral des finances
Palais fédéral
3003 Berne

Loi fédérale sur la déduction fiscale des frais professionnels des personnes exerçant une activité lucrative dépendante

Madame la conseillère fédérale,

Votre correspondance du 21 décembre 2022 relative à la procédure de consultation susmentionnée nous est bien parvenue et a retenu notre meilleure attention.

Le présent projet fait suite à la motion Ryser 20.3844 « Télétravail. Instaurer l'égalité fiscale » du 19 juin 2020 qui vise à réduire les distorsions qui affectent actuellement le choix entre les formes de travail.

À ce titre, le projet instaure une déduction des frais professionnels sous la forme d'un forfait unique, incluant tous les types de frais, quel que soit le revenu et quelle que soit la forme (télétravail ou autre). Ce forfait serait indépendant du lieu de travail et ne nécessiterait aucun justificatif. Le rapport indique que cette déduction permettrait d'assurer un traitement fiscal neutre du travail mobile et du travail à domicile par rapport au travail dans les locaux de l'employeur. Il relève également la simplification de la procédure de remplissage des déclarations d'impôt par les contribuables mais aussi de la procédure de taxation.

L'usage du télétravail a considérablement augmenté durant la pandémie et a modifié durablement les formes de travail, du moins pour certaines catégories d'emplois. En ce sens, nous saluons le projet car il permet de moderniser le système de déduction des frais professionnels et de l'adapter ainsi aux nouveaux modes de travail.

Cependant, il s'agit de ne pas s'écarter de l'objectif poursuivi par la déduction des frais professionnels. En effet, elle doit permettre d'imposer un revenu net permettant de respecter le principe constitutionnel de l'égalité de traitement, concrétisé en droit fiscal, par l'imposition selon la capacité contributive. La déduction forfaitaire, telle que prévue dans le projet en incluant les frais de déplacement, ne permet pas, à notre sens, de respecter ce principe constitutionnel. Et ce, même si la possibilité de déduire les frais effectifs en lieu et place de la déduction forfaitaire est maintenue. En effet, l'option des frais effectifs implique la nécessité de justifier tous les frais, y compris les autres frais professionnels (jusqu'ici déductible dans le cadre du forfait de 3%, min. 2000.- et max. 4000.-). Une telle exigence paraît excessive et aura bien entendu un effet dissuasif sur les contribuables. Vu les moyens de paiement utilisés et autres objectifs environnementaux, il est d'usage aujourd'hui de renoncer à l'impression des tickets de caisse.

Si toutefois, les contribuables devaient privilégier la déduction des frais effectifs, alors le projet de loi ferait échec à une simplification des procédures de remplissage des déclarations d'impôt et de taxation. Afin d'éviter une telle situation, le forfait devrait être suffisamment attractif, mais avantagerait les contribuables ayant peu de frais professionnels contrairement aux personnes ayant des frais de repas chaque jour et un lieu de travail éloigné de leur domicile. Le montant mentionné de CHF 5'800.- pour l'impôt fédéral direct ne l'est certainement pas et s'il devait être adapté engendrerait un coût important tant pour le canton que pour les collectivités publiques dans leur ensemble.

De plus, il ressort du rapport (p. 23) que les gagnants de ce système de déduction forfaitaire seraient notamment les contribuables suivants :

- Salariés sans frais de déplacement ou avec des coûts de déplacements modestes,
- Salariés sans frais supplémentaires pour repas hors domicile,
- Pour les autres frais professionnels, les salariés touchant un salaire net inférieur à CHF 85'700 francs.

Si les deux dernières catégories ne sont en soi pas problématiques, la première l'est, en lien avec le principe de la capacité contributive. La déduction proposée octroie un avantage aux contribuables ayant peu ou pas de frais, alors qu'elle augmente les exigences envers ceux qui ont des frais élevés, notamment des frais de déplacement. Ces contribuables devraient opter pour les frais effectifs et à cet effet, justifier chaque rubrique des frais professionnels.

Aussi, en conclusion, si le principe d'une déduction forfaitaire adaptée pour certains frais pourrait être admis, nous estimons que la déduction pour frais de déplacement doit en être écartée. En effet, celle-ci est propre à chaque canton car elle est en lien avec leurs situations géographiques, topographiques et l'accessibilité aux transports publics. De plus, il s'agit de ne pas privilégier un domaine d'activité à un autre car les nouvelles formes de travail ne concernent pas tous les contribuables. À ce titre, il est nécessaire de faire preuve de prudence afin de ne pas instaurer un clivage social. La réglementation actuelle pour les frais de déplacement devrait être maintenue.

En excluant les frais de déplacement, le montant du forfait devrait être fixé à un niveau inférieur, les cantons restant libres de le déterminer.

En vous remerciant de l'attention portée au présent courrier, nous vous prions d'agréer, Madame la conseillère fédérale, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 27 mars 2023

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. KURTH

La chancelière,
S. DESPLAND





Le Conseil d'Etat

1238-2023

Département fédéral des finances (DFF)
Madame Karin Keller-Sutter
Conseillère fédérale
Bundesgasse 3
3003 Berne

Concerne : consultation relative à la loi fédérale sur la déduction fiscale des frais professionnels des personnes exerçant une activité lucrative dépendante

Madame la Conseillère fédérale,

Nous faisons suite à la communication du 21 décembre 2022 adressée aux gouvernements cantonaux relative à l'objet visé en marge, et vous remercions de nous donner la possibilité de prendre position sur cet avant-projet de loi.

Après avoir pris connaissance du projet soumis en consultation, notre Conseil salue, par l'instauration d'une déduction des frais professionnels sous la forme d'un forfait indépendant du revenu, la volonté de simplification voulue par le Conseil fédéral, qui doit bénéficier tant aux contribuables qu'aux autorités fiscales en charge de son application.

Afin qu'une telle réforme atteigne ses objectifs, notre Conseil estime qu'il convient de tenir compte des observations suivantes.

1. Prise de position du Conseil d'Etat de la République et canton de Genève

1.1 Montant de la déduction forfaitaire

Selon la nouvelle réglementation, les salariés auront la possibilité de choisir entre le forfait et la déduction des frais effectifs.

Le rapport explicatif relève avec justesse que l'importance du montant de la déduction forfaitaire aura un effet décisif sur le choix du contribuable d'opter entre une déduction forfaitaire ou effective. Toutefois, la volonté affichée d'arriver à une solution neutre sur le plan des recettes, conduisant à estimer le forfait à environ 5 800 francs selon le rapport explicatif, risque d'entrer rapidement en contradiction avec la volonté d'encourager le choix d'une déduction forfaitaire.

En effet, ce montant ne nous apparaît pas suffisamment incitatif au regard de l'éventail des déductions effectives que le contribuable pourra alternativement invoquer¹.

Il conviendrait ainsi de retenir une déduction forfaitaire plus élevée, au risque de voir un nombre trop important de contribuables opter pour une déduction effective des frais professionnels, ce qui irait à l'encontre de l'objectif visé par la présente réforme.

1.2 Modalités concernant la déduction des frais effectifs

Pour les salariés qui opteront pour la déduction des frais effectifs, par exemple parce que le montant de la déduction forfaitaire ne serait pas suffisamment incitatif, il conviendrait d'adapter l'avant-projet de loi sur les déductions suivantes :

- Frais effectifs en relation avec le télétravail :

Les profondes évolutions intervenues ces dernières années dans le monde du travail avec un recours toujours plus important au télétravail sont désormais prises en compte dans l'avant-projet mis en consultation.

La nouvelle disposition de l'article 26 alinéa 1 lettre d de la loi fédérale sur l'impôt fédéral direct (LIFD) permettra de déduire les frais de télétravail non remboursés par l'employeur, mais également les frais d'équipement (écran, imprimante, etc.) et ce même si l'employeur fournit une place de travail.

Pour les salariés et les autorités fiscales, il s'agira ainsi d'opérer une distinction entre les frais occasionnés par le train de vie et les frais professionnels induits par le télétravail. Cette distinction sera, en pratique, difficile à réaliser² ce qui implique des précisions ainsi qu'une délimitation claire inscrite dans l'Ordonnance fédérale, au risque d'occasionner, d'une part, d'importantes difficultés de mise en œuvre pour les salariés et les administrations fiscales et, d'autre part, des pratiques cantonales non harmonisées.

- Frais effectifs en relation avec les frais supplémentaires de repas pris hors du domicile :

La détermination des frais effectifs dans le contexte de la détermination des frais supplémentaires de repas pris hors du domicile (nouvel art. 26 al. 1 let. b) peut entraîner un travail administratif fastidieux, tant pour le contribuable que pour l'autorité de taxation. Il est essentiel à nos yeux que l'Ordonnance fédérale détermine un montant limite journalier forfaitaire à l'instar de ce qui est prévu dans le droit actuel pour cette déduction.

1.3 Autres adaptations nécessaires

- S'agissant des obligations déclaratives des employeurs pour une application correcte de la nouvelle réglementation, il conviendra d'examiner les adaptations nécessaires des certificats de salaire fournis par les employeurs, en particulier s'agissant des informations relatives au télétravail.
- En ce qui concerne le choix d'une déduction forfaitaire ou effective, le rapport explicatif précise que si le salarié revendique par exemple les frais effectifs au niveau fédéral, l'application du forfait au niveau cantonal est exclue. Si ce principe devait avoir un caractère obligatoire, il devrait être explicitement précisé dans la loi.

¹ Frais de déplacement 3 000 francs, repas pris hors du domicile 3 200 francs, et autres frais, par exemple liés au télétravail.

² A titre d'exemple, dans quelles circonstances une pièce du logement doit-elle être considérée comme exclusivement affectée au travail ? Une pièce utilisée quelques jours par semaine (p.ex. lorsque l'employeur autorise 2 jours de télétravail) peut-elle être considérée comme « exclusivement affectée au travail » ?

- Le nouvel article 26 alinéa 2 LIFD prévoit que la déduction forfaitaire est réduite de manière appropriée si l'activité lucrative n'est exercée que pendant une partie de l'année ou à temps partiel. Ce principe devrait également être précisé dans la loi fédérale sur l'harmonisation des impôts directs des cantons et des communes (LHID) à des fins d'harmonisation.

2. Prise de position et solution alternative de la Conférence suisse des impôts (CSI)

Dans sa prise de position du 24 février 2023, la CSI propose une solution alternative. Il s'agirait d'introduire uniquement une déduction forfaitaire qui couvrirait tous les frais professionnels, à l'exception des frais de déplacement et des dépenses résultant du séjour hors du domicile qui continueraient à être déduits. Les autres frais effectifs ne pourraient plus être déduits.

Notre Conseil soutient cette solution alternative, qui règle les difficultés relevées au chiffre 1 ci-avant, et conduit à une simplification considérable des déductions pour frais professionnels.

En synthèse de ce qui précède, notre Conseil accueille positivement l'avant-projet de loi soumis à la procédure de consultation. La réduction réelle de la charge administrative, tant pour les contribuables que les autorités fiscales, dépendra toutefois de l'importance du montant de la déduction forfaitaire retenue ainsi que des précisions qui seront apportées quant à la prise en considération de certaines charges effectives. La solution alternative présentée par la CSI rencontre notre adhésion première. A défaut, il conviendra de retenir une déduction forfaitaire plus élevée que celle estimée dans le rapport explicatif au risque de voir un nombre trop important de contribuables opter pour une déduction effective de leurs frais professionnels.

En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre parfaite considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Righetti

Le président :



Mauro Poggia

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Par courriel en version PDF et Word

Département fédéral des finances

Madame la Conseillère fédérale

Karine Keller-Sutter

Bundesgasse 3

3003 Bern

vernehmlassungen@estv.admin.ch

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Delémont, le 14 mars 2023

Loi fédérale sur la déduction fiscale des frais professionnels des personnes exerçant une activité lucrative dépendante : ouverture de la procédure de consultation

Madame la Conseillère fédérale,

Le Gouvernement jurassien a été invité par votre Département à se prononcer au sujet de la loi fédérale mentionnée en objet et il vous en remercie.

Le traitement des déductions fiscales pour les frais professionnels exige, selon les pratiques actuelles, un grand travail de contrôle pour les autorités fiscales cantonales. Les spécificités des législations cantonales en la matière renforcent d'autant la complexité de la matière. En outre, l'augmentation des possibilités offertes par les employeurs en termes de télétravail, depuis la récente pandémie, a fait apparaître de nouvelles problématiques. Pour toutes ces raisons, le Gouvernement jurassien estime que la modification législative, qui tend à une simplification du système, peut se justifier.

La loi fédérale sur la déduction fiscale des frais professionnels des personnes exerçant une activité lucrative dépendante permettra à celles-ci de choisir entre un forfait indépendant du revenu et la revendication des frais professionnels effectifs. En optant pour la déduction des frais effectifs, les contribuables concernés devront apporter la preuve de la réalisation de ceux-ci.

De l'avis de l'exécutif jurassien, une telle possibilité de choix ne permettra pas une simplification du processus de taxation pour les autorités fiscales. Celles-ci devront, au contraire, procéder à de nouveaux contrôles concernant la réalisation de frais professionnels revendiqués à leurs coûts effectifs alors que certains de ceux-ci sont admis de manière forfaitaire selon le droit actuel (frais de repas notamment). La charge administrative qui en découlerait pour les autorités fiscales et pour les contribuables ne semble pas opportune.

En outre, pour que le plus grand nombre de contribuables portent leur choix sur une déduction forfaitaire, le montant de celui-ci devrait être conséquent. A défaut, les contribuables qui connaissent des frais effectifs importants continueront à revendiquer ceux-ci en déduction. Un forfait conséquent aurait cependant des impacts financiers non négligeables pour toutes les collectivités publiques (Confédération, cantons et communes). De tels impacts iraient à l'encontre du but poursuivi par la modification légale mise en consultation.

Pour ces raisons, le Gouvernement jurassien estime que permettre un choix entre une déduction forfaitaire et une déduction effective des frais professionnels doit être exclu du projet de révision législative. Ainsi, pour les déductions de leurs frais professionnels, les contribuables ne devraient pouvoir bénéficier que d'un montant forfaitaire.

Une telle restriction des possibilités de déduction offertes aux contribuables doit, cependant, prendre en considération les spécificités cantonales et régionales. En effet, les offres en matière de transports publics et les nécessités de déplacement ou de séjours hebdomadaires hors du domicile ne sont pas identiques entre les différents cantons. Afin de tenir compte des particularités des régions périphériques, le Gouvernement jurassien estime donc que les frais de déplacement et les frais de chambre et pension à la semaine ne doivent pas être compris dans le forfait déductible. Ces frais doivent, au contraire, continuer à pouvoir être revendiqués de manière effective ou forfaitaire par les contribuables concernés. A l'inverse, une grande inégalité de traitement entre les contribuables au niveau suisse serait à craindre.

Les spécificités régionales entre les cantons justifient, enfin et de l'avis du Gouvernement jurassien, que le montant du forfait soit laissé à la libre appréciation des cantons. Le coût des repas et les possibilités offertes en termes de télétravail notamment varient fortement d'un canton à l'autre. En ce sens, un forfait identique entre tous les cantons suisses apparaîtrait comme inéquitable.

Pour toutes ces raisons et moyennant les précisions ci-dessus, le Gouvernement jurassien est donc favorable au but poursuivi par la modification législative proposée.

Le Gouvernement vous remercie de lui avoir donné la possibilité de prendre position à ce sujet et il vous prie de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Jacques Gerber
Président



Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'État

Per Mail: vernehmlassungen@estv.admin.ch

Bern, 29. März 2023

Vernehmlassung: Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zur obengenannten Vernehmlassungsvorlage Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens.

Die Mitte unterstützt die Einführung einer Pauschale

Mit der vorliegenden Vorlage soll unselbstständig erwerbstätigen Personen neu die Möglichkeit gegeben werden, den Anzug von Berufskosten mit einer Pauschale geltend zu machen. Die Pauschale umfasst alle Berufskosten und ist unabhängig vom Einkommen oder Arbeitsort. Alternativ können die Berufskosten auch wie anhin durch den Nachweis der effektiven Kosten abgezogen werden. Dies soll sowohl bei der direkten Bundessteuer wie auch für die kantonalen Steuern gelten.

Die Mitte begrüsst grundsätzlich die vorgeschlagenen Änderungen bezüglich des steuerlichen Abzugs der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen. Die Möglichkeit der Geltendmachung der Berufskosten durch eine Pauschale führt aus ihrer Sicht zu einer steuerlichen Neutralität der Arbeitsformen und vereinfacht den Aufwand für die Steuerpflichtigen sowie für die Verwaltung. Im Zusammenhang mit der beantragten Änderung ist für Die Mitte eine möglichst aufkommensneutrale Regelung von zentraler Bedeutung. Aus diesem Grund begrüsst sie, dass diese Zielsetzung so auch vom Bundesrat festgehalten wird.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

Die Mitte

Sig. Gerhard Pfister
Präsident Die Mitte Schweiz

Sig. Gianna Luzio
Generalsekretärin Die Mitte Schweiz

FDP.Die Liberalen, Postfach, 3001 Bern

Bern, 30. März 2023
VL Berufskostenpauschale / CW

Eidg. Steuerverwaltung
Eigerstrasse 65
3003 Bern

Elektronischer Versand: vernehmlassungen@estv.admin.ch

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

Neu sollen unselbstständig erwerbstätige Personen zwischen einer Pauschale für die Berufskosten oder der Geltendmachung der tatsächlichen Berufskosten wählen können. Vor dem Hintergrund des verbreiteten mobilen Arbeitens begrüsst FDP.Die Liberalen das Ziel, diese neue Arbeitsrealität mit dem Abzugssystem in Einklang zu bringen. Damit würden alle Arbeitsformen steuerlich neutral behandelt. Pauschalabzüge reduzieren zudem den Aufwand für Steuerpflichtige bei der Steuerdeklaration und verringern gleichzeitig den Aufwand für die Steuerbehörden bei der Überprüfung.

Allerdings hapert es bei der praktischen Umsetzung. Die vorgeschlagene Pauschalregelung berücksichtigt beispielsweise die unterschiedlichen regionalen Gegebenheiten in der Schweiz nicht, wie die unterschiedliche Grösse der Kantone. Der vorgeschlagene Einbezug der Fahrtkosten in die Pauschale kann somit kontraproduktive Auswirkungen zur Folge haben. Eine zu hoch angesetzte Pauschale würde eine signifikante finanzielle Belastung darstellen, während eine zu niedrig angesetzte Pauschale dazu führen würde, dass viele Personen auf die Geltendmachung der tatsächlichen Berufskosten ausweichen. Das würde wiederum zu mehr Kontrollaufwand bei den Steuerbehörden führen und die positiven Effekte der Gesetzesanpassung reduzieren. Eine Schlechterstellung droht auch Personen mit höheren Löhnen, da die heute geltenden übrigen Berufskosten nicht mehr an den Lohn gekoppelt, sondern in der Berufspauschale vorgesehen wären. Dies könnte zu einer höheren Steuerbelastung führen und zur Folge haben, dass sie sich für das effektive Abrechnen entscheiden, was wiederum dem Gedanken der Reform widerspricht.

Die FDP fordert den Bundesrat daher auf, die Vorlage zu überarbeiten und diese Überlegungen zur Praktikabilität zu berücksichtigen. Eine eventuelle Einführung einer Deklaration zur mobilen Arbeit in der Lohnabrechnung lehnt die FDP im Sinne der Eigenverantwortung und des Bürokratieabbaus ab.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse

FDP.Die Liberalen

Der Präsident



Thierry Burkart
Ständerat

Der Generalsekretär



Jon Fanzun



GRÜNE Schweiz

Waisenhausplatz 21
3011 Bern

Raphael.noser@gruene.ch
031 326 66 07

Eidgenössisches
Finanzdepartement EFD
Eidgenössische Steuerverwaltung ESTV
Eigerstrasse 65
3003 Bern

vernehmlassungen@estv.admin.ch

Bern, 4. April 2023

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Zusammenhang mit der im Titel vermerkten Vernehmlassung haben Sie die GRÜNEN zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zur Vorlage zu äussern.

Mobiles Arbeiten und Arbeiten von zu Hause bietet ein grosses Potential für eine sozial verträglichere und umweltgerechtere Arbeitsweise. Sie können die Mobilitätsemissionen reduzieren, die Verkehrsinfrastruktur entlasten und zu einer besseren Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Arbeitsleben beitragen. Das heutige Steuersystem bevorzugt – durch Abzüge für Fahrtkosten oder Verpflegung ausser Haus – allerdings Arbeitsverhältnisse mit möglichst langen Arbeitswegen. Vor diesem Hintergrund begrüssen die GRÜNEN den Vorschlag des Bundesrates, das Steuerrecht gegenüber den unterschiedlichen Arbeitsformen zumindest neutral auszugestalten. Bereits mit der Motion [20.3844 Ryser «Steuerliche Gleichstellung von Telearbeit»](#) haben die GRÜNEN auf den Handlungsbedarf hingewiesen und den Bundesrat zu einer entsprechenden Anpassung des Steuerrechts aufgefordert.

Neben der Beseitigung von Fehlanreizen stehen für die GRÜNEN, wie auch für den Bundesrat, eine ertragsneutrale Ausgestaltung sowie administrative Vereinfachungen im Vordergrund. Beides kann deutlich besser erreicht werden, wenn der Abzug der Berufskosten in Zukunft ausschliesslich durch die Geltendmachung einer Pauschale erfolgt – ohne Möglichkeit, wahlweise die effektiven Kosten abzuziehen. Die GRÜNEN beantragen dem Bundesrat

entsprechend, die Vorlage dahingehend anzupassen, dass die Berufskosten zukünftig ausschliesslich durch eine Pauschale geltend gemacht werden können. Neben den bereits erwähnten Vorteilen würden dadurch auch die Anreize für möglichst lange Arbeitswege sowie die Möglichkeiten der Steueroptimierung zusätzlich verkleinert.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Balthasar Glättli
Präsident



Raphael Noser
Fachsekretär

Bundesrätin Karin Keller Suter
Eidgenössisches Finanzdepartement
Bundesgasse 3
3003 Bern

Elektronisch an:
vernehmlassungen@estv.admin.ch

Bern, 4. April 2023

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von un- selbstständig Erwerbstätigen

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen im Rahmen der rubrizierten Vernehmlassung Stellung zur Vorlage.
Wir äussern uns dazu wie folgt:

Die SVP begrüsst grundsätzlich die Schaffung eines Bundesgesetzes über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständigen Erwerbstätigen. Dabei muss die Höhe der Abzugspauschale so festgelegt werden, dass diese auch im Vergleich zum Abzug der effektiven Kosten bestehen kann.

Der Bund schlägt vor, dass die Steuerpflichtigen neu zwischen einer Abzugspauschale der Berufskosten oder der Geltendmachung der tatsächlichen Berufskosten wählen können. Damit sollen Verzerrungen bei der Wahl der Arbeitsform abgebaut und der administrative Aufwand sowohl bei den Steuerpflichtigen als auch bei den Steuerbehörden reduziert werden. Die vorgeschlagene Abzugspauschale kann neu auch für Personen, welche im Homeoffice arbeiten, geltend gemacht werden.

Von der Wahlfreiheit profitieren alle

Die betroffenen Steuerzahler können neu zwischen einer verfahrensvereinfachenden Pauschale und dem Abzug der effektiven Berufskosten wählen. Damit können Steuerzahler durch den bewusst gewählten Abzug effektiv Steuern einsparen. Ein gewählter Pauschalabzug erlaubt zudem ein schnelleres Ausfüllen der Steuererklärung durch den Steuerzahlenden sowie eine schnellere Abwicklung durch die Steuerbehörde. Die Pauschale fördert somit die administrative Entlastung, was die SVP ausdrücklich begrüsst.

Gefahr eines zu tiefen Pauschalabzugs

Ziel der Vorlage ist es, dass der Pauschalabzug auch gegen die abzugsberechtigten effektiven Berufskosten bestehen kann. Es bestehen erhebliche Zweifel, ob dies bei einer Pauschale in der vorgeschlagenen Grössenordnung von Fr. 6000 (direkte Bundessteuer) bei der Mehrheit der Steuerpflichtigen der Fall sein wird. Falls sich

die überwiegende Mehrheit der Steuerzahlenden für den Abzug der effektiven Berufskosten entscheidet, würde die anvisierte administrative Entlastung für den Steuerpflichtigen und die Steuerbehörde grösstenteils dahinfliegen. Deshalb müsste der Pauschalabzug, welcher im Gesetz zu regeln ist, auf jeden Fall hoch genug angesetzt werden.

Alternativ könnte eine arbeitsformneutrale Pauschale unter Ausklammerung der Abzüge für Fahrkosten und Wohnkosten von Wochenaufenthalten geschaffen werden. Es sind gerade diese beiden Kostenträger, welche die Steuerzahler dazu verleiten, einen effektiven Berufskostenabzug geltend zu machen.

Deshalb behält sich die SVP vor, nach Festlegung der Höhe des Pauschalabzugs und dessen Ausgestaltung, abschliessend Stellung zur Vorlage zu nehmen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident



Marco Chiesa
Ständerat

Der Generalsekretär



Peter Keller
Nationalrat



Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Eidgenössische Steuerverwaltung ESTV
Eigerstrasse 65
3003 Bern

vernehmlassungen@estv.admin.ch

Bern, 4. April 2023

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Zustellung der Vernehmlassungsunterlagen.

Grundsätzliche Bemerkungen

Der Bund schlägt eine neue Regelung für die steuerlichen Abzüge von Berufsauslagen vor. Die Steuerpflichtigen sollen die Berufskosten neu entweder mit einer Pauschale von rund 5800 Franken geltend machen können, oder sie können sie effektiv abziehen – u.a. mit einem neuen Abzug für mobiles Arbeiten/Homeoffice/Co-Working-Spaces, einer Pauschale für die auswärtige Verpflegung und einem Maximalbetrag für die Fahrkosten. Diese neue Regelung wird damit begründet, dass die Steuern heute in Bezug auf die Wahl des Arbeitsortes nicht neutral seien. Zudem wäre die Pauschale eine administrative Vereinfachung.

Tatsächlich aber ist der Einfluss der Steuern auf die Wahl des Arbeitsortes relativ gering. Ob jemand auswärts in der Firma bzw. bei Kunden arbeitet oder die Möglichkeit hat, seine Arbeit zuhause zu machen, ist vor allem von der Branche oder der Tätigkeit vorgegeben (kaum Homeoffice-Möglichkeit bei Handwerkern, Industriearbeitenden oder Spitalpersonal). Zudem spielen die effektiven Kosten für das Pendeln oder die Verpflegung auswärts eine wesentlich grössere Rolle als die allfällige Steuerersparnis durch Abzüge. So können ArbeitnehmerInnen zuhause sowohl die ganzen Transportkosten (ÖV Abo/Benzin), wie auch Opportunitätskosten (Arbeitsweg) vermeiden. In allen Pausen kann auf günstigere Verpflegungsmöglichkeiten zurückgegriffen werden. Ausserdem wird von der Steuer abgezogene Infrastruktur (z.B. Peripherie) auch privat genutzt.

Sozialdemokratische Partei
der Schweiz

Theaterplatz 4
Postfach · 3011 Bern

Telefon 031 329 69 69
Telefax 031 329 69 70

In den letzten Jahren und vor allem während der Corona Pandemie haben viele Unternehmen Möglichkeiten geschaffen, im Homeoffice zu arbeiten. Arbeitgeber haben ihre IT-Infrastruktur angepasst und physische Arbeitsplätze reduziert. Arbeitnehmende ihrerseits richteten sich zu Hause ein Büro ein. Dies ist auch ohne steuerliche Anreize geschehen. Die Entwicklung beschränkt sich aber hauptsächlich auf den tertiären Sektor. Der primäre und der sekundäre Sektor sind mehrheitlich von dieser Entwicklung ausgeschlossen.

Verteilungswirkung: Bericht des Bundes ungenügend

Steuerabzüge haben relevante Verteilungswirkungen. Der erläuternde Bericht des Bundes ist diesbezüglich unvollständig und nur bedingt geeignet, die vorgeschlagene Neuregelung der Abzüge angemessen zu beurteilen.

Von der neuen Regelung werden vor allem folgende Berufstätige profitieren:

- PendlerInnen, welche einen Teil ihrer Arbeit auf dem Arbeitsweg erledigen (neuer Abzug für mobiles Arbeiten).
- Berufstätige, welche nahe bei ihrem Arbeitsplatz wohnen und sich zuhause verpflegen können (neue Pauschale höher als frühere Abzüge).
- Berufstätige mit hohen Berufsauslagen, für die es sich lohnt, die Abzüge geltend zu machen (Arbeitnehmende in den oberen Lohnklassen).
- Berufstätige, die in erster Linie im Homeoffice arbeiten, aber kein separates Büro zu Hause haben (Pauschale höhere als heutige Abzugsmöglichkeiten).
- Berufstätige mit tieferen Einkommen und geringen Fahrkosten (neue Pauschale höher als heutige Abzüge). Allerdings zahlen diese Einkommensgruppen wenig Steuern, so dass die Abzüge eine geringe Auswirkung auf die Steuerbelastung haben.

VerliererInnen können Berufstätige sein, die hohe Berufsauslagen haben, aber nicht über die Ressourcen verfügen, in der Steuererklärung die Auslagen detailliert anzugeben.

Gesamt betrachtet könnten die Abzüge für Gutverdienende steigen. Für Personen mit sehr tiefen Berufsauslagen werden die Abzüge unabhängig vom Lohn durch die Pauschale ansteigen, jedoch werden aufgrund der Steuerprogression vor allem Gutverdienende davon profitieren. Der Systemwechsel von pauschaler zu effektiver Besteuerung bei den übrigen Berufskosten könnte vor allem bei Personen mit wenig Einkommen zu geringeren Abzügen führen.

Aufkommensneutralität fraglich

Gemäss den Vernehmlassungsunterlagen soll die Abzugspauschale so gesetzt werden, dass die Vorlage auf Bundesniveau aufkommensneutral umgesetzt wird. Wie bereits oben erwähnt, ist die Analyse der möglichen Verteilungswirkungen und Anreize nur in Grundzügen gemacht. Es ist denkbar, dass höhere Einkommen und Personen in hybriden Arbeitsformen, die ebenfalls eher in den höheren Lohnklassen anzutreffen sind, mehr Abzüge geltend machen können. Das wäre mit Einnahmenverlusten verbunden. Die SP sieht hier Vertiefungsbedarf.

Schlussfolgerungen

Die SP Schweiz stellt sich nicht grundsätzlich gegen die Stossrichtung der Vorlage. Allerdings birgt sie nennenswerte Risiken. Es könnten neue Ungerechtigkeiten entstehen, indem einkommensstärkere Haushalte am Ende weniger Steuern zahlen. Und sie kann zu Steuerausfällen führen. Wir fordern deshalb eine genauere Untersuchung der Verteilungswirkungen und der Auswirkungen auf die Steuereinnahmen. Die Neuregelung der Abzüge soll nicht zu Steuererleichterungen für höhere Lohnklassen und zu Steuerausfällen führen. Bei den übrigen Abzügen gibt es zudem Klärungsbedarf. Der Abzug für Gewerkschaften und Berufsverbände ist heute nicht einheitlich geregelt. Dieser müsste auf Bundes- und Kantonsebene explizit vorgesehen werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen.

Sozialdemokratische Partei der Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Luciano Ferrari
Leiter Politische Abteilung



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Eidg. Steuerverwaltung ESTV

3003 Bern

vernehmlassungen@estv.admin.ch

Bern, 20. März 2023
TE / F100

Stellungnahme der SAB zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbständig Erwerbstätigen (Pauschalisierung Abzugsmöglichkeiten)

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Mit der oben erwähnten Vorlage will der Bundesrat neu die Möglichkeit schaffen, die Berufskosten von unselbständig erwerbstätigen Steuerpflichtigen in Form eines Pauschalabzuges vorzunehmen. Der Bundesrat reagiert damit auf die starke Zunahme von Homeoffice und mobilem Arbeiten als neue Arbeitsformen. Bereits vor der Corona-Pandemie haben diese Arbeitsformen stark zugenommen. Im Zuge der Corona-Pandemie haben sie einen weiteren Schub erhalten. Schätzungen zufolge haben im Jahr 2021 rund 40% der Erwerbstätigen an mindestens einem Tag von zu Hause aus gearbeitet. Die früheren Vorbehalte vieler Arbeitgeber bezüglich nachlassender Arbeitsleitungen der Arbeitnehmenden haben sich nicht bestätigt. Homeoffice und mobiles Arbeiten haben sich definitiv als moderne Arbeitsformen etabliert, die auch den Bedürfnissen der Arbeitnehmenden entsprechen. Nicht alle Arbeitnehmenden können und wollen aber von zu Hause aus arbeiten. Man kann deshalb davon ausgehen, dass der sehr hohe Spitzenwert des Jahres 2021 wieder etwas abflachen wird.

Homeoffice und Arbeit von unterwegs liegt auch im Interesse der Verkehrspolitik und der Raumentwicklung. Denn dadurch können die Spitzenbelastungen im öffentlichen Verkehr und auf der Strasse gebrochen werden. Der Bedarf nach Büroflächen in den urbanen Zentren wird ebenfalls weiterhin rückläufig sein. Frei werdende Flächen können anders genutzt werden, insbesondere auch als Wohnraum. Das liegt im Interesse der

Siedlungsentwicklung nach innen und hilft, die weiter steigende Nachfrage nach Wohnraum zu befriedigen.

Das Steuerrecht trägt diesen modernen Arbeitsverhältnissen bis anhin nicht Rechnung. Die SAB begrüsst deshalb ausdrücklich, dass der Bundesrat nun einen Vorschlag unterbreitet, der diesen modernen Ansprüchen Rechnung trägt. Die SAB unterstützt in diesem Sinne die Vorlage mit der Wahlmöglichkeit, die Berufskosten entweder weiterhin effektiv abzurechnen oder in Form einer Pauschale geltend zu machen.

Die SAB versteht die Überlegungen des Bundesrates, diese Pauschale kostenneutral für den Bundeshaushalt auszugestalten. Gestützt auf Zahlen aus drei Kantonen hat der Bundesrat eine Simulation vorgenommen und sieht eine Pauschale von 5 800 Fr. vor. Die genaue Höhe dieser Pauschale soll später auf Verordnungsebene festgelegt werden. Wie der Bundesrat im erläuternden Bericht selber schreibt, ist die Datengrundlage für die Festlegung dieser Pauschale äusserst dünn. Die SAB schlägt deshalb vor, die Pauschale auf 6 300 Fr. festzulegen. Die Auswertung im erläuternden Bericht zeigt, dass bei einer Höhe von 5 800 Fr. die Benutzer des Langsamverkehrs und jene auf kurzen Distanzen zu den Gewinnern zählen, während Pendler auf längeren Distanzen eher zu den Verlierern zählen. Die Realität zeigt, dass mit Arbeitnehmende, welche an einzelnen Tagen Homeoffice machen, dafür an anderen Tagen längere Pendlerdistanzen in Kauf nehmen. Während man lange davon ausging, dass eine Fahrtzeit von einer Stunde pro Weg in etwa der maximale tägliche Pendlerradius sei, hat sich dieser Radius in den letzten Jahren deutlich ausgedehnt. Das hat nicht nur mit Corona und Homeoffice zu tun, sondern zum Beispiel auch mit dem ausgetrockneten Wohnungsmarkt in den Kernstädten. Wenn die Abzüge nun schon reformiert werden, dann sollten sie diesen neuen Realitäten Rechnung tragen.

Die SAB ist somit gesamthaft mit der Vorlage einverstanden. Wir schlagen aber vor die Höhe des Pauschalabzugs auf einer Höhe von 6 300 Fr. festzulegen.

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin

Thomas Egger

Résumé

Le SAB – Groupement suisse pour les régions de montagne – soutient globalement la nouvelle réglementation en matière de frais professionnels (loi fédérale sur la déduction fiscale des frais professionnels des personnes exerçant une activité lucrative dépendante). En effet, avant et pendant la crise de coronavirus, de plus en plus de personnes ont recouru au travail domicile. Cette tendance s'est maintenue après la pandémie. Ce mode de travail constitue un avantage et une opportunité pour les régions de montagne et les espaces ruraux ; car il permet d'économiser des déplacements, ainsi que le temps qui leur est lié. Jusqu'à présent, le droit fiscal ne tenait pas compte des conditions de travail modernes ; notamment quant aux possibilités de déduire des frais dans la déclaration fiscale. Il est donc juste d'y remédier. Le SAB est donc favorable à ce projet. Toutefois, le forfait devrait se monter à 6'300 Fr. (et non pas de 5'800 Fr. comme le propose le Conseil fédéral).



Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Eidgenössische Steuerverwaltung ESTV
Eigerstrasse 65
3003 Bern

Per Mail: vernehmlassungen@estv.admin.ch

Bern, 30 März 2023

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen
Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Städteverband SSV dankt Ihnen bestens für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Der Abzug für die Berufskosten bei unselbstständigen Erwerbstätigen umfasst im geltenden Recht die Fahrtkosten und die Mehrkosten für auswärtige Verpflegung. Neu sollen unselbstständig erwerbstätige Personen sowohl bei der direkten Bundessteuer als auch bei den Kantons- und Gemeindesteuern zwischen einer pauschalierten oder einer effektiven Geltendmachung der Berufskosten wählen können. Damit sollen Verzerrungen bei der Wahl der Arbeitsform abgebaut und der administrative Aufwand sowohl bei den Steuerpflichtigen als auch bei den Steuerbehörden reduziert werden.

Allgemeine Einschätzung

Eine Mehrheit unserer Mitglieder begrüsst grundsätzlich die Einführung eines Pauschalabzugs für die Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen, insbesondere auch die Zielsetzung der Vorlage, eine steuerliche Neutralität der Arbeitsformen sowie eine Reduktion des administrativen Aufwandes für die Steuerpflichtigen und Steuerbehörden erreichen zu wollen. Eine Minderheit weist aber gleichzeitig daraufhin, dass die vorgesehene Einführung eines Pauschalabzugs in einem Spannungsverhältnis zum Gewinnungskostenbegriff steht. Gemäss diesem sind Berufskosten bei der Einkommenssteuer von Bund und Kantonen steuerlich absetzbar, wenn die Kosten für die Erzielung des Einkommens erforderlich sind und in einem direkten ursächlichen Zusammenhang damit stehen. Eine Pauschalierung



kann daher zu einer Begünstigung gewisser Personen- und Berufsgruppen führen. Das Ziel der Vorlage, eine steuerlich neutrale Behandlung der Arbeitsformen sowie die Reduktion des administrativen Aufwandes ist aber klar höher zu gewichten.

Unsere Mitglieder begrüssen es zudem, dass der Bundesrat eine aufkommensneutrale Umsetzung bei der direkten Bundessteuer anstrebt. Sie weisen gleichzeitig daraufhin, dass insbesondere die kantonale Umsetzung entscheidend für finanzielle Auswirkungen in den Städten sein wird. Die vorliegende Vorlage weist zudem verschiedene Schwachstellen auf, welche wir etwas näher erläutern möchten:

Abzug für auswärtigen Wochenaufenthalt

Mit dem vorgelegten Entwurf soll in Art. 26 Abs. 1 lit. b DBG bzw. Art. 9 Abs. 2 lit. b StHG der Abzug für notwendige Mehrkosten für die Unterkunft am Arbeitsort gesetzlich verankert werden. Dabei sieht der Entwurf weder eine zeitliche Beschränkung dieses Abzugs noch die Begrenzung des Abzugs auf einen Maximalbetrag vor. Auch wird die Geltendmachung dieses Abzugs an keine Voraussetzung wie die Unzumutbarkeit einer Rückkehr an den Wohnort geknüpft. Der Städteverband ist der Ansicht, dass für die gesetzliche Verankerung eines unbeschränkten Wochenaufenthalterabzugs angesichts sich stetig verbessernder Mobilitätslösungen (insbes. Entwicklung der Elektromobilität und Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes) sowie der Entwicklung hin zu neuen Arbeitsformen wie Remote Office oder Homeoffice kein Raum besteht. Mit der Möglichkeit des Abzugs der Kosten für die Unterkunft am Arbeitsort erfolgt im Ergebnis eine indirekte finanzielle Subventionierung des Haltens faktischer Zweitwohnungen, welche zur Verschärfung der bereits heute akuten Wohnungsnot in den Ballungszentren führt.

Gemäss bundesgerichtlicher Praxis gelten jene Auslagen als Gewinnungskosten, die durch die Erzielung von Einkommen verursacht werden und deren Vermeidung für die steuerpflichtige Person unzumutbar ist. Dabei werden zum Abzug praxisgemäss jene Kosten zugelassen, die objektiv notwendig sind, um die betreffenden Einkünfte zu erzielen. Der Entscheid für einen Wochenaufenthalt ist in der Regel zur Erzielung des Einkommens nicht notwendig, sondern wird vielmehr meist aus rein privaten Gründen wie der persönlichen Bequemlichkeit (fehlende Bereitschaft zum Pendeln) oder der fehlenden Bereitschaft zur Verlegung des Wohnsitzes an den (steuerlich oftmals unattraktiveren) Arbeitsort gefällt. Häufig ist ein derartiger Entscheid auch durch die kulturellen und gesellschaftlichen Anreize am Arbeitsort motiviert, welche so von den betroffenen Personen genutzt werden können, ohne dass diese sich am Steueraufkommen und damit an den Infrastrukturkosten zu beteiligen hätten. Gemäss dem vom Bundesrat in Auftrag gegebenem Bericht «Mögliche Neuregelung der Berufskosten von unselbstständig Erwerbenden (2021)» könnten die Kosten für die Unterkunft am Arbeitsort in der Anfangsphase nach Aufnahme der Tätigkeit als beruflich bedingt qualifiziert werden. Wird hingegen der Wohnort danach beibehalten, so sind die Mehrkosten eher Lebenshaltungskosten, die keinen Abzug mehr rechtfertigen. Unsere Mitglieder fordern daher eine Begrenzung auf zwei Steuerperioden nach Aufnahme der Erwerbstätigkeit am Wochenaufenthaltort.



Die vorgelegte Regelung zum Abzug für auswärtigen Wochenaufenthalt setzt nicht voraus, dass der Verbleib am Arbeitsort zur Ausübung des Berufs notwendig oder eine tägliche Rückkehr an den Wohnort unzumutbar ist und öffnet damit den Anwendungsbereich für den Abzug zunächst einmal für sämtliche Fälle, in denen Mehrkosten für eine Unterkunft am vom Wohnort abweichenden Arbeitsort entstehen. Dies auch im Gegensatz zur heute geltenden Regelung von Art. 9 Abs. 1 BKV, welche dem Kriterium der «Notwendigkeit» dergestalt Rechnung trägt, dass sie den Anwendungsbereich für den Abzug für auswärtigen Wochenaufenthalt auf jene Fälle beschränkt, in denen Steuerpflichtige am Arbeitsort bleiben und dort übernachten «müssen». Daran vermag auch die im Entwurf von Art. 26 Abs. 1 lit. b DBG bzw. Art. 9 Abs. 2 lit. b StHG vorgesehene Beschränkung der Mehrkosten auf die «notwendigen» Mehrkosten einer Unterkunft am Arbeitsort nichts zu ändern, beschränkt sich die Beurteilung der Notwendigkeit von im Zusammenhang mit dem Wochenaufenthalt stehenden Mehrkosten für eine Unterkunft am Arbeitsort doch praxisgemäss auf die Frage, ob die für die Unterkunft am Arbeitsort anfallenden Mietkosten dem ortsüblichen Vergleich standhalten. Dabei gelten als notwendige Kosten die ortsüblichen Auslagen für ein Zimmer oder eine Einzimmerwohnung, wohingegen darüber hinausgehende Kosten im Regelfall nicht mehr als notwendig angesehen werden.

Die vorgesehene voraussetzungslose gesetzliche Implementierung eines Abzugs für auswärtigen Wochenaufenthalt stellt im Vergleich zu den heutigen Regelungen eine nicht zu vertretende Ausweitung des Anwendungsbereichs dieses Abzugs dar. Da der vorgelegte Entwurf darauf verzichtet, das Kriterium der Notwendigkeit des Verbleibs am Arbeitsort bzw. der Unzumutbarkeit einer täglichen Rückkehr an den Wohnort als Voraussetzung für die Geltendmachung dieses Abzugs gesetzlich zu implementieren, dürfte der Abzug für auswärtigen Wochenaufenthalt (und damit auch der doppelte Verpflegungskostenabzug) grundsätzlich erst einmal jeder Person offenstehen, die neben dem Wohnsitz über eine Unterkunft am Arbeitsort verfügt, und dies ganz unabhängig von der Distanz zum Arbeitsort. Bereits vor diesem Hintergrund kann die vorgelegte Regelung zum Wochenaufenthalt weder steuersystematisch noch inhaltlich überzeugen.

Streichung Abzug für die Mehrkosten der Verpflegung

Abschliessend sprechen sich unsere Mitglieder dafür aus, den Abzug für die Mehrkosten der Verpflegung inskünftig nicht mehr unter den Berufskostenbegriff zu subsumieren. Diesem Abzug lag ursprünglich der Gedanke zu Grunde, dass die aus beruflichen Gründen ausserhalb des Wohnsitzes eingenommenen Mahlzeiten im Vergleich zu den am Wohnsitz eingenommenen Mahlzeiten Mehrkosten verursachen, was angesichts der geänderten Lebensgewohnheiten und modernen Verpflegungsmöglichkeiten heute nicht mehr zwingend der Fall ist, sondern vielmehr ins Belieben jedes Einzelnen fällt. Ein Verzicht auf diesen Abzug würde überdies administrative Vereinfachungen für die Arbeitgebenden und Arbeitgeber, die steuerpflichtigen Personen und die Steuerbehörden mit sich bringen.



Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Anders Stokholm
Stadtpräsident Frauenfeld

Direktor

Martin Flügel

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband

Eidg. Finanzdepartement EFD
Bundesgasse 3
Bernerhof
3003 Bern

Ausschliesslich per Email: vernehmlassungen@estv.admin.ch

4. April 2023

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbständig Erwerbstätigen

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 21. Dezember 2022 haben Sie uns eingeladen, an der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbständig Erwerbstätigen teilzunehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Das Anliegen, verschiedene Arbeitsformen hinsichtlich der steuerlichen Abzugsfähigkeit von Berufskosten neutral zu behandeln und gleichzeitig administrative Erleichterungen zu erzielen, erachten wir als grundsätzlich unterstützenswert. Die steuerliche Gleichstellung der Arbeitsformen ist angesichts der zunehmenden Verbreitung von Telearbeit eine legitime, verständliche Zielsetzung. Auch das Ziel der Aufkommensneutralität erachten wir im vorliegenden Kontext als richtig.

Die Vorlage, die der Bundesrat zur Vernehmlassung stellt, ist für uns trotzdem mit Fragezeichen und Vorbehalten verbunden. Namentlich dürfte sich eine vollumfängliche Pauschalisierung der Berufsauslagen als schwierig erweisen angesichts erheblicher Unterschiede bei unterliegenden Sachverhalten. Dies trifft insbesondere auf den Fahrtkostenabzug zu, der u.a. aufgrund verschiedener topografischer Verhältnisse kantonal stark unterschiedlich geregelt ist. Sollten die Fahrtkosten in eine Pauschallösung einbezogen werden, bestünde das Risiko, dass eine grössere Zahl steuerpflichtiger Personen statt der Pauschallösung den Abzug der effektiven Berufskosten in Anspruch nehmen würde. Im Bericht der von der Eidgenössischen Steuerverwaltung eingesetzten ad-hoc Arbeitsgruppe Bund und Kantone (Juli 2021) wird dazu folgendes ausgeführt: «Der Möglichkeit zum Nachweis höherer Kosten führt im Veranlagungsverfahren zu entsprechendem Kontrollaufwand. Das Ausmass hängt dabei entscheidend von der Höhe der Pauschale ab. Wenn die Pauschale für die meisten Steuerpflichtigen günstiger als die effektiven Kosten ist, bleiben die Aufwendungen überschaubar» (Bericht S. 25). Eine für die meisten Steuerpflichtigen günstigere Pauschale bedingt das Ansetzen eines tendenziell hohen Abzugs. Dies trifft mutmasslich insbesondere in Kantonen mit heute hohen oder unbegrenzten Abzugsmöglichkeiten zu. Finanzpolitische Gründe, namentlich das Ziel der Haushaltsneutralität, können gegen die Festsetzung eines hohen Pauschalabzugs sprechen. Tiefere

Pauschalabzüge bergen das Risiko, dass das mit der Vorlage verbundene Ziel der Vereinfachung insgesamt verfehlt wird. Dies für Verwaltungen ebenso wie für viele Steuerpflichtige, die, um zusätzliche Steuerbelastungen zu vermeiden, den effektiven Kostenabzug geltend machen würden. Das im Vernehmlassungsbericht aufgeführte Argument, dass mit der weiterhin gesonderten Berücksichtigung der Fahrtkosten (d.h. deren Nichteinbezug in eine Pauschale) die beabsichtigte umfassende Vereinfachung nicht erreichbar wäre (erläuternder Bericht, S. 15), kann in dieser Betrachtung deshalb auch für den umgekehrten Fall gelten, d.h. wenn die Fahrtkosten in die Pauschale einbezogen werden. **Eine hohe Zahl von Steuerpflichtigen, die ihre Berufskosten effektiv zum Abzug bringen, schafft keine Vereinfachung, sondern eine Komplizierung. Der Einbezug des Fahrtkostenabzugs in eine Pauschallösung sollte noch einmal überprüft werden.** Ebenfalls nicht sinnvoll scheint der Einbezug der Kosten für auswärtigen Wochenaufenthalt in eine Pauschallösung.

Mitgliederorganisationen machen ferner Vorbehalte geltend hinsichtlich tendenziell steigender Steuerbelastungen für höhere Einkommen und damit einer verstärkten Progressionswirkung. Die Festlegung eines einkommensunabhängigen und dazu für den Staat aufkommensneutralen Pauschalabzugs hat auf Seiten der Steuerpflichtigen Gewinner (höherer Abzug als heute) und Verlierer (tieferer Abzug) zur Folge. Das Ergebnis hängt im Einzelnen, wie dargestellt, von den individuellen Fahrtkosten ab, aber auch von den übrigen Berufskosten. Der Abzug der übrigen Berufskosten ist heute in der Höhe teilweise einkommensabhängig ausgestaltet (als Proportionalatz mit betragsmässigen Unter- und Obergrenzen). Das Element der Einkommensabhängigkeit würde künftig entfallen, was namentlich für höhere Einkommen einen geringeren Abzug zur Folge hätte und demzufolge in der Tendenz zu einer höheren Steuerbelastung führen würde. **Höhere Steuerbelastungen für eine grössere Zahl Steuerpflichtiger infolge reduzierter Abzugsmöglichkeiten werden von Mitgliederorganisationen abgelehnt.** Sollte der Weg einer umfassenden Pauschale weiterverfolgt werden, schlagen Mitgliederkreise eine lohnabhängige prozentuale Pauschale vor mit einer betragsmässigen Unter- und Obergrenze, wobei die konkreten Werte davon abhängen, welche Abzüge in der Pauschale berücksichtigt werden (d.h. insbesondere, ob der Fahrtkostenabzug in die Pauschale einfließt oder nicht).

Der Bundesrat schlägt vor, für die direkte Bundessteuer die Höhe eines pauschalen Abzugs im Rahmen der Ausführungsbestimmungen in einer Verordnung des Eidg. Finanzdepartements festzulegen. In der vorangehenden politischen Diskussion bestünde mit anderen Worten demnach keine Klarheit über die genaue Höhe des Abzugs. Diese Unsicherheit scheint in Anbetracht der zahlenmässig breiten Betroffenheit von Steuerpflichtigen unhaltbar. **Im Interesse der Rechtssicherheit ist vom Bundesrat zu erwarten, dass er sich hinsichtlich der Abzugshöhe vorgängig mindestens so weit festlegt, dass eine Abweichung vom kommunizierten Schätzbetrag eine im Voraus festgelegte Untergrenze nicht unterschreitet.** Ob ein Mindestabzug auf Stufe Gesetz festgelegt werden soll, ist zu prüfen.

Im Sinne eines Grundvorbehalts halten wir ferner fest, dass die Wirtschaft die allfällige Einführung einer generellen Verpflichtung für Arbeitgeber zur Deklaration von Homeoffice-Tagen im Lohnausweis im Zuge der vorliegenden Reform wie auch anderweitig entschieden ablehnt. Eine solche generelle Deklarationspflicht entspräche nicht der Selbstverantwortung der steuerpflichtigen Personen, wie sie für die Einkommensbesteuerung in der Schweiz als Grundsatz gilt. Eine generelle Home-Office-Deklarationspflicht würde den Arbeitgebern neue Erfassungs- und Kontrollpflichten und damit erhebliche zusätzliche bürokratische Abläufe und (finanzielle) Risiken aufbürden. **Eine generelle Verpflichtung zur Erfassung von Homeoffice-Tagen stellt unter keinen Umständen eine Alternative zum vorliegenden Projekt dar. Auf allfällige Vorschläge im weiteren Reformverlauf würde die Wirtschaft nicht eintreten.**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für weitere Ausführungen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Marty' with a stylized flourish at the end.

Dr. Frank Marty
Mitglied der Geschäftsleitung / Leiter Finanzen &
Steuern

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Joël Brühlmann' with a stylized flourish at the end.

Joël Brühlmann
Wissenschaftlicher Mitarbeiter Finanzen & Steuern



Office fédérale des contributions
Département fédéral des finances DFF
Bundesgasse 3
3003 Berne
vernehmlassungen@estv.admin.ch

Berne, le 4 avril 2023 usam-MH/ap

Réponse à la procédure de consultation :

Loi fédérale sur la déduction fiscale des frais professionnels des personnes exerçant une activité lucrative dépendante

Madame, Monsieur,

Plus grande organisation faîtière de l'économie suisse, l'Union suisse des arts et métiers usam représente plus de 230 associations et plus de 600 000 PME, soit 99,8% des entreprises de notre pays. La plus grande organisation faîtière de l'économie suisse s'engage sans réserve pour l'aménagement d'un environnement économique et politique favorable au développement des petites et moyennes entreprises.

Le 21 décembre 2022, l'Office fédéral des contributions nous a convié à prendre position dans le cadre de la procédure de consultation sur la Loi fédérale sur la déduction fiscale des frais professionnels des personnes exerçant une activité lucrative dépendante.

L'usam est en principe pour une meilleure déduction fiscale des frais professionnels des personnes exerçant une activité lucrative dépendante, notamment en ce qui concerne le télétravail. Il n'est pas tenable que de nouveaux frais doivent pouvoir être déduits sans pour autant modifier les recettes. Le projet n'est pas clair puisqu'il ne propose pas le montant de déduction des frais professionnels.

A l'avis de l'usam, le présent projet de loi fédérale sur la déduction fiscale des frais professionnels des personnes exerçant une activité lucrative dépendante visait surtout à intégrer les dépenses de télétravail dans les déductions possibles comme l'utilisation d'un pièce du logement.

Le projet devrait respecter le principe de la neutralité fiscale de sorte qu'il n'y ait pas de traitement différencié selon le mode d'activité. Cela concerne également les déductions.

La consultation ne donne pas d'information sur le montant déductible des frais professionnels, sur la réduction ou non du forfait en cas d'activité lucrative à temps partiel, la durée de validité du choix entre déduction forfaitaire et frais réels. Il est simplement stipulé que l'ordonnance réglera les détails. Des

consultations de ce type ne sont pas sérieuses, car il n'est pas possible de s'exprimer correctement sur la réglementation d'ici et là. Ici, les chiffres comptent. L'usam demande plus de clarté.

Les dispositions semblent également sournoisement conçues, puisque l'assujéti qui déciderait de passer aux frais réels devrait renseigner précisément l'entièreté de ses frais. Cette chicane bureaucratique semble être conçue pour pousser les assujettis à choisir le forfait dont on ne connaît pas le montant global. L'usam considère que les frais de déplacement et les frais de pièce du logement permettent justement de créer une neutralité fiscale entre les formes du travail, ce que le rapport nie.

L'usam refuse que les contribuables devant effectuer des déplacements en voiture ou en moto ou avec des abonnements de transport interurbain soient pénalisés face à ceux qui circulent à vélo ou avec un transport public urbain. Du coup, les campagnes sont sanctionnées par rapport aux villes. Il s'agit d'une tentative d'influencer des choix de vie des contribuables qui ne sont pas vraiment influençables comme le choix du logement.

Ainsi l'usam s'oppose au projet en l'état et demande l'intégration des frais professionnels du télétravail comme une déduction supplémentaire possible.

Nous vous remercions de l'attention portée à notre prise de position et vous présentons, Madame, Monsieur, nos respectueuses salutations.

Union suisse des arts et métiers usam

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'H. Bigler'.

Hans-Ulrich Bigler
Directeur

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'M. Huber'.

Mikael Huber
Responsable du dossier

Eidg. Finanzdepartement EFD
Frau Bundesrätin Karin Keller-Sutter
3003 Bern

per Mail an:
vernehmlassungen@estv.admin.ch

Bern, 30. März 2023

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen, zur vorgeschlagenen Änderung des Bundesgesetzes über den steuerlichen Abzug der Berufskosten Stellung nehmen zu können.

Ausgangslage

Der Bund schlägt eine neue Regelung für die steuerlichen Abzüge von Berufsauslagen vor. Die Steuerpflichtigen können die Berufskosten neu entweder mit einer Pauschale von rund 5'800 Franken geltend machen. Oder sie können sie effektiv abziehen – u.a. mit einem neuen Abzug für mobiles Arbeiten/Homeoffice, einer Pauschale für die auswärtige Verpflegung von 15 Franken/Tag und einem Maximalbetrag für die Fahrkosten. Diese neue Regelung wird damit begründet, dass die Steuern heute in Bezug auf die Wahl des Arbeitsortes nicht neutral seien. Zudem wäre die Pauschale eine administrative Vereinfachung.

Tatsächlich aber ist der Einfluss der Steuern auf die Wahl des Arbeitsortes relativ klein. Ob jemand auswärts in der Firma bzw. bei Kunden arbeitet, oder die Möglichkeit hat, seine Arbeit zuhause zu machen, ist vor allem von der Branche oder der Tätigkeit vorgegeben. Zudem spielen die effektiven Kosten für das Pendeln oder die Verpflegung auswärts eine wesentlich grössere Rolle als die allfällige Steuerersparnis durch Abzüge. So können ArbeitnehmerInnen zuhause sowohl die ganzen Transportkosten (ÖV-Abo/Benzin), wie auch Opportunitätskosten (Arbeitsweg) vermeiden. In jeglichen Pausen kann auf günstigere Verpflegungsmöglichkeiten zurückgegriffen werden. Ausserdem wird von der Steuer abgezogene Infrastruktur (z.B. Peripherie) auch privat genutzt.

In den letzten Jahren und vor allem während der Corona-Pandemie haben viele Unternehmen Möglichkeiten geschaffen, im Homeoffice zu arbeiten. Arbeitgeber haben ihre IT-Infrastruktur angepasst und physische Arbeitsplätze reduziert. Arbeitnehmende ihrerseits richten sich zuhause ein Büro ein. Die nicht steuerlichen Anreize scheinen sich also zu bestätigen. Diese Entwicklung beschränkt sich hauptsächlich auf den tertiären Sektor. Der primäre und der sekundäre Sektor sind mehrheitlich von dieser Entwicklung ausgeschlossen.

Diverse Verteilungswirkungen: Bericht des Bundes ist ungenügend

Steuerabzüge haben relevante Verteilungswirkungen. Der erläuternde Bericht des Bundes ist diesbezüglich ziemlich unvollständig und daher nur bedingt geeignet, die vorgeschlagene Neuregelung der Abzüge zu beurteilen.

Von der neuen Regelung werden vor allem folgende Berufstätige profitieren:

- PendlerInnen, welche einen Teil ihrer Arbeit auf dem Arbeitsweg erledigen (neuer Abzug für mobiles Arbeiten).
- Berufstätige, welche nahe bei ihrem Arbeitsplatz wohnen und sich zuhause verpflegen können (neue Pauschale höher als frühere Abzüge).
- Berufstätige mit hohen Berufsauslagen, für die es sich lohnt, die Abzüge geltend zu machen (Arbeitnehmende in den oberen Lohnklassen).
- Berufstätige, die in erster Linie im Homeoffice arbeiten, aber kein separates Büro zuhause haben (Pauschale höher als heutige Abzugsmöglichkeiten).
- Berufstätige mit tieferen Einkommen und geringen Fahrkosten (neue Pauschale höher als heutige Abzüge). Allerdings zahlen diese Einkommensgruppen wenig Steuern, sodass die Abzüge eine geringe Auswirkung auf die Steuerbelastung haben.

VerliererInnen können Berufstätige sein, die hohe Berufsauslagen haben, aber nicht über die Ressourcen verfügen, in der Steuererklärung die Auslagen detailliert anzugeben.

Gesamt betrachtet könnten die Abzüge für Gutverdienende steigen. Für Personen mit sehr tiefen Berufsauslagen werden die Abzüge unabhängig vom Lohn durch die Pauschale ansteigen, jedoch werden aufgrund der Progression vor allem Gutverdienende davon profitieren. Der Systemwechsel von pauschaler zu effektiver Besteuerung bei den übrigen Berufskosten könnte vor allem bei Personen mit wenig Einkommen zu geringeren Abzügen führen.

Aufkommensneutralität fraglich

Gemäss Vernehmlassungsunterlagen soll die Abzugspauschale so gesetzt werden, dass die Vorlage auf Bundesniveau aufkommensneutral durchgeführt wird. Wie bereits oben erwähnt, ist die Analyse der möglichen Verteilungswirkungen und Anreize nur in Grundzügen gemacht. Es ist denkbar, dass höhere Einkommen und Personen in hybriden Arbeitsformen, die ebenfalls eher in den höheren Lohnklassen anzutreffen sind, mehr Abzüge geltend machen können. Das wäre mit Einnahmenverlusten verbunden. Für den SGB gibt es hier Vertiefungsbedarf.

Schlussfolgerungen

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) stellt sich nicht grundsätzlich gegen die Stossrichtung des Vorschlages. Allerdings birgt er nennenswerte Risiken: Es können neue Ungerechtigkeiten entstehen, indem einkommensstärkere Haushalte weniger Steuern zahlen. Und er kann zu Steuerausfällen führen. Wir bitten Sie daher, die möglichen Auswirkungen genauer zu untersuchen.

Die Neuregelung der Abzüge darf nicht zu Steuererleichterungen für höhere Lohnklassen und Steuerausfällen führen. Bei den übrigen Abzügen gibt es zudem Klärungsbedarf. Der Abzug für Gewerkschaften und Berufsverbände ist heute nicht einheitlich geregelt. Dieser müsste auf Bundes- und Kantonsebene explizit vorgesehen werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Daniel Lampart
Leiter SGB-Sekretariat und Chefökonom

E-Mail

Eidgenössisches Finanzdepartement (EFD)
Eidgenössische Steuerverwaltung ESTV
E-Mail: vernehmlassungen@estv.admin.ch

Zürich, 31. März 2023

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Bundesgesetz über die
Berufskosten von Selbständigerwerbenden.

Zusammenfassung unserer Position

Der Kaufmännische Verband Schweiz vertritt Angestellte in Dienstleistungs- und
Wissensberufen, welche Möglichkeiten zum mobil-flexiblen Arbeiten haben. Die
bisherigen steuergesetzlichen Regelungen haben mobil-flexibles Arbeiten steuerlich
benachteiligt. Die vorgeschlagene Gesetzesänderung soll diese Ungleichbehandlung
beseitigen. **Deshalb befürwortet der Kaufmännische Verband die
vorliegende Neuregelung zum Abzug der Berufskosten für
Unselbständigerwerbende.**

Die vorgeschlagenen Änderungen bringen potenzielle Verbesserungen bezüglich
steuerlicher Gleichstellung der Arbeitsformen, insbesondere auch bei Hybrid-
Lösungen, sowie eine Vereinfachung der Abzüge und Anreize für mobil-flexibles
Arbeiten.

Mobil-flexibles Arbeiten kann positive Auswirkungen haben auf

- die Vereinbarkeit von Arbeit und Privatleben,
- die Motivation von Erwerbstätigen,
- die Gesundheit von Erwerbstätigen,
- Fachkräftepool für Rekrutierung,
- die Umwelt.

Die vorgeschlagene Neuregelung erreicht eine Gleichstellung der Arbeitsformen
allerdings nur bedingt: Bei längeren Pendelwegen oder bei Wochenaufenthalten

macht ein Pauschalabzug wenig Sinn und die Aufwandreduzierung fällt weg. Auch eine Lenkungswirkung (Mobilität), welche zum Beispiel durch die Abschaffung des Fahrtkostenabzugs hätte verstärkt werden können, wirkt so nur bedingt. Dies insbesondere bei den kantonalen Steuern, wo die Maximalbeträge für Fahrtkosten erheblich variieren. **Nichtsdestotrotz wird durch die vorgeschlagene Lösung die Möglichkeit hybrider Arbeitsformen – unabhängig von Wohn- und Arbeitsort – gefördert. Als Teil einer Lösung zum Fachkräftemangel ist deshalb die gewählte Lösung zu begrüßen.**

Zu den Vereinbarkeits- und Gesundheitsaspekten braucht es zudem einen rechtlichen Rahmen für die mobil-flexible Arbeit, damit Autonomie und der Gesundheitsschutz sichergestellt werden können. Der Kaufmännische Verband und die anderen Angestellten- und Berufsverbände der *plattform* forderten Letzteres bereits vor der Pandemie.

Allgemeine Bemerkungen

Mobil-flexibles Arbeiten ist gekommen, um zu bleiben. Der Anteil der Erwerbstätigen, die regelmässig oder gelegentlich im Homeoffice arbeiten, hat sich seit der Zeit vor der Pandemie fast verdoppelt. Darin sind andere mobil-flexible Arbeitsmöglichkeiten wie Co-Working-Spaces oder unterwegs arbeiten noch nicht eingerechnet. Die Umfrage bei den Mitgliedern der *plattform*-Verbände hat gezeigt, dass 2020 die Rahmenbedingungen für Homeoffice zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer noch kaum geregelt waren, gleichzeitig der Wunsch nach mehr Homeoffice vor allem auch bei Angestellten mit Familienpflichten sehr gross war. Vor allem die Frage der Ausgaben im Zusammenhang mit Homeoffice blieb weitgehend ungeklärt. Während Arbeitgeber zunehmend Klarheit im Rahmen von Homeoffice-Vereinbarungen schaffen, begünstigen die aktuellen steuergesetzlichen Bestimmungen klar die Arbeit ausserhalb der Wohnsitzes, in einer regulären Betriebsstätte. Dies wird durch grosszügige Abzugsmöglichkeiten für Mobilität und Verpflegung ausserhalb des Wohnsitzes und mangelnder Abzugsmöglichkeiten für Ausgaben im Homeoffice gefördert.

Der Vorschlag des EFD strebt an, die Regeln zu den Berufskosten gleichzeitig zu vereinfachen und zu präzisieren, die Ungleichbehandlung zwischen Arbeitsformen aufzuheben und dabei die Abzugsmöglichkeiten inhaltlich unverändert zu lassen sowie kostenneutral zu bleiben.

Das Resultat ist ein Vorschlag, welcher unter Annahme der Nutzung eines auf Verordnungsstufe noch zu definierenden Pauschalbetrags, Erwerbstätige mit geringen Mobilitätskosten, geringen Verpflegungskosten und mittleren Einkommen begünstigt. Die Nutzung des Pauschalbetrags wäre allerdings nicht attraktiv für Wochenaufenthalter und Leute mit längeren Pendelstrecken. Für diesen Fall kommt der Abzug nach Aufwand zum Zug. Dieser ist zwar aufwändiger, berücksichtigt aber die höheren Kosten verbunden mit einer grösseren Distanz zwischen Arbeitsort und Wohnsitz.

Vorgeschlagene Änderungen

Art. 26 Abs. 1 Bst. b–e, 2 und 3 (DBG)

Die aktuelle Regelung sieht einen Abzug für Fahrkosten, Verpflegungskosten und übrige Berufskosten vor. Für die letzten beiden sind Pauschalen vorgesehen, Fahrkosten sind zu belegen (max. 3200 CHF) und bei den übrigen Kosten (Werkzeuge, IT, Kleidung etc.) können höhere Kosten bei Bedarf nachgewiesen werden. Wochenaufenthalte sind separat (Art. 9 Berufskostenverordnung) geregelt und beinhalten, Reise, Verpflegung und Unterkunft.

Die Neuregelung ändert nichts an Buchstabe a (Fahrkosten), regelt aber neu unter Bst. b die Unterkunft am Betriebsort, unter Bst. c die Verpflegung, unter Bst. d. die Kosten ausserhalb des Betriebsortes – also z.B. im Homeoffice oder Co-Working-Space und unter e. die übrigen Kosten. Ausserdem gibt es die Option, für alle diese Berufskosten unter Absatz 1 einen Pauschalabzug zu wählen. Dieser soll später auf Verordnungsstufe festgelegt werden.

Der im Bericht genannte Ansatz von 5800 CHF (Pauschale) ist vor allem für Angestellte mit niedrigen Fahr- und Verpflegungskosten und mittleren Einkommen attraktiv. Alle anderen Kategorien würden wohl die Option aufwandabhängige Abzüge wählen. Der Begleitbericht macht keine Angaben zur Streuung der einzelnen Kategorien und es ist deshalb schwer abzuschätzen, wie sich die Änderung auf Bundesebene auswirken würde. Die Kantone können über die Höhe der Pauschalen und Abzüge selbst bestimmen, und auch hier ist die Prognose unklar.

Die Änderung für die direkte Bundessteuer würde also einer unbekannten Anzahl von Angestellten, welche mobil-flexible Arbeitsformen in unterschiedlicher Ausprägung anwenden, welche kein allzu hohes Einkommen (< 85'000 CHF netto) haben und welche keine allzu langen Pendelwege zurücklegen, zugutekommen. Für die restlichen Angestellten würde sich wenig bezüglich der Vereinfachung der Abzugskosten ändern.

Aufgrund dieser Überlegungen stimmt der Kaufmännische Verband den vorgeschlagenen Änderungen zu. Die genauen Auswirkungen werden sich nach der Umsetzung zeigen und allenfalls muss auf Verordnungsebene (z.B. Höhe Pauschalen) nochmals eine Anpassung gemacht werden. Da aber keine erheblichen Mehr-/Mindereinnahmen oder -aufwand für Bund und Kantone zu erwarten sind, scheint das Vorgehen gerechtfertigt.

Art. 9 Abs. 1 und 1bis (StHG)

Beim Steuerharmonisierungsgesetz gelten dieselben Überlegungen wie oben. Allerdings ist hier zu berücksichtigen, dass die kantonalen Unterschiede beim Maximalbetrag für Fahrkosten erheblich sind. Entsprechend ändern sich auch die Anreize zur Wahl der Arbeitsform und des Verkehrsmittels. Im Sinne einer Gleichbehandlung der Arbeitsformen sollten die Kantone die Abzüge entsprechend anpassen.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen bedanken wir uns und stehen für allfällige weitere Fragen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Für den Kaufmännischen Verband



Dr. Christian Zünd

CEO Kaufmännischer Verband Schweiz



Dr. Ursula Häfliger

Verantwortliche Politik

DFF
Madame Karin Keller-Sutter
Cheffe du Département et Conseillère fédérale
Palais fédéral
Berne

Courriel : vernehmlassungen@estv.admin.ch

Berne, le 2 avril 2023

Loi fédérale sur la déduction fiscale des frais professionnels des personnes exerçant une activité lucrative dépendante. Consultation.

Madame la Conseillère fédérale,
Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'exprimer notre avis sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous le faisons parvenir.

1. Bref rappel du contenu et contexte

Le projet prévoit de permettre aux salariés de choisir, à l'avenir, entre une déduction forfaitaire de leurs frais professionnels et la déduction des frais réels. La déduction forfaitaire inclura tous les types de frais, quel que soit le revenu. Ce forfait sera indépendant du lieu de travail et ne nécessitera aucun justificatif. Les cantons aussi mettront en place un forfait unique dont ils fixeront individuellement le montant. Le but est de réduire d'une part les distorsions qui affectent actuellement le choix entre les formes de travail, et d'autre part, la charge administrative et des contribuables et des autorités fiscales. Selon le droit en vigueur, les frais professionnels déductibles du revenu imposable en cas d'activité lucrative dépendante comprennent notamment les frais de déplacement et le surplus de dépenses pour repas pris hors du domicile. Or un salarié qui travaille à domicile ne peut déduire aucun de ces deux types de frais. L'essor du télétravail déjà depuis 2015 puis en forte hausse avec la pandémie de coronavirus vient renforcer la pertinence et la nécessité de revoir les modalités de déduction des frais professionnels.

2. Position de Travail.Suisse

Suite à la pandémie de COVID-19, on constate que l'éventail des solutions retenues pour les déductions est vaste et contrasté. Ces disparités importantes créent non seulement une désharmonisation fiscale grandissante entre les cantons, mais également une pratique hétérogène en matière d'impôt fédéral direct si l'on applique aussi pour ce dernier les différentes pratiques des cantons dans le cadre de la procédure d'estimation.

La réglementation proposée peut contribuer à harmoniser les pratiques des cantons et de la Confédération en matière de déduction, ce qui est une bonne chose. Travail.Suisse considère donc que le droit fiscal actuel, étant susceptible d'influer sur le choix de la forme de travail, n'est pas neutre à cet égard. Quant aux dépenses liées à une pièce de travail, elles ne peuvent être déduites que si l'employeur ne fournit pas de place de travail. Par ailleurs, les modalités de déduction en vigueur, qui dépendent du lieu de travail, entraînent un travail de déclaration et de taxation très important. Travail.Suisse peut donc soutenir ce projet car il permet de remédier à l'inégalité fiscale qui touche certaines formes de travail. Les salariés qui opteront pour la déduction forfaitaire gagneront un peu de temps sur le remplissage de leur déclaration d'impôt. La procédure de taxation s'en trouvera également simplifiée pour les autorités fiscales. Travail.Suisse considère aussi qu'il est juste d'avoir maintenu la possibilité de déduire les frais réels pour tenir compte des situations parfois très contrastées entre

contribuables. Une absence de possibilité de déduire les frais réels aurait été contraire au principe de l'imposition selon la capacité économique.

Travail.Suisse soutient en particulier les points suivants de la révision :

- La nouvelle possibilité de déduire les frais professionnels sous la forme d'un forfait tout en permettant aux salariés qui le souhaitent de pouvoir continuer de déduire leurs frais professionnels effectifs.
- Le fait que les contribuables qui optent pour la déduction de leurs frais réels pourront déduire les frais nécessaires à l'exercice de la profession à domicile, même si l'employeur met à disposition une place de travail. Travail.Suisse soutient donc en particulier la nouvelle let. D de l'art. 26 LIFD qui permettra de déduire les frais de télétravail et de location de locaux non remboursés par l'employeur, mais aussi les frais d'équipement en instruments de travail (écran, imprimante etc.) et ce même si l'employeur fournit une place de travail.
- Le fait que la nouvelle réglementation devra être neutre sur le plan des recettes de l'impôt fédéral direct.

Travail.Suisse, en revanche, ne soutient pas sans condition le fait que les nouvelles dispositions devront s'appliquer aux impôts cantonaux étant donné que la détermination des montants des déductions continuera de relever du droit fiscal sans pour autant qu'il soit garanti la neutralité fiscale. Travail.Suisse ne soutient cette modification que si les cantons soient aussi astreints à respecter la neutralité fiscale.

Travail.Suisse salue le fait que la compétence d'édicter les dispositions d'exécution de la LIFD sera désormais fixée dans la loi et non plus par le DFF dans l'ordonnance sur les frais professionnels.

Sur le plan environnemental, le projet élimine dans le champ d'application du forfait unique, la distorsion actuelle en faveur du navettage et en défaveur du travail mobile ou à domicile. Il a donc un effet plutôt positif sur l'environnement en réduisant les effets négatifs des trajets domicile-travail et sur la fluidité de la circulation. Sur le plan social, il faut saluer le fait que la déduction des autres frais professionnels sera plutôt favorable aux salariés touchant des revenus moyens.

En vous remerciant de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.



Adrian Wüthrich, président



Denis Torche, responsable du dossier politique fiscale

Frau Bundesrätin
Karin Keller-Sutter
Vorsteherin EFD
Bernerhof
3003 Bern

Bern, 22. März 2023

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbenden. Vernehmlassungsstellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Am 21. Dezember 2022 eröffnete der Vorsteher EFD die Vernehmlassung über ein Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbenden. Der Vorstand der Konferenz der kantonalen Finanzdirektorinnen und Finanzdirektoren (FDK) hat sich anlässlich seiner Sitzung vom 17. März 2023 mit der Vorlage befasst und nimmt dazu wie folgt Stellung:

- | |
|---|
| <p>1 Der FDK-Vorstand bevorzugt ein alternatives Vorgehen in Bezug auf den steuerlichen Abzug der Berufskosten. Eine fixe Berufskostenpauschale soll in DBG und StHG eingeführt werden. Die Fahrkosten sollen jedoch wie bisher und die effektiven Kosten für auswärtigen Wochenaufenthalt weiterhin zum Abzug zugelassen werden.</p> |
|---|

1. Ausgangslage

- 2 Die Kantone wenden die geltende Berufskostenverordnung des Bundes¹ und die daraus publizierten Verwaltungsanweisungen (bspw. Merkblatt N2 2007 der ESTV) mehrheitlich auch für die Veranlagung der Kantons- und Gemeindesteuern an. Trotzdem besteht aufgrund kantonaler Gesetzesspezialitäten eine gewisse Disharmonie. Die eingesetzten IT-Systeme reduzieren den Abklärungsaufwand bei der Prüfung der zum Abzug beantragten Berufskosten durch die Veranlagungsbehörden nur teilweise. Je nach Berufskostentyp ist der Abklärungsaufwand sogar unverhältnismässig gross. So sind z. B. beim Abzug für die Mehrkosten der auswärtigen Verpflegung besondere Abklärungen notwendig. Und für die korrekte Berücksichtigung der Abzüge im Zusammenhang mit der Homeoffice Tätigkeit (Kosten für das Arbeitszimmer, reduzierter Abzug für die auswärtige Verpflegung und die Fahrt zum Arbeitsort) werden die Abklärungen dadurch erschwert, dass auf dem auszustellenden Lohnausweis keine Angaben über die geleisteten Homeofficetage zu bescheinigen sind. Zudem wird

¹ Verordnung des EFD über den Abzug von Berufskosten der unselbstständigen Erwerbstätigkeit bei der direkten Bundessteuer (Berufskostenverordnung, BkV) vom 10. Februar 1993, SR 642.118.1

durch das heutige gesellschaftliche Umfeld und das Arbeitsumfeld immer wieder die Frage nach der Berechtigung einzelner Berufskostentypen aufgeworfen.

- 3 Im Bereich der Berufskosten besteht sowohl auf eidgenössischer als auch auf kantonaler Ebene Handlungsbedarf. Insofern wird die Stossrichtung des vorliegenden Vorschlags, der unter anderem eine Vereinfachung und die steuerliche Neutralität der Arbeitsformen anstrebt, begrüsst.
- 4 Neu sollen unselbstständig erwerbstätige Personen zwischen einer einkommensunabhängigen Pauschale für die Berufskosten oder der Geltendmachung der effektiven Berufskosten wählen können. Damit sollen Verzerrungen bei der Wahl zwischen den Arbeitsformen reduziert und der administrative Aufwand sowohl bei den steuerpflichtigen Personen als auch bei den Steuerbehörden verkleinert werden. Zudem soll die vorgeschlagene Lösung für den Bund aufkommensneutral sein.

2. Gesetzliche Regelung

- 5 Die Grundzüge der neuen Regelung der Berufskosten sollen auf Gesetzesesebene geregelt werden. Dabei sollen sowohl das DBG als auch das StHG angepasst werden. Die Höhe der einkommensunabhängigen Pauschale soll jedoch das Eidgenössische Finanzdepartement in einer Verordnung festlegen.
- 6 Die Höhe der Pauschale ist ein zentrales Element der hier vorgeschlagenen neuen Berufskostenregelung. Daher sollte sie nicht auf Departementsebene beschlossen, sondern in einer Verordnung des Bundesrats festgelegt werden. Damit erfolgt der Beschluss auf der analogen Stufe wie in den meisten Kantonen. Dort werden die Einzelheiten zu den abzugsfähigen Berufskosten in der Regel vom Regierungsrat in einer Verordnung geregelt.

3. Einkommensunabhängige, arbeitsformneutrale Pauschale oder effektive Kosten

- 7 Auf Seite 12 des erläuternden Berichts werden die Kriterien der neuen Pauschale ausgeführt. Sie soll unabhängig von der Höhe des Einkommens (Einkommensunabhängigkeit) und der Form der Arbeitstätigkeit (Arbeitsformneutralität) möglich sein. Die Verfolgung dieser beiden Anliegen ist als positiv zu bewerten. Die Einkommensunabhängigkeit wird mit einer be-
traglich fixen Pauschale umgesetzt. Diese berücksichtigt die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Steuerpflichtigen besser, als dies mit einer prozentualen Pauschale mit Mindest- und Maximalbetrag der Fall ist. Hinsichtlich der Arbeitsformneutralität ist jedoch festzuhalten, dass gewisse Personengruppen – bspw. Personen mit einem hohen Anteil an Homeoffice – von der Pauschale mehr profitieren werden als Pendlerinnen und Pendler.
- 8 Abzulehnen ist die vorgeschlagene Wahlmöglichkeit zwischen Pauschale und Geltendmachung der effektiven Kosten – umso mehr, als dass dieses Wahlrecht jährlich ausgeübt werden kann. Ein solches Wahlrecht untergräbt die beabsichtigte Vereinfachung der neuen Ordnung. Bei Geltendmachung der effektiven Kosten bleibt der administrative Aufwand sowohl für die Steuerpflichtigen als auch für die Steuerbehörden nach wie vor sehr hoch. Damit möglichst wenige Personen die effektiven Kosten geltend machen, müsste die Pauschale relativ hoch angesetzt werden, was zu einem Zielkonflikt mit der geforderten Ertragsneutralität führen würde.

4. Aufkommensneutralität

- 9 Die angestrebte Aufkommensneutralität steht im Zielkonflikt mit der Vereinfachung – insbesondere wegen der vorgeschlagenen Wahlmöglichkeit. Um das Ziel einer wesentlichen Vereinfachung erreichen zu können, müsste die fixe Pauschale betragsmässig hoch genug festgelegt werden, um möglichst viele Steuerpflichtige davon abzuhalten, die effektiven Kosten geltend machen zu wollen. Doch dann müssten wohl erhebliche Steuerausfälle beim Bund und allenfalls auch bei den Kantonen in Kauf genommen werden.

5. Verbindlichkeit für die Kantone

- 10 Auf kantonaler Ebene soll die gleiche Regelung wie beim Bund gelten. Die Höhe der Pauschale liegt aber weiterhin in der Kompetenz der Kantone. Dieser Ansatz ist im Sinne der vertikalen Harmonisierung zu begrüßen. Im Erläuterungsbericht wird in diesem Zusammenhang festgehalten, dass bei Geltendmachung der effektiven Kosten auf der einen Ebene die Anwendung der Pauschale auf der anderen Ebene ausgeschlossen ist. Sollte dieser Grundsatz verbindlich gelten, müsste er sowohl im DBG als auch im StHG festgehalten werden.
- 11 Gesetzestechnisch fehlt im StHG eine gleichlautende Bestimmung wie im DBG zur angemessenen Kürzung der Pauschale. Auch im StHG ist festzuschreiben, dass diese bei unselbständiger Erwerbstätigkeit nur während eines Teils des Jahres oder bei Teilzeitarbeit zu kürzen ist. Diese Kürzung ist im Grundsatz richtig. Allerdings wird es in der Praxis wie bereits heute bei der allgemeinen Berufskostenpauschale weiterhin Auslegungsfragen geben. So stellt sich z. B. die Frage, ob Pendler oder Pendlerinnen mit einem 80- oder 90-Prozentpensum, die täglich an den Arbeits-ort fahren, tatsächlich weniger allgemeine Berufskosten haben. Eine lineare Kürzung der Pauschale scheint hier nicht sachgerecht.

6. Berufskosten / Lohnausweis / Spesenreglemente

- 12 Eine Änderung der Abzugsfähigkeit der Berufskosten wie hier vorgeschlagen wirkt sich auch auf die Bescheinigung von weiteren geldwerten Leistungen der Arbeitgebenden an die Arbeitnehmenden auf dem Lohnausweis aus. Dies ist insbesondere im Bereich der auswärtigen Verpflegung oder bei der Beteiligung des Arbeitgebenden z. B. an Kosten für Home-office oder für einen *Coworking Space* Arbeitsplatz der Fall. Denn geldwerte Leistungen des Arbeitgebenden stellen grundsätzlich steuerbares Einkommen dar.
- 13 Ebenfalls müssten die Spesenreglemente geprüft werden, die z. B. Entschädigungen für Verpflegungskosten oder Homeoffice-Entschädigungen enthalten.

7. Bevorzugter Lösungsansatz

- 14 Die Stossrichtung der Vorlage – Vereinfachung und Arbeitsformneutralität – wird ausdrücklich begrüßt. Es bestehen aber Zweifel, ob die Lösung mit der vorgeschlagenen Pauschale und der Möglichkeit, die höheren effektiven Kosten gegebenenfalls geltend machen zu können, der richtige Ansatz ist. Unter Berücksichtigung der Heterogenität der Kantone zieht der FDK-Vorstand den folgenden Lösungsansatz vor:
- 15 Es soll sowohl im DBG als auch im StHG eine einkommensunabhängige, arbeitsformneutrale **fixe Pauschale** eingeführt werden. Diese deckt bis auf die nachfolgend aufgeführten Kosten alle Berufskosten ab. **Effektive Kosten können nicht mehr zum Abzug gebracht werden.** Wegen der fehlenden Abzugsfähigkeit der effektiven Kosten ist aus verfassungsrechtlicher Sicht die Fix-pauschale auf **Gesetzesebene zu regeln**. Das Ziel der Vereinfachung im System der Berufskostenabzüge wird mit diesem Vorschlag unterstützt.

- 16 Für die **Fahrtkosten** sollen die **aktuell geltenden Regelungen sowohl auf Bundes- als auch auf Kantonsebene beibehalten** werden. Damit können die unterschiedlichen Konstellationen und Bedürfnisse der Kantone (ländliche und urbane Kantone) und ihrer Steuerpflichtigen besser berücksichtigt werden. Ebenso sollen die **effektiven Wohnkosten von Wochenaufenthaltern weiterhin zum Abzug zugelassen** werden. Bei dieser relativ kleinen Personengruppe gäbe es beim Einbezug der Wohnkosten in die Fixpauschale eine nicht zu vertretende Schlechterstellung.
- 17 Die Höhe der Pauschale sollte mit der Ausklammerung der Fahrtkosten und der Wohnkosten bei Wochenaufenthalt **tiefer angesetzt** werden, als dies im erläuternden Bericht mit CHF 5'800 (Seite 18 ff.) vorgeschlagen wird. Die Kantone bleiben nach wie vor frei, die Höhe der Pauschale zu bestimmen.
- 18 Die fixe Pauschale soll trotz des oben gemachten Vorbehalts **bei einem Teilzeitpensum sowie bei längerem Erwerbsunterbruch gekürzt** werden. Wir empfehlen zu prüfen, ob und gegebenenfalls wie die Situation der Steuerpflichtigen angemessen dokumentiert werden könnte.
- 19 Der vorgeschlagene, alternative Lösungsansatz führt ebenfalls zu einer wesentlichen Vereinfachung bei den Berufskostenabzügen. Ebenso lässt sich das Ziel der Arbeitsformneutralität im Bereich der Verpflegungs- und der Homeofficekosten erreichen. Aufgrund der unterschiedlichen Verhältnisse in den Kantonen ist in Kauf zu nehmen, dass dieses Ziel bei den Fahrtkosten nicht erreicht wird. Dank der Ausklammerung der Fahrtkosten könnte es aber für die meisten Kantone in Frage kommen, die Pauschale gleich hoch wie bei der Bundessteuer anzusetzen. Dies würde im Sinne der Harmonisierung zu einer zusätzlichen Vereinfachung führen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

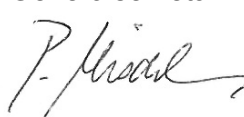
KONFERENZ DER KANTONALEN FINANZDIREKTORINNEN UND FINANZDIREKTOREN

Präsident:



Regierungspräsident Ernst Stocker

Generalsekretär:



Dr. Peter Mischler

Kopie (per E-Mail)

- vernehmlassungen@estv.admin.ch
- Mitglieder FDK
- Mitglieder SSK

Eidg. Finanzdepartement EFD
Bernerhof
3003 Bern
vernehmlassungen@estv.admin.ch

bruno.faessler@zuerich.ch
steuerkonferenz-staedte.ch

Zürich, 3. April 2023

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbständig Erwerbstätigen, Vernehmlassung der Städtischen Steuerkonferenz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Die Städtische Steuerkonferenz bedankt sich für die Gelegenheit zur Vernehmlassung und nimmt zum vorgelegten Entwurf wie folgt Stellung:

1. Vorbemerkungen

Die heutigen Regelungen im StHG und im DBG kennen als abzugsfähige Kosten für die Ausübung unselbständiger Erwerbstätigkeit die notwendigen Kosten für den Arbeitsweg und die auswärtige Verpflegung sowie die weiteren für die Berufsausübung erforderlichen Kosten. Mit dem vorgelegten Entwurf sollen neu die notwendigen Kosten für mobiles Arbeiten zum Abzug qualifizieren, und dies auch dann, wenn der Arbeitgeber einen Arbeitsplatz zur Verfügung stellt. Zudem soll der Abzug für auswärtigen Wochenaufenthalt für die notwendigen Mehrkosten einer Unterkunft am Arbeitsort gesetzlich verankert werden. Zudem soll mit dem Entwurf die Möglichkeit eingeführt werden, alternativ zum Abzug der effektiven Berufskosten den Abzug im Rahmen einer einheitlichen, einkommensunabhängigen Pauschale vorzunehmen.

2. Haltung der Städtischen Steuerkonferenz

Die Städtische Steuerkonferenz begrüsst grundsätzlich die vorgesehene Einführung der Möglichkeit einer pauschalen Geltendmachung der Berufskosten. Eine solche Pauschale senkt den administrativen Aufwand sowohl bei Pflichtigen als auch bei Steuerbehörden. Auch die Berücksichtigung der Kosten für die Tätigkeit im Homeoffice bilden die veränderte Arbeitswelt ab

und werden begrüsst, nicht zuletzt auch wegen der damit einhergehenden wünschenswerten Nebeneffekte wie der Entlastung des Berufsverkehrs.

3. Abzug für auswärtige Verpflegung

Der Verpflegungskostenabzug ist nach Auffassung der Städtischen Steuerkonferenz hingegen aus der Zeit gefallen. Wie bereits im Erläuternden Bericht erwähnt, können die veränderten Lebensgewohnheiten der Berufstätigen sowie die modernen Verpflegungsmöglichkeiten Anlass zur Hinterfragung dieses Abzugs sein. Dem stimmt die Städtische Steuerkonferenz zu. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass es sich bei den Mehrkosten für die auswärtige Verpflegung vielmehr um Lebenshaltungskosten handelt, die heute zu Unrecht als Berufskosten qualifizieren steuerlich geltend gemacht werden können. Während bei Einführung dieses Abzuges tatsächlich Mehrkosten der Verpflegung anfielen, da eine warme Mahlzeit über Mittag nur in einem Restaurant eingenommen werden konnte, ist die Situation heute eine ganz andere: Zum einen besteht ein vielfältiges Take-Away Angebot in der Schweiz, und zum anderen sind die Arbeitsplätze vielfach mit Mikrowelle ausgerüstet, so dass zu Hause zubereitete Mahlzeiten einfach am Arbeitsplatz verzehrt werden können. Hinzu kommt die bereits erwähnte Verbreitung von Homeoffice Arbeitstagen, an welchen offensichtlich keine auswärtige Verpflegung stattfindet. Die Städtische Steuerkonferenz regt aus diesem Grund eine Abschaffung des Abzugs der Mehrkosten für die auswärtige Verpflegung an.

4. Abzug für auswärtigen Wochenaufenthalt

a.) Grundsätzliches

Die Städtische Steuerkonferenz ist der Ansicht, dass für die gesetzliche Verankerung eines Abzugs für auswärtigen Wochenaufenthalt angesichts sich stetig verbessernder Mobilitätslösungen (Elektromobilität, stetiger Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes), der akuten Wohnungsnot in den Ballungszentren sowie der Entwicklung hin zu neuen Arbeitsformen wie Remote Office oder Homeoffice kein Raum besteht. Mit einem Abzug für auswärtigen Wohnsitz geht im Ergebnis eine indirekte finanzielle Subventionierung des Haltens faktischer Zweitwohnungen einher, welche im Ergebnis noch zur Verschärfung der bereits heute akuten Wohnungsnot in den Ballungszentren mit ohnehin bereits knappem Wohnraum führt.

Nach Auffassung der Städtischen Steuerkonferenz ist es zudem zwingend notwendig, die steuerrechtliche Handhabung des auswärtigen Wochenaufenthalts einer ganz grundsätzlichen Überprüfung zu unterziehen. Dieses Institut begünstigt die Wohnsitznahme in Tiefsteuerkantonen bei Arbeit in Hochsteuerkantonen und ist nicht mehr zeitgemäss. Auch der Umstand, dass die betroffenen Personen die Infrastruktur am Arbeitsort teilweise über Jahre regelmässig an rund 240 Tagen im Jahr nutzen, während sie sich aufgrund fehlender Steuerpflicht am Arbeitsort an den entsprechenden Kosten nicht einmal anteilig beteiligen, erscheint problematisch. Ein möglicher Anknüpfungspunkt wäre – neben einer gänzlichen Abschaffung des Abzugs für auswärtigen Wochenaufenthalts oder einer im Vergleich zu heute viel restriktiveren Handhabung – eine gesetzliche Regelung, welche festhält, dass Personen mit Wochenaufenthalt grundsätzlich über einen alternierenden Wohnsitz mit hälftiger Steuerpflicht an beiden Orten verfügen.

Nur am Rande sei hier angemerkt, dass die regelmässige Überprüfung des Wochenaufenthaltendenstatus in den grossen Städten zu einem sehr grossen Verwaltungsaufwand führt. Nicht selten kommt es zu einer missbräuchlichen Berufung von Steuerpflichtigen auf diesen Status mit nachfolgenden umfangreichen Verfahren zu Abklärung der tatsächlichen Verhältnisse.

b.) Kein Raum für einen voraussetzungslosen und unbegrenzten Abzug für auswärtigen Wochenaufenthalt

Mit dem vorgelegten Entwurf soll in Art. 26 Abs. 1 lit. b DBG bzw. Art. 9 Abs. 2 lit. b StHG der Abzug für notwendige Mehrkosten für die Unterkunft am Arbeitsort gesetzlich verankert werden. Dabei sieht der Entwurf weder eine zeitliche Beschränkung dieses Abzugs noch die Begrenzung des Abzugs auf einen Maximalbetrag vor. Auch wird die Geltendmachung dieses Abzugs an keine Voraussetzung wie die Unzumutbarkeit einer Rückkehr an den Wohnort geknüpft. Die Städtische Steuerkonferenz spricht sich dezidiert gegen die Implementierung eines weitgehend voraussetzungslosen und zudem zeitlich und betragsmässig unbeschränkten Abzugs für den auswärtigen Wochenaufenthalt aus.

c.) Kosten für Wochenaufenthalt sind reine Lebenshaltungskosten

Gemäss bundesgerichtlicher Praxis gelten jene Auslagen als Gewinnungskosten, die durch die Erzielung von Einkommen verursacht werden und deren Vermeidung für die steuerpflichtige Person unzumutbar ist. Dabei werden zum Abzug praxisgemäss jene Kosten zugelassen, die objektiv notwendig sind, um die betreffenden Einkünfte zu erzielen. Der Entscheid für einen Wochenaufenthalt ist in der Regel zur Erzielung des Einkommens nicht notwendig, sondern wird vielmehr meist aus rein privaten Gründen wie der persönlichen Bequemlichkeit (fehlende Bereitschaft zum Pendeln) oder der fehlenden Bereitschaft zur Verlegung des Wohnsitzes an den (steuerlich oftmals unattraktiveren) Arbeitsort gefällt. Häufig ist ein derartiger Entscheid auch durch die kulturellen und gesellschaftlichen Anreize am Arbeitsort motiviert, welche so von den betroffenen Personen genutzt werden können, ohne dass diese sich am Steueraufkommen und damit an den Infrastrukturkosten zu beteiligen hätten. Der Erläuternde Bericht hält unter Ziffer 1.7.4 denn auch zutreffend fest, dass es sich «bei den mit dem Wochenaufenthalt einhergehenden Kosten um reine Lebenshaltungskosten» handelt, «für deren Abzug steuersystematisch kein Raum besteht».

d.) Fehlende gesetzliche Verankerung des Kriterium der Notwendigkeit des Verbleibs am Arbeitsort bzw. der Unzumutbarkeit einer Rückkehr an den Wohnort

Die vorgelegte Regelung zum Abzug für auswärtigen Wochenaufenthalt setzt nicht voraus, dass der Verbleib am Arbeitsort zur Ausübung des Berufs notwendig oder eine tägliche Rückkehr an den Wohnort unzumutbar ist und öffnet damit den Anwendungsbereich für den Abzug zunächst einmal für sämtliche Fälle, in denen Mehrkosten für eine Unterkunft am vom Wohnort abweichenden Arbeitsort entstehen. Dies auch im Gegensatz zur heute geltenden Regelung von Art. 9 Abs. 1 BKV, welche dem Kriterium der «Notwendigkeit» dergestalt Rechnung trägt, dass sie den Anwendungsbereich für den Abzug für auswärtigen Wochenaufenthalt auf jene Fälle beschränkt, in denen Steuerpflichtige am Arbeitsort bleiben und dort übernachten «müssen». Daran vermag auch die im Entwurf von Art. 26 Abs. 1 lit. b DBG bzw. Art. 9 Abs. 2 lit. b StHG vorgesehene Beschränkung der Mehrkosten auf die «notwendigen» Mehrkosten einer Unterkunft am Arbeitsort nichts zu ändern, beschränkt sich die Beurteilung der *Notwendigkeit* von im Zusammenhang mit dem Wochenaufenthalt stehenden Mehrkosten für eine Unterkunft am Arbeitsort doch praxisgemäss auf die Frage, ob die für die Unterkunft am Arbeitsort

anfallenden Mietkosten dem *ortsüblichen Vergleich* standhalten. Dabei gelten als notwendige Kosten die ortsüblichen Auslagen für ein Zimmer oder eine Einzimmerwohnung, wohingegen darüberhinausgehende Kosten im Regelfall nicht mehr als notwendig angesehen werden.

Die vorgesehene voraussetzungslose gesetzliche Implementierung eines Abzugs für auswärtigen Wochenaufenthalt stellt im Vergleich zu den heutigen Regelungen eine nicht zu vertretende Ausweitung des Anwendungsbereichs dieses Abzugs dar. Da der vorgelegte Entwurf darauf verzichtet, das Kriterium der Notwendigkeit des Verbleibs am Arbeitsort bzw. der Unzumutbarkeit einer täglichen Rückkehr an den Wohnort als Voraussetzung für die Geltendmachung dieses Abzugs gesetzlich zu implementieren, dürfte der Abzug für auswärtigen Wochenaufenthalt (und damit auch der doppelte Verpflegungskostenabzug) grundsätzlich erst einmal jeder Person offenstehen, die neben dem Wohnsitz über eine Unterkunft am Arbeitsort verfügt, und dies ganz unabhängig von Distanz und Wegstrecke zum Arbeitsort. Bereits vor diesem Hintergrund kann die vorgelegte Regelung zum Wochenaufenthalt weder steuersystematisch noch inhaltlich überzeugen.

e.) Fehlende Begrenzung auf einen Maximalbetrag.

Anders als der Fahrtkostenabzug ist der vorgesehene Abzug für den auswärtigen Wochenaufenthalt auf keinen Maximalbetrag begrenzt. Dies ist steuersystematisch zwar korrekt, im Ergebnis jedoch höchst fragwürdig. So könnte eine gut verdienende Person, welche sich neben ihrem Wohnsitz eine «Zweitwohnung» am Arbeitsort leistet, neben dem Fahrtkostenabzug vom nach oben hin nur durch das Kriterium der Notwendigkeit begrenzten Abzug für den auswärtigen Wochenaufenthalt profitieren und so je nach Situation die Kosten für eine kleine Wohnung in einem teuren Ballungszentrum vollumfänglich zum Abzug bringen, wohingegen der schlechter verdienende pendelnde Nachbar oder die schlechter verdienende pendelnde Nachbarin, welche*r sich eine Zweitwohnung am Arbeitsplatz nicht leisten kann oder aus anderen Gründen täglich an den Wohnort zurückkehren muss, je nach Wohnort und Verkehrsverbindung nicht einmal die Fahrtkosten vollumfänglich abziehen kann. Während der Fahrtkostenabzug auch bei höheren effektiven Kosten seine Begrenzung bei CHF 3 200 findet, könnten für den auswärtigen Wochenaufenthalt bei den beispielsweise in Zürich angenommenen

durchschnittlichen Zimmermieten in Höhe von CHF 1 200 also durchaus Abzugsmöglichkeiten in Höhe von jährlich mehr als CHF 15 000 jährlich entstehen, zuzüglich zum auch für Wochenaufenthalter*innen geltenden Fahrtkostenabzug und zum Abzug für Verpflegungskosten, welcher im Falle eines auswärtigen Wochenaufenthalts auch noch in doppelter Höhe gewährt wird. Dies erscheint umso stossender, als der vorgesehene Entwurf es aufgrund der fehlenden Implementierung der Notwendigkeit des Verbleibs am Arbeitsort es selbst einer Person mit Wohnort in einem in der Nähe des Arbeitsorts gelegenen Tiefsteuerkanton theoretisch ermöglichen würde, neben den Fahrtkosten und den (doppelten) Kosten für die auswärtige Verpflegung noch die notwendigen Kosten für die Unterkunft am nahen Arbeitsort vollumfänglich zum Abzug zu bringen. Diese Ungleichbehandlung kann nicht überzeugen und ist auch nach dem verfassungsrechtlichen Gleichbehandlungsgebot fragwürdig.

f.) Problematik der kumulativen Anwendungsmöglichkeit des Abzugs für den auswärtigen Wochenaufenthalt und der weiteren Abzüge

Wird an einer gesetzlichen Implementierung eines Abzugs für den auswärtigen Wochenaufenthalt festgehalten, sollte überprüft werden, ob ein solcher lediglich alternativ zu den im Entwurf von Art. 26 Abs. 1 lit. a, c und d DBG bzw. Art. 9 Abs. 1 lit. a, c und d StHG vorgesehenen Abzügen zugelassen wird und bei Geltendmachung des Abzugs für den auswärtigen Wochenaufenthalt diese weiteren Abzüge dezidiert ausgeschlossen werden sollten. Die vorgesehene Regelung verlangt keine alternative Anwendung, so dass neben den Kosten für die auswärtige Unterkunft auch die weiteren Kosten nach lit. a, c und d abzugsfähig wären. So besteht nach Auffassung der Städtischen Steuerkonferenz für die Geltendmachung des Abzugs für die Kosten der Berufsausübung ausserhalb des Arbeitsorts im Zusammenhang mit der Geltendmachung der Kosten für die auswärtige Unterkunft am Arbeitsort kein Raum. Da es einer Person mit Unterkunft am Arbeitsort im Regelfall möglich sein dürfte, für die Einnahme der Mahlzeiten in diese Unterkunft zurückzukehren, besteht auch kein Raum für einen zusätzlichen Verpflegungskostenabzug neben der Geltendmachung für die Kosten des auswärtigen Wochenaufenthalts. Sollte eine kumulative Anwendung der Abzüge künftig dennoch möglich sein, so wäre gesetzlich zu verankern, dass sich bei Geltendmachung eines Abzugs für den Wochenaufenthalt der mögliche Fahrtkostenabzug absolut auf CHF 640, also auf 1/5 von CHF 3 200, reduziert.

g.) Abschliessende Beurteilung des Abzugs für den auswärtigen Wochenaufenthalt

Die Städtische Steuerkonferenz spricht sich gegen die gesetzliche Implementierung eines Abzugs für den auswärtigen Wochenaufenthalt aus. Ein solcher führt zu stossenden Privilegierungen von Besserverdienenden, welche sich den Luxus einer «Zweitwohnung» am Arbeitsort leisten können und verschärft die bereits heute akute Wohnungsnot in den Ballungszentren. Sollte an der vorgesehenen gesetzlichen Implementierung dennoch festgehalten werden, so bedürfte es aus Sicht der Städtischen Steuerkonferenz zwingend der gesetzlichen Verankerung des Kriteriums der Unzumutbarkeit einer täglichen Rückkehr an den Wohnort, wobei dessen Auslegung im Rahmen von Ausführungsbestimmungen konkret und restriktiv festzulegen wäre. Zudem sollte die Geltendmachung des Verpflegungskostenabzugs sowie des Heimarbeitsabzugs bei gleichzeitiger Geltendmachung des Abzugs für den auswärtigen Wochenaufenthalt ebenso ausgeschlossen werden wie die gleichzeitige Geltendmachung des vollen Fahrtkostenabzugs. Auch müsste aus Kohärenzgründen eine Beschränkung des Abzugs für den auswärtigen Wochenaufenthalt auf einen Maximalbetrag überprüft werden und zudem eine zeitliche Begrenzung dieses Abzugs vorgenommen werden.

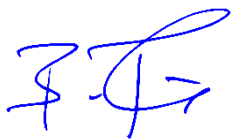
5. Weitere Anmerkungen

Der vorgelegte Entwurf von Art. 26 Abs. 2 DBG sieht eine Kürzung der Pauschale bei Teilzeitarbeit oder bei einer Ausübung der Tätigkeit nur während eines Teils des Jahres vor. Dies ist korrekt. Hierbei ist für eine Verarbeitung im Massenverfahren eine zwingende Verpflichtung auf Seiten der Arbeitgebenden nötig, wonach der Beschäftigungsumfang im Lohnausweis vermerkt werden muss. Im Rahmen des vorgelegten Entwurfs von Abs. 1 von Art. 26 DBG wird hingegen auf die gesetzliche Verankerung der Kürzung der Berufskostenabzüge aufgrund des Beschäftigungsumfangs verzichtet, was im Zusammenspiel mit dem vorgelegten Entwurf von Art. 26 Abs. 2 DBG problematisch erscheint. Hier wäre eine gewisse Kohärenz wünschenswert. Die Städtische Steuerkonferenz regt daher an, die Möglichkeit der Kürzung der Abzüge bei Teilzeitarbeit oder bei einer Ausübung der Tätigkeit nur während eines Teils des Jahres auch in Art. 26 Abs. 1 DBG zu verankern. Es fragt sich zudem, warum im Entwurf von Art. 9 Abs. 1bis StHG im Gegensatz zum Entwurf von Art. 26 Abs. 2 DGB keine Kürzung der Pauschale vorgesehen ist. Dies erscheint systematisch fragwürdig. Der Entwurf von Art. 26

Abs. 1 DBG bzw. Art. 9 Abs. 1bis StHG sieht vor, dass die Pauschale «anstelle der Kosten nach Abs. 1» geltend gemacht werden kann. Bei auswärtiger Verpflegung werden jedoch nicht die Kosten geltend gemacht, sondern eine Pauschale angewandt. Hier könnte es zu Unstimmigkeiten darüber kommen, ob die Verpflegungskostenpauschale von der Pauschale im Sinne von Art. 26 Abs. 2 konsumiert wird, oder ob sie, da sie keinen eigentlichen Kostencharakter hat, neben dieser bestehen bleibt (was widersinnig und nicht zielführend erschiene). Der Entwurf sollte unter Berücksichtigung dieser Aspekte noch einmal überarbeitet werden. Schliesslich regt die Städtische Steuerkonferenz an, die Reform zu nutzen, um die Frage der Gleichstellung des Erwerbs- mit dem Ersatzeinkommen gesetzlich zu verankern.

Die Städtische Steuerkonferenz begrüsst ganz grundsätzlich die Einführung eines Pauschalabzugs, regt jedoch aus den aufgeführten Gründen eine Überarbeitung der Vorlage an.

Freundliche Grüsse



Dr. Bruno Fässler
Präsident Städtische Steuerkonferenz

Madame la Conseillère fédérale
Karin Keller Sutter
Département fédéral des finances
3003 Berne

Par courrier électronique uniquement
vernehmlassungen@estv.admin.ch

Paudex, le 30 mars 2023
JHB/DV

Loi fédérale sur la déduction fiscale des frais professionnels des personnes exerçant une activité lucrative dépendante : réponse à la consultation

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous avoir consultés et avons pris connaissance de l'objet cité sous rubrique. Vous trouverez ci-dessous nos remarques et commentaires.

1. Remarques générales

Le projet mis en consultation veut répondre à une motion Ryser (objet 20.3844), pourtant rejetée par le Conseil National, et qui demandait que, dans le cadre du télétravail, les dépenses liées à l'utilisation d'une pièce du logement puissent faire l'objet d'une déduction. Le Conseil fédéral a, lorsqu'il a émis son avis sur dite motion, chargé le DFF de préparer une nouvelle réglementation.

Les principes selon lesquels cette réglementation devait être préparée exigeaient la neutralité en ce qui concerne les différentes formes de travail, devaient apporter une simplification et avoir une incidence aussi faible que possible sur le plan des recettes. Si nous souscrivons volontiers aux deux premiers principes, le troisième d'entre eux nous interpelle. En effet, si l'on s'inscrit dans une logique de permettre la déduction des frais d'acquisition du revenu, lorsque de nouveaux frais apparaissent, ils doivent pouvoir être déduits du revenu, même si les recettes fiscales globales en souffrent peu ou prou. Il ne s'agit pas de restreindre la prise en considération d'autres frais pour limiter la diminution des recettes fiscales.

De même, nous relevons que le principe de neutralité de la fiscalité doit être respecté. Ainsi, comme on a pu le voir lors de la mise en consultation des projets relatifs à l'imposition individuelle des couples mariés, ce principe impose que le traitement fiscal d'un revenu ne doit pas influencer le mode de vie ou le degré d'activité ; ce même principe doit aussi s'appliquer en matière de déductions. Il ne s'agit pas, par le biais de déductions appliquées généralement au revenu, d'avantager ou de pénaliser tel ou tel salarié, selon qu'il habite près ou loin de son lieu d'activité, selon qu'il doit se déplacer pour exercer son travail ou peut le faire à domicile, selon le mode de transport qu'il peut employer pour ses déplacements. La limitation à 3'000 francs des frais des déplacements dans l'IFD constitue une relative entorse au principe, qui a été introduite lorsque le financement du fonds d'infrastructure ferroviaire a été admis en votation populaire (2014).

2. Remarques particulières

2.1 De trop nombreuses inconnues

Le défaut majeur du projet mis en consultation est qu'il ne mentionne pas de montant pour la déduction de l'ensemble des frais professionnels sous forme de forfait. En effet, il renvoie l'ordonnance les (nombreux) éléments suivants :

- Le montant du forfait,
- La réduction ou non du forfait en cas d'activité lucrative temps partiel ainsi que le choix d'une même solution (déduction forfaitaire ou justification des frais réels) pour l'IFD et les impôts cantonaux,
- La durée de validité du choix entre déduction forfaitaire ou frais réels, le sort des déductions en cas d'activité professionnelle accessoire d'apprentissage ainsi que la déductibilité des frais de repas hors du domicile sous forme de forfait journalier unique en cas de justification des frais réels.

On conviendra que cela fait beaucoup d'inconnues, ce d'autant plus que l'introduction des nouvelles dispositions s'imposera non seulement dans l'IFD, mais également dans la loi sur l'harmonisation des impôts directs (LHID), donc aux dispositions légales cantonales (même si le montant du forfait restera du domaine cantonal).

2.2 Des dispositions problématiques

Le passage au forfait prévu impliquerait, au cas où le système de décompte des frais réels serait choisi, de devoir établir de façon détaillée les autres frais professionnels qui jusqu'ici pouvaient faire l'objet de déduction forfaitaire. Sauf considérer que le projet veut inciter les contribuables à opter pour le forfait, même s'ils n'y trouvent pas d'avantage, cette caution ne nous paraît pas justifiée.

On ne peut que s'interroger sur la lecture (p.13 du rapport) de l'affirmation suivante : « la déduction des frais réels ne permet pas d'instaurer la neutralité fiscale entre les formes de travail, car les déductions dépendent alors du lieu de travail ». Or, nous considérons que la déductibilité des frais de déplacement en tant que frais d'acquisition du revenu est justement un élément essentiel de la neutralité fiscale, puisqu'elle met les deux contribuables à égalité, qu'ils doivent se déplacer peu ou beaucoup.

2.3 Le montant du forfait

Le projet est, selon le rapport, soumis au principe de la neutralité sur le plan des recettes. On doit constater dès lors qu'il est entièrement contraire de manière que Confédération et cantons ne voient pas leurs recettes fiscales diminuer, au lieu de s'interroger sur la finalité des déductions qui doivent permettre exclusivement de tenir compte des frais encourus par le salarié dans l'acquisition de son revenu. Le montant articulé de 5'800 francs pour le forfait est sujet à caution, puisqu'il repose sur des chiffres cantonaux de 2018 ; on voit cependant bien que le chiffre varie selon les cantons. Il risque fort, du fait de la reprise de l'inflation et de l'augmentation des coûts, d'être fixé trop bas pour compenser de manière adéquate les frais d'acquisition du revenu. En outre, on doit redouter que le forfait ne soit plus modifié avant très longtemps. On en voudra pour preuve le montant des indemnités pour frais de repas pris à l'extérieur admis dans le certificat de salaire, qui n'a pas été modifié depuis au moins 15 ans et ne correspond plus à la réalité.

2.4 Conséquences économiques, prise en compte du télétravail et neutralité vis-à-vis des formes de travail

La position de l'administration est de considérer que l'imposition est neutre vis-à-vis des formes de travail si elle permet dans tous les cas de déduire les mêmes montants pour frais professionnels. La déduction des frais réels n'est pas neutre fiscalement, car elle influence le choix du contribuable en faveur de la solution permettant la déduction la plus importante (p.19 du rapport). Nous ne pouvons souscrire à cette affirmation, qui ne tient aucun compte de la situation réelle des contribuables ou qui voit en eux des optimiseurs fiscaux compulsifs. Cela n'est pas acceptable. La réalité est bien plus prosaïque : en cas de changement de poste de travail ou de nouvel emploi, si la préoccupation de limiter les trajets est réelle, elle n'est cependant guère négociable. Ce qui prime c'est l'ensemble des caractéristiques du poste (salaire, possibilité d'évolution interne, autres prestations de l'employeur etc.), mais non la possibilité de déduire plus ou moins de frais. En outre, on ne change pas de logement aussi simplement que cela et une certaine mobilité est indispensable. Il s'agit donc de la juste indemnisation des frais d'acquisition du revenu et non du choix d'une déduction maximale.

Le projet semble poursuivre des objectifs qui sont étrangers à la prise en compte des frais d'acquisition du revenu. Il s'agit en particulier, comme cela apparaît aux pages 19 et 20 du rapport, de la volonté de limiter les déplacements des contribuables ou de la volonté d'augmenter un effet de redistribution. Au risque de nous répéter, nous réaffirmons que ces objectifs sont étrangers à la ductibilité des frais d'acquisition du revenu.

La forfaitisation des déductions, selon les calculs de l'administration, tend à avantager les déciles de revenu inférieurs au détriment des déciles supérieurs. Une lecture attentive des schémas de déduction indique que les cantons urbains – qui connaissent une densité d'habitations et d'emplois forte – seront favorisés, au détriment des cantons plus ruraux où les déplacements pour travailler sont plus importants. Nous considérons que cette approche ne peut être suivie.

Le tableau en page 23 indique que seraient « gagnants » les salariés sans frais de déplacement, ceux qui circulent à vélo ou qui ont un abonnement de transport public urbain, ceux qui n'ont pas de frais supplémentaires pour repas hors du domicile ou dont les repas sont subventionnés par l'employeur, ainsi que les travailleurs qui touchent un salaire net inférieur à 85'000 francs. À l'inverse, les travailleurs qui doivent se déplacer avec un abonnement de transport interurbain, qui circulent en voiture ou à moto, qui ont des frais de repas non subventionnés ou qui touchent un salaire net supérieur à 85'700 francs seraient pénalisés. Cette casuistique montre bien que le but de la forfaitisation est de pénaliser le contribuable qui ne travaillerait pas domicile ou dans les environs immédiats, qui n'aurait pas de subvention de l'entreprise pour ses repas ou qui aurait le malheur de gagner correctement sa vie. Nous ne pouvons souscrire à la démarche. S'agissant du montant du revenu, on remarquera que, vu la très forte progressivité de l'IFD, l'Etat se sert bien suffisamment au passage, sans encore pénaliser plus le contribuable en lui refusant (ou en rendant plus compliquée) la déduction des frais d'acquisition du revenu.

3. Conclusions

Sous couvert d'une meilleure prise en compte du travail domicile dans l'indemnisation des frais d'acquisition du revenu, le projet de forfait mis en consultation poursuit des buts qui ne sont pas ceux de la simple déduction des frais professionnels. Outre certains partis-pris contestables, la pénalisation des travailleurs pendulaires et celle des revenus supérieurs n'est pas acceptable. On doit aussi s'interroger sur la ductibilité de frais qui n'auront pas été supportés, vu la forfaitisation de la déduction.

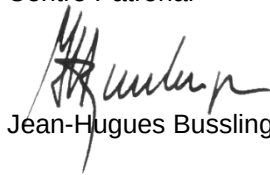
En outre, le projet pèche par les trop nombreux éléments renvoyés à l'ordonnance, qui laisserait toute latitude à l'administration de régler les choses, sans consultation préalable ou consultation des intéressés.

Nous rejetons en conséquence le projet et demandons que la déduction des frais professionnels liés au télétravail – usage d'une pièce d'électricité dans son logement, autres frais de matériel etc. – fasse l'objet d'une possibilité de déduction supplémentaire, raison d'un montant forfaitaire ou en fonction des frais réels.

* * * * *

Nous vous remercions de l'attention que vous aurez prêté à nos lignes et vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre haute considération.

Centre Patronal



Jean-Hugues Busslinger

Per E-Mail:

Eidgenössische Steuerverwaltung ESTV
Eigerstrasse 65
3003 Bern

E-Mail-Adresse: vernehmlassungen@estv.admin.ch

Zürich, 3. April 2023

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Sehr geehrte Damen und Herren
Sehr geehrter Herr Bree

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 21. Dezember 2022 in rubrizierter Angelegenheit und bedanken uns für die Möglichkeit, zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen Stellung nehmen zu können.

Die Reform soll dazu führen, dass die diversen heute praktizierten Arbeitsformen (mobiles Arbeiten, Arbeiten zu Hause (sog. «Home-Office») und Arbeiten an einer Arbeitsstätte der Arbeitgeberin) weitestgehend einkommenssteuerlich neutral behandelt werden (d.h. keine erhöhten Abzüge aufgrund der einen oder anderen Variante). Weiter möchte die Reform mit der Möglichkeit einer Einheitspauschale (anstatt des Abzugs der effektiven Kosten) insb. eine Vereinfachung des Veranlagungsverfahrens herbeiführen.

EXPERTsuisse begrüsst generell Reformen, die zu einer Vereinfachung des Veranlagungsverfahrens führen. EXPERTsuisse ist jedoch der Ansicht, dass die vorgeschlagene Lösung die gewünschten Ziele nur bedingt erfüllen kann, weil eine einheitliche, relativ tiefe und einkommensunabhängige Pauschale bei vielen steuerpflichtigen Personen die Tarifprogression über den Weg der Abzüge im Vergleich zum Status-Quo verschärfen würde. Gemäss Erläuterndem Bericht wäre der neueinzuführende Pauschalabzug für Erwerbstätige, welche nicht im Home-

Office arbeiten, ab einem Nettolohn von über Fr. 85'700.- nachteilig. Viele Personen, die keine oder wenig Telearbeit leisten können und weiterhin hohe effektive Verpflegungs- und Fahrkosten tragen, werden somit durch die Reform im Vergleich zum Status-Quo benachteiligt. Nach der Schätzung des Bundesrates würden denn auch 55% der steuerpflichtigen Personen im Kanton Bern mit der Reform schlechter gestellt.

Für EXPERTsuisse als Branchenvertreter im Dienstleistungssektor ist diese «Bestrafung» der Arbeit vor Ort im Vergleich zum jetzigen System nicht sinnvoll. EXPERTsuisse unterstützt Telearbeit, jedoch sind Kundenkontakte in der Beratungsbranche unabdingbar und erfordern die Anwesenheit am Arbeitsplatz. EXPERTsuisse geht deshalb davon aus, dass entgegen der Schätzung des Bundesrates viele steuerpflichtige Personen im Dienstleistungssektor weiterhin – trotz Aufwand – den Abzug der effektiven Berufskosten geltend machen dürften. Es sollte auch erwähnt werden, dass viele Personen, welche in der Zukunft die Einheitspauschale nutzen würden, im Vergleich zu heute höhere Berufskosten in Abzug bringen könnten, als sie tatsächlich zu tragen haben, was nicht mit dem Grundsatz der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zu vereinbaren wäre.

Insofern würde mit dem jetzigen Vorschlag keines der angestrebten Ziele in befriedigender Weise erreicht. Im Sinne einer deutlichen Vereinfachung des Steuersystems regen wir daher an, über ein System nachzudenken, in dem Berufskostenabzüge generell abgeschafft würden. Die mit beruflich bedingten Kosten zusammenhängende Minderung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit könnte stattdessen indirekt und in allgemeiner Weise über die Anpassung des Steuertarifs Berücksichtigung finden. Zu beachten ist dabei, dass das jetzige System mit diversen Fallpauschalen und Beschränkungen über Höchstabzüge (z.B. bei den Fahrkosten oder auch bei den Verpflegungskosten) auch heute schon nicht mehr die gelebte Realität der Gewinnungskosten nachbildet, wie dies der verfassungsmässige Grundsatz der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit eigentlich gebieten würde.

Ein solches Projekt würde aber offensichtlich über den aktuellen Entwurf hinausgehen. Wir befürworten deshalb konkret im Zusammenhang mit der Vernehmlassungsvorlage eine «Zwischenlösung», bei der die Fahrkosten im Rahmen der Bundes- und Kantonsregelungen (d.h. der jeweiligen Höchstbeträge) sowie auch die Aufwendungen für den Wochenaufenthalt weiterhin nur effektiv abgezogen werden können.

Zur Vereinfachung und für eine neutralere Behandlung der diversen Arbeitsformen im Vergleich zum Status-Quo wäre es denkbar, die Verpflegungskosten in die allgemeine Berufskostenpauschale («übrige Berufskosten») zu integrieren. Der Beschäftigungsgrad bzw. unbezahlte Erwerbsunterbrüche könnten dabei analog der derzeitigen Regel über eine prozentuale Bemessung bezogen auf das Lohneinkommen indirekt Berücksichtigung finden. Die jetzige Pauschale für die übrigen Kosten bei der direkten Bundessteuer könnte hierfür z.B. im Vergleich zu heute leicht erhöht werden (z.B. 5% statt heute 4%), mit einem Höchstbetrag von z.B. Fr. 5'000.- (im Vergleich zu Fr. 4'000 Stand heute). Dieselbe Logik müsste auch auf das Steuerharmonisierungsgesetz übertragen werden. Im Gegenzug wäre es nicht mehr möglich, die auswärtigen Verpflegungskosten effektiv abzuziehen.

Wir hoffen, Ihnen mit unseren Hinweisen zu dienen und stehen für die Beantwortung von Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
EXPERTsuisse



Daniel Gentsch
Präsident Fachbereich Steuern



Livio Bucher
Fachsekretär Kommission Steuern



Fédération des
Entreprises
Romandes

FER Genève - FPE Bulle - UPCF Fribourg
FER Arcju - FER Neuchâtel - FER Valais

vernehmlassungen@estv.admin.ch

Département fédéral des finances
(DFF)
3003 Berne

Madame Karin Keller-Sutter,
Conseillère fédérale

Genève, le 4 avril 2023
KE/3414 – FER No 09-2023

Loi fédérale sur la déduction fiscale des frais professionnels des personnes exerçant une activité lucrative dépendante

Madame la Conseillère fédérale,

Notre Fédération vous remercie de l'avoir consultée et vous prie de trouver ci-après sa prise de position d'ordre général.

Le projet mis en consultation vise à permettre aux travailleurs salariés de faire valoir à l'avenir, en matière d'impôt fédéral direct comme en matière d'impôt cantonal et communal, l'intégralité de leurs frais professionnels sous la forme d'un forfait unique, incluant tous les types de frais d'acquisition du revenu spécifiquement liés à la situation personnelle du contribuable qui sont aujourd'hui déjà déductibles (frais de déplacement et frais de repas), ainsi que des frais « nouvellement déductibles » liés à l'occupation d'une partie du domicile familial utilisé pour le télétravail. Cette déduction forfaitaire n'aurait aucun lien avec l'importance du revenu réalisé par le contribuable et serait ainsi exprimée en un montant fixe.

Nous partageons l'objectif du Conseil fédéral de réduire les distorsions qui affectent actuellement le choix entre les formes de travail et soutenons l'introduction d'une déduction spécifique des frais encourus par l'employé en raison du télétravail. Au vu de la hausse de la pratique du télétravail, un traitement fiscal neutre du travail mobile et du travail à domicile par rapport au travail dans les locaux de l'employeur, neutralité obtenue par la prise en compte de ces frais spécifiques, est nécessaire.

Par ailleurs, l'introduction d'une déduction forfaitaire unique incluant tous les frais d'acquisition du revenu évoqués ci-dessus représenterait une amélioration significative en termes de simplification des démarches administratives. Une telle déduction forfaitaire, si elle était absolue, serait en effet de nature à permettre d'alléger la charge administrative des contribuables comme des autorités fiscales. Les modalités de déduction de frais effectifs en vigueur, qui dépendent des lieux de travail et de domicile ainsi que de leur intensité respective, entraînent un travail de déclaration et de taxation considérable.

Nous relevons aussi avec satisfaction l'objectif de mettre en œuvre une solution neutre sur le plan des recettes, bien que le montant du forfait doive ainsi être fixé de sorte à respecter cet objectif, au risque que cette neutralité résulte d'une dispersion entre « gagnants et perdants » de la réforme.

Nous émettons toutefois un certain nombre de réserves. Le fait de mettre en place un forfait qui couvre l'ensemble des frais professionnels ne permet que difficilement de prendre en compte des réalités qui peuvent diverger considérablement. La déduction des frais de déplacement est par exemple réglée de manière très différente suivant les cantons, en fonction de leur réalité géographique et de la mobilité de leurs travailleurs. Inclure ces frais dans un forfait général ne permettrait pas de répondre aux besoins de nombre de contribuables. L'attrait du forfait pourrait en être réduit, ce qui affecterait aussi l'objectif de simplification administrative.

La fixation du montant du forfait sera décisive pour que cette solution soit attractive pour de nombreux contribuables tout en respectant l'objectif de neutralité sur le plan des recettes. Le niveau devra être suffisamment élevé pour dissuader le plus grand nombre de contribuables de faire valoir les frais effectifs tout en ayant une incidence aussi faible que possible sur le plan des recettes.

Dans ce contexte, nous prenons acte de la décision du Conseil fédéral de régler le montant du forfait dans l'ordonnance sur les frais professionnels. Nous considérons toutefois qu'il s'agit d'un élément essentiel dans le débat politique et qu'il serait utile de pouvoir clarifier au mieux ce point. Le rapport explicatif mentionne certes que « pour avoir une incidence aussi faible que possible sur les recettes générées par l'impôt fédéral direct, le forfait devrait avoisiner les 5'800.- francs ». Or, ce montant pourrait ne pas être suffisant pour répondre aux interrogations susmentionnées concernant l'attractivité du forfait.

Par ailleurs, comme le relève le rapport explicatif, si le projet aboutit, certains salariés seront gagnants et d'autres perdants face à l'impôt fédéral direct en fonction de leur situation personnelle. Les pendulaires ou les salariés touchant un salaire net supérieur à 85'700.- francs seront notamment désavantagés. En tous les cas, l'instauration d'un forfait global indépendant du revenu ne doit pas engendrer une charge fiscale plus élevée pour un grand nombre de contribuables qui, de manière effective, supporte des frais d'acquisition du revenu importants.

Enfin, nous considérons que cette réforme ne doit pas engendrer d'obligations administratives supplémentaires pour les employeurs.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre très haute considération.



Blaise Matthey
Secrétaire général



Catherine Lance Pasquier
Directrice adj. Politique générale
FER Genève

FIDUCIAIRE|SUISSE
Monbijoustrasse 20, Case Postale, 3001 Berne

Département fédéral des finances
Bundesgasse 3
3003 Berne
par courriel
vernehmlassungen@estv.admin.ch

Berne, le 30 mars 2023

FIDUCIAIRE|SUISSE

Secrétariat central

Monbijoustrasse 20
Case Postale
3001 Berne

T +41 31 380 64 30
F +41 31 380 64 31
fiduciairesuisse.ch



Loi fédérale sur la déduction fiscale des frais professionnels des personnes exerçant une activité lucrative dépendante: ouverture de la procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Par courrier du 21 décembre 2022, le Chef du département des finances DFF a ouvert la procédure de consultation relative à la loi susmentionnée. Nous nous permettons de prendre position, au nom de FIDUCIAIRE|SUISSE, par rapport à l'objet soumis à consultation comme suit:

1. Remarques introductives

FIDUCIAIRE|SUISSE est la plus grande association professionnelle pour les PME de Suisse et, en notre qualité de partenaire reconnu de la politique, de l'économie et du public pour des décisions concernant la branche des fiduciaires, nous avons l'honneur de formuler les remarques suivantes sur le projet concernant la Loi fédérale sur la déduction fiscale des frais professionnels des personnes exerçant une activité lucrative dépendante.

2. Déductibilité des frais professionnels: prise de position de FIDUCIAIRE|SUISSE

Considérations générales

FIDUCIAIRE|SUISSE salue la volonté du Conseil fédéral de simplifier la déduction des frais professionnels dans le cas de l'exercice d'une activité lucrative dépendante.

FIDUCIAIRE|SUISSE est le porte-parole des fiduciaires PME en Suisse, qui apportent à leur tour un soutien à notre épine dorsale économique, les PME suisses. Nous faisons entendre votre voix au niveau national et mettons les fiduciaires en réseau à l'échelle régionale.

FIDUCIAIRE|SUISSE est proche de ses 2'300 membres PME, qui se sentent parfaitement conseillés et pris en charge personnellement. C'est précisément là que nous créons une valeur ajoutée décisive grâce à la formation continue et aux informations.

L'harmonisation des cas de frais professionnels déductibles également au niveau des impôts cantonaux sur le revenu et par rapport à l'impôt fédéral direct correspond à une mobilité accrue de la population et à des formes de travail nouvelles.

La possibilité de faire valoir les frais effectifs garantit une imposition conforme au principe de l'imposition selon la capacité contributive.

Les cantons restent souverains dans la fixation du montant forfaitaire.

Considérations spécifiques relatives à la déductibilité des frais professionnels

L'utilisation de forfait permet de simplifier fortement la procédure de taxation dans de nombreux cas.

La procédure forfaitaire profite aux bas revenus en présence d'un forfait unique.

Dans des cas spécifiques, le contribuable, certes au prix d'un effort accru, notamment en termes de récolte des pièces justificatives, peut déduire les frais effectifs qui dépassent le forfait (impôt fédéral direct et impôts cantonaux).

L'extension du catalogue des cas aussi bien dans la loi sur l'impôt fédéral direct que dans la loi sur l'harmonisation des impôts directs des cantons et des communes permet de régulariser la pratique et favorise l'uniformisation des frais déductibles.

La prise en considération des frais nécessaires à l'exercice en dehors du lieu de travail permet de tenir compte de l'évolution en matière de télétravail. Un traitement fiscal neutre du travail mobile et du travail à domicile représente un aspect incitatif au regard des impératifs climatiques, bien que le travail à domicile ne soit pas accessible à tous les métiers. Un tel traitement permettra de supprimer les différentes pratiques instaurées durant le COVID-19 et apportera des simplifications administratives non négligeables.

Les contribuables qui ne peuvent pas travailler à domicile et habitent dans des régions périphériques ne profiteront pas de l'effet incitatif que représente l'application d'un forfait en présence d'une activité lucrative dépendante au domicile.

Les calculs à la base de la proposition présentée dans le projet se fondent sur trois cantons. FIDUCIAIRE|SUISSE pense que la prise en considération d'un plus grand nombre de cas pour fixer le forfait au niveau fédéral s'impose. La situation du bassin lémanique avec ses forts flux pendulaires n'a pas été prise en considération, même si le canton de Berne se caractérise par des situations très divers (centres urbains, régions périphériques). La prise en considération du canton de Zurich apporterait encore une plus grande représentativité.

Au regard de l'importance du forfait, FIDUCIAIRE|SUISSE considère que ce dernier doit être encré dans la loi et non faire l'objet d'une ordonnance.

3. Conclusions

FIDUCIAIRE|SUISSE :

- soutient la volonté d'harmoniser la déductibilité des frais professionnels des personnes exerçant une activité lucrative dépendante ;
- voit une réelle possibilité de simplification de la procédure de taxation avec l'utilisation d'un seul forfait ;

- relève que la neutralité de la forme du travail correspond à une forte évolution des conditions de travail et représente une incitation au télétravail, même si certain corps de métier ne pourront profiter de l'avantage fiscal qui en résulte, en particulier pour les bas revenus ;
- considère que le forfait à appliquer pour l'impôt fédéral direct doit faire l'objet d'une loi formelle.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à la présente et nous tenons à votre disposition pour tout complément d'information.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

FIDUCIAIRE|SUISSE



Daniela Schneeberger, Présidente



Etienne Junod, Responsable Institut fiscalité



Eidg. Finanzdepartement EFD
Bundesgasse 3
Bernerhof

Per E-Mail an vernehmlassungen@estv.admin.ch

Bern, 4. April 2023

SwissHoldings Stellungnahme
Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Karin Keller-Sutter,
Sehr geehrter Herr Bree,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, im Rahmen der am 21. Dezember 2022 eröffneten Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen Stellung nehmen zu dürfen.

SwissHoldings ist ein branchenübergreifender Wirtschaftsverband der Industrie- und Dienstleistungsunternehmen in der Schweiz und vertritt aktuell 62 Mitgliedunternehmen. Unsere Mitglieder sind bedeutende Emittenten am Kapitalmarkt; auf sie entfällt (Stand 31. März 2022) rund 66 Prozent der gesamten schweizerischen Börsenkapitalisierung.

Zusammenfassung

Ein gesamtschweizerisch starker und attraktiver Standort ist für uns und unsere Mitglieder von zentraler Bedeutung. Deshalb begrüssen wir grundsätzlich Massnahmen, die der Modernisierung und Flexibilisierung der Arbeitswelt Rechnung tragen. Eine neutrale Behandlung der verschiedenen Arbeitsformen bei der steuerlichen Abzugsfähigkeit der Berufskosten bei gleichzeitiger administrativer Vereinfachung spielt dabei eine zentrale Rolle. Die Förderung neuer Arbeitsformen erhöht auch die wirtschaftliche Effizienz und damit die Attraktivität des



Wirtschaftsstandortes Schweiz und kann gleichzeitig, wie im Bericht erwähnt, mögliche positive Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur haben (Bericht, S. 25). Die steuerliche Gleichbehandlung verschiedener Arbeitsformen wie Arbeit zu Hause, mobiles Arbeiten oder Arbeit vor Ort ist angesichts der zunehmenden Möglichkeiten und der sich wandelnden Bedürfnisse der Gesellschaft ein legitimes und nachvollziehbares Anliegen. Das Ziel, den Aufwand für die Steuerpflichtigen und die Steuerverwaltungen zu reduzieren, könnte jedoch durch die vorgeschlagene Pauschalierung verfehlt werden. So wird unter anderem der Fahrtkostenabzug ungenügend berücksichtigt. Dieser spielt aber insbesondere für Berufe mit geringen bis keinen Homeoffice Möglichkeiten eine wichtige Rolle. Hinzukommt die Tatsache, dass die Kantone und Steuerpflichtigen unterschiedliche Bedürfnisse haben, unter anderem aufgrund verschiedener topographischer Verhältnisse (ländliche oder urbane Kantone). Auch befinden sich Produktionsstandorte tendenziell nicht in bevölkerungsstarken Zentren. Nicht zuletzt sind auch Berufe zu berücksichtigen, welche ihre Tätigkeit nur vor Ort ausüben können und die Fahrtkosten somit einen wichtigen Bestandteil und Kostenpunkt für die Steuerpflichtigen darstellen. SwissHoldings vertritt deshalb die folgende Ansicht:

1. **Die Einführung im DBG und StHG einer lohnabhängigen prozentualen Pauschale ist einer fixen Pauschale vorzuziehen (z.B. 6 Prozent des Nettolohns) mit einer betragsmässigen Unter- und Obergrenze (z.B. CHF 4'000.- und CHF 8'000.- pro Jahr).** Bei einer zu tiefen Pauschale besteht ansonsten das Risiko, dass die effektiven Kosten anstatt der Pauschale von den Steuerpflichtigen bevorzugt werden (vgl. auch Bericht, S. 19), was zu Mehraufwand führt.
2. **Unabhängig von der Ausgestaltung der Pauschale (fixe oder lohnabhängige prozentuale Pauschale) sollen die Fahrtkosten wie bisher und die effektiven Kosten für den auswärtigen Wochenaufenthalt weiterhin zum Abzug zugelassen werden.**
3. **Nicht zuletzt lehnt SwissHoldings eine allfällige Einführung einer Verpflichtung für Arbeitgeber zur Deklaration von Homeoffice-Tagen im Lohnausweis entschieden ab.** Die Vereinfachung des Lohnausweises durch Wegfallen der Bestätigung über «Kantinenverpflegung / Lunch Checks» (Feld G im Lohnausweis) wird begrüsst.

1. Vereinfachung und zeitgemässe Modernisierung des schweizerischen Steuersystems
SwissHoldings begrüsst grundsätzlich Initiativen zu Vereinfachungen im Steuersystem. Ein tiefer administrativer Aufwand ist dabei sowohl für die Steuerpflichtigen als auch für Steuerverwaltungen vorteilhaft und verbessert die Attraktivität des Standorts Schweiz. Zudem ist eine regelmässige Analyse der sich verändernden gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und Gewohnheiten, besonders durch die Digitalisierung, aber auch durch andere Trends für den Standort Schweiz unabdingbar, um weiterhin die besten Arbeitskräfte und erfolgreiche Unternehmen anziehen und halten zu können. **Anpassungen hinsichtlich der neutralen Behandlung der steuerlichen Abzugsfähigkeit von Berufskosten bei den verschiedenen Arbeitsformen stellt hierfür einen wichtigen Schritt dar.** Die Möglichkeit einer Pauschale wird insbesondere in Fällen begrüsst, wo der Aufwand für den Steuerpflichtigen und die Steuerverwaltungen unverhältnismässig gross sind. Dies gilt vor allem beim Abzug für die Mehrkosten der auswärtigen Verpflegung und die Abzüge im Zusammenhang mit der Homeoffice-Tätigkeit.

2. Ausgestaltung der Pauschale

Eine vollumfängliche Pauschalisierung der Berufsauslagen lässt teilweise die erheblichen Unterschiede der unterliegenden Sachverhalte ausser Acht. Dies trifft insbesondere auf den Fahrtkostenabzug zu, der u.a. aufgrund der verschiedenen topografischen Verhältnisse in den einzelnen Kantonen sehr unterschiedlich geregelt ist. Sollten die Fahrtkosten in eine Pauschallösung einbezogen werden, bestände unseres Erachtens das Risiko, dass eine grössere Zahl steuerpflichtiger Personen anstatt der Pauschallösung den Abzug der effektiven Berufskosten in Anspruch nehmen würde. Eine für die meisten Steuerpflichtigen effektive Pauschale bedingt die Festlegung eines tendenziell hohen Pauschalabzugs. Dies trifft mutmasslich insbesondere in Kantonen mit einem heute hohen oder unbegrenzten Fahrtkostenabzug zu. Tiefere Pauschalabzüge bergen das erhebliche Risiko, dass das mit der Vorlage verbundene Ziel der Vereinfachung insgesamt verfehlt wird. Wird die Vereinfachung verfehlt steigt der Aufwand sowohl für die Verwaltungen als auch für viele Steuerpflichtige, die, um zusätzliche Steuerbelastungen zu vermeiden, den Abzug der effektiven Kosten geltend machen werden. Zudem könnte das Risiko einer steigenden Steuerbelastung der Attraktivität des Standorts Schweiz schaden. Die aufkommensneutrale Pauschalisierung der Berufskosten bei einem Betrag von CHF 5'800.- hat auf Seiten der Steuerpflichtigen Gewinner und Verlierer zur Folge. Das Ergebnis hängt im Einzelnen von den individuellen Fahrtkosten ab, aber auch von den übrigen Berufskosten. Der Abzug der übrigen Berufskosten ist heute in der Höhe teilweise lohnabhängig, indem er als Proportionalatz mit betragsmässigen Unter- und Obergrenzen ausgestaltet ist. Die Lohnabhängigkeit würde künftig entfallen, was insbesondere für höhere Einkommen einen geringeren Abzug und eine höhere Steuerbelastung zur Folge hätte. Eine höhere Steuerbelastung bei einer grösseren Zahl von Steuerpflichtigen durch die Einschränkung der Abzugsmöglichkeiten gilt es jedoch unbedingt zu vermeiden. **Die Einführung einer lohnabhängigen prozentualen Pauschale im DBG und StHG ist einer fixen Pauschale deshalb vorzuziehen (z.B. 6 Prozent des Nettolohns). Die Pauschale sollte dann mit einer betragsmässigen Unter- und Obergrenze ausgestaltet werden (z.B. CHF 4'000.- und CHF 8'000.- pro Jahr).** Bei einer zu tiefen Pauschale besteht ansonsten das hohe Risiko, dass die effektiven Kosten anstatt der Pauschale von den Steuerpflichtigen bevorzugt werden (vgl. auch Bericht, S. 19) und somit für alle Beteiligten ein Mehraufwand entsteht. **Den Kantonen sollte es frei bleiben, eine höhere Pauschale zu bestimmen.**

3. Beibehaltung der Abzugsmöglichkeiten für Fahrtkosten wie bisher und der effektiven Kosten für den auswärtigen Wochenaufenthalt

Das verfolgte Ziel der Vorlage soll gerade Verzerrungen bei der Wahl zwischen den Arbeitsformen reduzieren und den administrativen Aufwand sowohl bei den steuerpflichtigen Personen als auch bei den Steuerbehörden verkleinern. Zur Arbeitsformneutralität ist jedoch festzuhalten, dass gewisse Personengruppen – bspw. Personen mit einem hohen Anteil an Homeoffice – von der Pauschale mehr profitieren werden als Pendlerinnen und Pendler. **Die Fahrtkosten sollten deshalb von der Pauschale ausgenommen werden und die aktuell geltenden Regelungen sowohl auf Bundes- als auch auf Kantonsebene beibehalten werden.** Damit können die unterschiedlichen Konstellationen und Bedürfnisse der Kantone (ländliche und urbane Kantone) und ihre Steuerpflichtigen besser berücksichtigt werden. Ebenso sollen die **effektiven Wohnkosten von Wochenaufenthalten weiterhin zum Abzug zugelassen** werden. Bei dieser relativ kleinen Personengruppe gäbe es beim Einbezug der Wohnkosten in die Fixpauschale eine nicht zu vertretende Schlechterstellung.

4. Beibehaltung der Wahlmöglichkeit des Steuerpflichtigen zwischen Anwendung der Pauschale oder der effektiven Kosten

Eine Pauschale wirkt vereinfachend und reduziert den Aufwand sowohl für Steuerpflichtige als auch für Steuerverwaltungen. Jedoch kann eine Pauschale nicht alle Fälle genügend abdecken und vor allem spezielle Fälle können mittels Pauschale nicht genügend erfasst werden. **Um insbesondere in diesen Fällen eine Diskriminierung zu vermeiden, muss es dem Steuerpflichtigen weiterhin möglich sein, sich auf die effektiven Kosten abzustützen.** Sind die effektiven Kosten aufgrund besonderer Umstände höher und werden sie deshalb nicht von der Pauschale abgedeckt, sollten diese auch effektiv zum Abzug zugelassen werden. Ein solches Wahlrecht untergräbt bei richtiger Ausgestaltung und Höhe der Pauschale nicht die beabsichtigte Vereinfachung, da die Wahl bei der Mehrheit der Personen trotzdem auf die Pauschale fallen würde. Falls gleichwohl zu viele Personen die effektiven Kosten geltend machen würden, wäre dies ein deutliches Zeichen, dass die Pauschale zu tief angesetzt oder falsch ausgestaltet wurde.

5. Praktikable und effektive Lösungen für die Geltendmachung der effektiven Kosten

Im Falle, dass ein Steuerpflichtiger sein Wahlrecht und somit die effektiven Kosten geltend macht, ist wo immer möglich auf **eine effiziente und praktikable Deklarationsmöglichkeit** zu achten. Dies im Sinne der Steuerpflichtigen, aber auch um den Kontrollaufwand der Steuerverwaltungen möglichst gering zu halten. **Es soll deshalb auf Instrumente verzichtet werden, die unpraktikabel sind oder sich auch in der Vergangenheit nicht bewährt haben, wie namentlich das Fahrtenbuch.** Diese führen sonst zu einem unnötigen Aufwand für den Steuerpflichtigen sowie unnötigen und komplizierten Kontrollaufwand seitens der Steuerverwaltungen. Dadurch wird faktisch die Ausübung des Wahlrechts verunmöglichen. Ein Steuerpflichtiger wird tendenziell die effektiven Kosten nur dann geltend machen, wenn die Diskrepanz zur pauschalen Lösung auch erheblich und deshalb begründet ist.

6. Deutliche Ablehnung einer allfälligen Einführung zur Verpflichtung der Arbeitgeber Homeoffice-Tage im Lohnausweis zu deklarieren

Erleichterungen und **Vereinfachungen in der Deklaration im Lohnausweis werden grundsätzlich begrüsst.** So insbesondere auch die Vereinfachung des Lohnausweises und die **Entlastung der Arbeitgeber durch Wegfallen der Bestätigung über „Kantinenverpflegung / Lunch Checks“ (Feld G im Lohnausweis).** So werden gerade Verzerrungen bei der Wahl oder der gemischten Ausgestaltung der Arbeitsformen reduziert (bspw. bei einer Mischlösung von vor Ort Arbeit und Homeoffice Arbeit). Zudem wird auch Personengruppen besser Rechnung getragen, welche bspw. aufgrund von Essensunverträglichkeiten die Kantinenverpflegung gar nie in Anspruch nehmen können.

Als wichtige Nebenbemerkung möchten wir ergänzen, dass **die Wirtschaft die allfällige Einführung einer Verpflichtung für Arbeitgeber zur Deklaration von Homeoffice-Tagen im Lohnausweis entschieden ablehnt.** Eine solche Deklarationspflicht entspräche nicht der Selbstverantwortung der steuerpflichtigen Personen, wie sie die Einkommensbesteuerung in der Schweiz als Grundsatz kennt. **Eine generelle Homeoffice-Deklarationspflicht würde den Arbeitgebern neue Pflichten, zusätzliche Bürokratie und erhebliche Risiken aufbürden. Zudem würde das Vertrauensverhältnis zu den Mitarbeitenden grossen Schaden nehmen,** da aufgrund der auferlegten rechtlichen Pflichten eine Kontrolle und Erfassung des Arbeitsorts der Mitarbeitenden

unumgänglich wäre. Eine solche Erfassung würde erhebliche weitere Herausforderungen mit sich bringen und einen zu hohen und kostspieligen administrativen Aufwand mit sich bringen. Ob zudem eine effektive, kosteneffiziente Kontrolle durch die Steuerverwaltung überhaupt umsetzbar wäre, ist im Übrigen zu bezweifeln. **Eine generelle Homeoffice-Deklarationspflicht stellt folglich unter keinen Umständen eine sinnvolle Alternative zum vorliegenden Reformprojekt dar.**

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und hoffen, dass Sie sich unserer Argumentation anschliessen können. Für allfällige Erläuterungen oder Auskünfte zu unseren Ausführungen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

SwissHoldings

Geschäftsstelle



Dr. Gabriel Rumo
Direktor



Claudiu A. Antal
Policy Manager

Eidg. Steuerverwaltung

vernehmlassungen@estv.admin.ch

Entwurf Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir erlauben uns, Ihnen bezüglich der erwähnten Vorlage unsere Stellungnahme einzureichen.

Auf Bundes- und Kantonsebene kann in der Steuererklärung heute ein Abzug von 700 Franken für den Arbeitsweg mit dem Velo, dem E-Bike, dem Motorfahrrad oder dem Motorfahrrad mit gelbem Nummernschild geltend gemacht werden. Dieser Betrag gilt seit der Steuerperiode 2001/2002.

In den letzten 20 Jahren ist die Anzahl E-Bikes stark gestiegen. Anfang der 2000er-Jahre wurden nur einige hundert E-Bikes pro Jahr verkauft, was weniger als 1 Prozent des Velomarkts entsprach. 2022 verfügten fast die Hälfte der verkauften Velos über einen Hilfsmotor.

Mit der Verbreitung der E-Bikes sind die Anschaffungs- und Unterhaltskosten im Vergleich zu Velos, die bloss mit Muskelkraft angetrieben werden, signifikant gestiegen. Dies wird durch die höhere Qualität und die umfassenderen Serviceleistungen bei Bremsen, dem Getriebe oder den Pneus erklärt. Zusätzlich treiben die Batterie, der Motor und die Elektronik die Kosten in die Höhe.

Pauschalabzug für die Berufskosten unselbstständig Erwerbender

Aus den oben genannten Gründen drängt sich eine Anpassung des Steuerabzugs für Velos und Elektrovelos auf. Die vorgeschlagene Möglichkeit der Pauschale für alle Berufskosten (Fahrtkosten + auswärtige Verpflegung + übrige Berufskosten) kann für Personen, die bei den Fahrtkosten bisher die CHF 700 für das Velo abgezogen haben, einen positiven Effekt haben. Obwohl die Pauschale in der Vorlage noch nicht festgelegt wurde - es wird lediglich von CHF 5'800 Abzugspauschale als Referenzwert für die direkte Bundessteuer auf Basis der Daten der Kantone BE, SO und BL gesprochen - gehören Personen, die mit dem Velo zur Arbeit pendeln, zu den Gewinnern der Reform. Aus diesem Grund begrüssen wir diesen Vorschlag.

Erhöhung des Steuerabzugs für Velos und Elektrovelos in der Berufskostenverordnung

Für diejenigen Personen jedoch, die mit dem Velo zur Arbeit fahren, aber die Pauschale trotzdem zu tief ist (weil sie sehr hohe andere Berufsabzüge haben oder neben dem Velo beispielsweise auch noch ein teures Zugabonnement abziehen) und daher wie bisher die effektiven Kosten abziehen wollen, fordern wir eine Erhöhung der im Anhang der Berufskostenverordnung (SR 641.118.1) festgelegten Velo-Pauschale von CHF 700.

Bei einer durchschnittlichen Lebensdauer von acht Jahren sieht der Branchenverband velosuisse die jährlichen Amortisations- und Betriebskosten bei 670 Franken für Velos, 1'200 Franken für langsame E-Bikes oder CHF 2'200 für schnelle E-Bikes. Die Anschaffungs- und Unterhaltskosten für E-Bikes unterscheiden sich demnach kaum von denen für Roller oder für Motorräder für den Alltag.

Gleichzeitig sieht der Bund für die Nutzung von Motorrädern Abzüge bis zu CHF 3'000 pro Jahr vor. Dieser grosse Unterschied in den Abzugsmöglichkeiten für E-Bikes und Motorräder ist objektiv nicht mehr zu rechtfertigen.

Ein Unterschied zwischen motorlosen Velos und Elektrovelos ist unseres Erachtens nicht nötig, da der Anteil motorisierter Velos gerade bei Pendlern laufend am Steigen ist und zum Normalzustand werden dürfte. Zudem soll die Steuerklärung einfacher werden.

Wir fordern deshalb eine Anpassung des Steuerabzugs für Velos und Elektrovelos in der Berufskostenverordnung auf generell CHF 1'700.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unseres Anliegens und verbleiben

Freundlichen Grüssen

2rad Schweiz



Daniel Schärer
Geschäftsführer

Aarau, 31. März 2023

Eidg. Steuerverwaltung ESTV

3003 Bern

vernehmlassungen@estv.admin.ch

Romoos, 30. März 2023

**Stellungnahme der Arbeitsgruppe Berggebiet
c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung zum Bundesgesetz über
den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbständig
Erwerbstätigen (Pauschalisierung Abzugsmöglichkeiten)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Arbeitsgruppe (AG) Berggebiet bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbständig Erwerbstätigen (Pauschalisierung Abzugsmöglichkeiten).

Die Arbeitsgruppe Berggebiet ist an den Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung angegliedert. Sie äussert sich zu Themen, welche für das Berggebiet und den ländlichen Raum von politischer Relevanz sind.

Die Arbeitsgruppe Berggebiet unterstützt vollumfänglich die ganze Stellungnahme der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB).

Mit der oben erwähnten Vorlage will der Bundesrat neu die Möglichkeit schaffen, die Berufskosten von unselbständig erwerbstätigen Steuerpflichtigen in Form eines Pauschalabzuges vorzunehmen. Der Bundesrat reagiert damit auf die starke Zunahme von Homeoffice und mobilem Arbeiten als neue Arbeitsformen. Bereits vor der Corona-Pandemie haben diese Arbeitsformen stark zugenommen. Im Zuge der Corona-Pandemie haben sie einen weiteren Schub erhalten. Schätzungen zufolge haben im Jahr 2021 rund 40% der Erwerbstätigen an mindestens einem Tag von zu Hause ausgearbeitet. Die früheren Vorbehalte vieler Arbeitgeber bezüglich nachlassender Arbeitsleitungen der Arbeitnehmenden haben sich nicht bestätigt. Homeoffice und mobiles Arbeiten haben sich definitiv als moderne Arbeitsformen etabliert, die auch den Bedürfnissen der Arbeitnehmenden entsprechen. Nicht alle Arbeitnehmenden können und wollen aber von zu Hause ausarbeiten. Man kann deshalb davon ausgehen, dass der sehr hohe Spitzenwert des Jahres 2021 wieder etwas abflachen wird.

Homeoffice und Arbeit von unterwegs liegt auch im Interesse der Verkehrspolitik und der Raumentwicklung. Denn dadurch können die Spitzenbelastungen im öffentlichen Verkehr und auf der Strasse gebrochen werden. Der Bedarf nach Büroflächen in den urbanen Zentren wird ebenfalls weiterhin rückläufig sein. Freiwerdende Flächen können anders genutzt werden, insbesondere auch als Wohnraum. Das liegt im Interesse der Siedlungsentwicklung nach innen und hilft, die weiter steigende Nachfrage nach Wohnraum zu befriedigen.

Das Steuerrecht trägt diesen modernen Arbeitsverhältnissen bis anhin nicht Rechnung. Die AG Berggebiet begrüsst deshalb ausdrücklich, dass der Bundesrat nun einen Vorschlag unterbreitet, der diesen modernen Ansprüchen Rechnung trägt. Die AG Berggebiet unterstützt in diesem Sinne die Vorlage mit der Wahlmöglichkeit, die Berufskosten entweder weiterhin effektiv abzurechnen oder in Form einer Pauschale geltend zu machen.

Die AG Berggebiet versteht die Überlegungen des Bundesrates, diese Pauschale kostenneutral für den Bundeshaushalt auszugestalten. Gestützt auf Zahlen aus drei Kantonen hat der Bundesrat eine Simulation vorgenommen und sieht eine Pauschale von 5 800 Fr. vor. Die genaue Höhe dieser Pauschale soll später auf Verordnungsebene festgelegt werden. Wie der Bundesrat im erläuternden Bericht selber schreibt, ist die Datengrundlage für die Festlegung dieser Pauschale äusserst dünn. Die AG Berggebiet schlägt deshalb vor, die Pauschale auf 6 300 Fr. festzulegen. Die Auswertung im erläuternden Bericht zeigt, dass bei einer Höhe von 5 800 Fr. die Benutzer des Langsamverkehrs und jene auf kurzen Distanzen zu den Gewinnern zählen, während Pendler auf längeren Distanzen eher zu den Verlierern zählen. Die Realität zeigt, dass mit Arbeitnehmende, welche an einzelnen Tagen Homeoffice machen, dafür an anderen Tagen längere Pendlerdistanzen in Kauf nehmen. Während man lange davon ausging, dass eine Fahrtzeit von einer Stunde pro Weg in etwa der maximale tägliche Pendlerradius sei, hat sich dieser Radius in den letzten Jahren deutlich ausgedehnt. Das hat nicht nur mit Corona und Homeoffice zu tun, sondern zum Beispiel auch mit dem ausgetrockneten Wohnungsmarkt in den Kernstädten. Wenn die Abzüge nun schon reformiert werden, dann sollten sie diesen neuen Realitäten Rechnung tragen.

Die AG Berggebiet ist somit gesamthaft mit der Vorlage einverstanden. Wir schlagen aber vor die Höhe des Pauschalabzugs auf einer Höhe von 6 300 Fr. festzulegen.

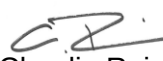
Freundliche Grüsse

Arbeitsgruppe Berggebiet

c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung



Ruedi Lustenberger, Präsident



Claudia Reis-Reis, Sekretariat

E-Mail

Eidgenössisches Finanzdepartement (EFD)
Eidgenössische Steuerverwaltung ESTV
E-Mail vernehmlassungen@estv.admin.ch

c/o Kaufmännischer Verband Schweiz
Reitergasse 9
Postfach
CH-8021 Zürich

info@die-plattform.ch
die-plattform.ch

Zürich, 31. März 2023

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Bundesgesetz über die Berufskosten von Selbständigerwerbenden.

Zusammenfassung unserer Position

Die acht Angestellten- und Berufsverbände der plattform vertreten die Dienstleistungs- und Wissensberufe, welche Möglichkeiten zum mobil-flexiblen Arbeiten haben. Die bisherigen steuergesetzlichen Regelungen haben mobil-flexibles Arbeiten steuerlich benachteiligt. Die vorgeschlagene Gesetzesänderung soll diese Ungleichbehandlung beseitigen. **Deshalb befürworten die plattform-Verbände die vorliegende Neuregelung zum Abzug der Berufskosten für Unselbständigerwerbende.**

Die vorgeschlagenen Änderungen bringen potenzielle Verbesserungen bezüglich steuerlicher Gleichstellung der Arbeitsformen, insbesondere auch bei Hybrid-Lösungen, sowie eine Vereinfachung der Abzüge und Anreize für mobil-flexibles Arbeiten.

Mobil-flexibles Arbeiten kann positive Auswirkungen haben auf

- die Vereinbarkeit von Arbeit und Privatleben,
- die Motivation von Erwerbstätigen,
- die Gesundheit von Erwerbstätigen,
- Fachkräftepool für Rekrutierung,
- die Umwelt.

Die vorgeschlagene Neuregelung erreicht eine Gleichstellung der Arbeitsformen allerdings nur bedingt: Bei längeren Pendelwegen oder bei Wochenaufenthalten macht ein Pauschalabzug wenig Sinn und die Aufwandreduzierung fällt weg. Auch eine Lenkungswirkung (Mobilität), welche zum Beispiel durch die Abschaffung des Fahrtkostenabzugs hätte verstärkt werden können, wirkt so nur bedingt. Dies insbesondere bei den kantonalen Steuern, wo die Maximalbeträge für Fahrtkosten erheblich variieren. **Nichtsdestotrotz wird durch die vorgeschlagene Lösung die Möglichkeit hybrider Arbeitsformen unabhängig von Wohn- und Arbeitsort gefördert. Als Teil einer Lösung zum Fachkräftemangel ist deshalb die gewählte Lösung zu begrüssen.**

Zu den Vereinbarkeits- und Gesundheitsaspekten braucht es zudem einen rechtlichen Rahmen für die mobil-flexible Arbeit, damit Autonomie und der Gesundheitsschutz sichergestellt werden können. Die Plattform forderte Letzteres bereits vor der Pandemie.

Allgemeine Bemerkungen

Mobil-flexibles Arbeiten ist gekommen, um zu bleiben. Der Anteil der Erwerbstätigen, die regelmässig oder gelegentlich im Homeoffice arbeiten, hat sich seit der Zeit vor der Pandemie fast verdoppelt. Darin sind andere mobil-flexible Arbeitsmöglichkeiten wie Co-Working-Spaces oder unterwegs arbeiten noch nicht eingerechnet. Die Umfrage bei den Mitgliedern der Plattform-Verbände hat gezeigt, dass 2020 die Rahmenbedingungen für Homeoffice zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer noch kaum geregelt waren, gleichzeitig der Wunsch nach mehr Homeoffice vor allem auch bei Angestellten mit Familienpflichten sehr gross war. Vor allem die Frage der Ausgaben im Zusammenhang mit Homeoffice blieb weitgehend ungeklärt. Während Arbeitgeber zunehmend Klarheit im Rahmen von Homeoffice-Vereinbarungen schaffen, begünstigen die aktuellen steuergesetzlichen Bestimmungen klar die Arbeit ausserhalb des Wohnsitzes, in einer regulären Betriebsstätte. Dies wird durch grosszügige Abzugsmöglichkeiten für Mobilität und Verpflegung ausserhalb des Wohnsitzes und mangelnder Abzugsmöglichkeiten für Ausgaben im Homeoffice gefördert.

Der Vorschlag des EFD strebt an, die Regeln zu den Berufskosten gleichzeitig zu vereinfachen und zu präzisieren, die Ungleichbehandlung zwischen Arbeitsformen aufzuheben und dabei die Abzugsmöglichkeiten inhaltlich unverändert zu lassen sowie kostenneutral zu bleiben.

Das Resultat ist ein Vorschlag, welcher unter Annahme der Nutzung eines auf Verordnungsstufe noch zu definierenden Pauschalbetrags, Erwerbstätige mit geringen Mobilitätskosten, geringen Verpflegungskosten und mittleren Einkommen begünstigt. Die Nutzung des Pauschalbetrags wäre allerdings nicht attraktiv für Wochenaufenthalter und Leute mit längeren Pendelstrecken. Für diesen Fall kommt der Abzug nach Aufwand zum Zug. Dieser ist zwar aufwändiger, berücksichtigt aber die höheren Kosten verbunden mit einer grösseren Distanz zwischen Arbeitsort und Wohnsitz.

Vorgeschlagene Änderungen

Art. 26 Abs. 1 Bst. b e, 2 und 3 (DBG)

Die aktuelle Regelung sieht einen Abzug für Fahrkosten, Verpflegungskosten und übrige Berufskosten vor. Für die letzten beiden sind Pauschalen vorgesehen, Fahrkosten sind zu belegen (max. 3200 CHF) und bei den übrigen Kosten (Werkzeuge, IT, Kleidung etc.) können höhere Kosten bei Bedarf nachgewiesen werden. Wochenaufenthalte sind separat (Art. 9 Berufskostenverordnung) geregelt und beinhalten, Reise, Verpflegung und Unterkunft.

Die Neuregelung ändert nichts an Buchstabe a (Fahrkosten), regelt aber neu unter Bst. b die Unterkunft am Betriebsort, unter Bst. c die Verpflegung, unter Bst. d. die Kosten ausserhalb des Betriebsortes – also z.B. im Homeoffice oder Co-Working-Space und unter e. die übrigen Kosten. Ausserdem gibt es die Option, für alle diese Berufskosten unter Absatz 1 einen Pauschalabzug zu wählen. Dieser soll später auf Verordnungsstufe festgelegt werden.

Der im Bericht genannte Ansatz von 5800 CHF (Pauschale) ist vor allem für Angestellte mit niedrigen Fahr- und Verpflegungskosten und mittleren Einkommen attraktiv. Alle anderen Kategorien würden wohl die Option aufwandabhängige Abzüge wählen. Der Begleitbericht macht keine Angaben zur Streuung der einzelnen Kategorien und es ist deshalb schwer abzuschätzen, wie sich die Änderung auf Bundesebene auswirken würde. Die Kantone können über die Höhe der Pauschalen und Abzüge selbst bestimmen, und auch hier ist die Prognose unklar.

Die Änderung für die direkte Bundessteuer würde also einer unbekannten Anzahl von Angestellten, welche mobil-flexible Arbeitsformen in unterschiedlicher Ausprägung anwenden, welche kein allzu hohes Einkommen (< 85'000 CHF netto) haben und welche keine allzu langen Pendelwege zurücklegen, zugutekommen. Für die restlichen Angestellten würde sich wenig bezüglich der Vereinfachung der Abzugskosten ändern.

Aufgrund dieser Überlegungen stimmt *die plattform* den vorgeschlagenen Änderungen zu. Die genauen Auswirkungen werden sich nach der Umsetzung zeigen und allenfalls muss auf Verordnungsebene (z.B. Höhe Pauschalen) nochmals eine Anpassung gemacht werden. Da aber keine erheblichen Mehr-/Mindereinnahmen oder -aufwand für Bund und Kantone zu erwarten sind, scheint das Vorgehen gerechtfertigt.

Art. 9 Abs. 1 und 1bis (StHG)

Beim Steuerharmonisierungsgesetz gelten dieselben Überlegungen wie oben. Allerdings ist hier zu berücksichtigen, dass die kantonalen Unterschiede beim Maximalbetrag für Fahrkosten erheblich sind. Entsprechend ändern sich auch die Anreize zur Wahl der Arbeitsform und des Verkehrsmittels. Im Sinne einer Gleichbehandlung der Arbeitsformen sollten die Kantone die Abzüge entsprechend anpassen.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen bedanken wir uns und stehen für allfällige weitere Fragen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Für die plattform



Dr. Christian Zünd
CEO Kaufmännischer Verband
Schweiz



Dr. Ursula Häfliger
Geschäftsführerin die plattform

Kontakt | die-plattform.ch

Dr. Ursula Häfliger, Geschäftsführerin, T +41 44 283 45 78, info@die-plattform.ch

die plattform – «For a strong Swiss workforce»

Die plattform ist die politische Allianz unabhängiger und lösungsorientierter Angestellten- und Berufsverbände. Mit über 88'000 Mitgliedern agiert sie im Interesse der Dienstleistungsberufe, in denen derzeit 80 Prozent der Erwerbstätigen tätig sind (Tendenz steigend) sowie der Wissensberufe, der am stärksten wachsenden Gruppe von Berufsleuten in der Schweiz. Sie arbeitet an innovativen Lösungen in bildungs-, sozial- und wirtschaftspolitischen Dossiers. Denn nur so können Erwerbstätige befähigt werden, ein erfülltes Berufsleben zu gestalten und ihr Potenzial über den gesamten beruflichen Werdegang hinweg zu entfalten. Starke und selbstbewusste Berufsleute sind der Grundstein für eine moderne und offene Gesellschaft.

**kaufmännischer
verband**
mehr wirtschaft. für mich.

A Angestellte
Schweiz

**SWISS
LEADERS**

veb.ch

ZGP Zürcher Gesellschaft für
Personal-Management

Verkauf Schweiz
Vente Suisse
Vendita Svizzera
Nel nome dell'associazione Svizzera nel Paese
Association des professionnels de la vente et du commerce
Associazione dei professionisti della vendita e dello scambio

**Kantonverband des öffentlichen Verkehrs Kanton
Associazione dei quadri del trasporto pubblico ADTP
Association des cadres des transports publics ACTP**

Eidgenössische Steuerverwaltung ESTV
Eigerstrasse 65
3003 Bern

Per Mail an:

vernehmlassungen@estv.admin.ch

Zürich, 08. Februar 2023

Vernehmlassungsantwort: Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Sehr geehrte Damen und Herren

GastroSuisse, der grösste Branchenverband der Schweiz mit rund 20'000 Mitgliedern (Hotels, Restaurants, Cafés, Bars etc.) in allen Landesgegenden, organisiert in 26 Kantonalsektionen und fünf Fachgruppen, nimmt im oben genannten Vernehmlassungsverfahren gerne wie folgt Stellung:

I. Allgemeine Würdigung

GastroSuisse begrüsst den Vorschlag des Bundesrats, unselbstständig Erwerbstätigen den Abzug von Berufskosten in Form einer Pauschale zu ermöglichen. Damit soll einer neutralen Besteuerung in Bezug auf die Arbeitsformen Rechnung getragen und der Aufwand für die Steuerpflichtigen und die Steuerbehörden reduziert werden. Die Änderung kommt auch Arbeitgebern und Arbeitnehmenden aus dem Gastgewerbe zugute.

II. Administrative Entlastung für Arbeitgeber und Arbeitnehmende aus dem Gastgewerbe

Im Rahmen der geplanten Gesetzesänderung begrüsst GastroSuisse insbesondere die administrative Entlastung der Arbeitgeber, die dank der Pauschale vergünstigte Kantinenverpflegung und Lunch-Checks (Feld G im Lohnausweis) nicht mehr als Lohnbestandteil auf dem Lohnausweis bestätigen müssen. Gerade in Kleinbetrieben ist jede administrative Entlastung wertvoll, zumal sich die Personalverantwortlichen, die gleichzeitig im Service oder in der Küche arbeiten, vermehrt auf ihr Kerngeschäft konzentrieren können. Nicht zuletzt unterstützt der Branchenverband die Vereinfachung beim Ausfüllen der Steuererklärung für die Arbeitnehmenden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung der Haltung von GastroSuisse.

Freundliche Grüsse



Casimir Platzer
Präsident GastroSuisse



Severin Hohler
Leiter Wirtschaftspolitik GastroSuisse

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Eidgenössische Steuerverwaltung
Effingerstrasse 65
3008 Bern

Per E-Mail an: vernehmlassungen@estv.admin.ch

Bern, 3. April 2023

Vernehmlassungsantwort zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Sehr geehrte Damen und Herren

Als nationaler Unternehmerverband äussert sich HotellerieSuisse im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

I. Beurteilung der Vorlage

HotellerieSuisse befürwortet die Bestrebungen die verschiedenen Arbeitsformen steuerlich gleichzustellen. Für die Flexibilität der Arbeitnehmenden ist es wichtig, dass die Entscheidung für das mobile Arbeiten oder das Arbeiten im Büro nicht von der steuerlichen Belastung bzw. der Möglichkeiten des steuerlichen Abzuges der Berufskosten abhängig ist. Mit der Änderung des Bundesgesetzes wird die steuerliche Neutralität gewährleistet und keine bestimmte Arbeitsform bevorzugt.

Positiv beurteilt HotellerieSuisse ebenfalls die Änderungen für die Arbeitgeber, welche keine Bestätigungen über Mehrkosten für auswärtige Verpflegung «Kantinenverpflegung / Lunch-Checks» (Feld G im Lohnausweis) im Lohnausweis ausweisen müssen. Dies entspricht einer administrativen Entlastung für den Arbeitgeber und hilft den Betrieben ihren Aufwand zu minimieren.

Wichtig ist die aufkommensneutrale Änderung für den Bund. HotellerieSuisse fordert, dass die Höhe des pauschalen Abzugs unbedingt so zu wählen ist, dass die Vorlage keine Steuerausfälle für den Bund zur Folge hat. Dies bedingt ebenfalls, dass die Pauschale nicht zu tief angesetzt wird. Ansonsten werden überwiegend die effektiven Berufsauslagen geltend gemacht, was wiederum einen hohen Aufwand bei den Steuerbehörden zur Folge hat und der Grundintention der Änderung widerspricht.

Die Erleichterung für steuerpflichtige Personen ist positiv zu werten. Die Vereinfachung des Prozesses der Steuererklärung verringert den Aufwand der Personen mit einem pauschalen Abzug. Bei denjenigen, welche die effektiven Kosten geltend machen, gibt es keinen Unterschied. Für die Mitarbeitenden

der Beherbergungsbranche kann die Änderung des Bundesgesetzes einen positiven Effekt haben. Hier wirken sich die Abzüge bei den übrigen Berufskosten positiv auf die Steuerbelastung von Mitarbeitenden mit einem Jahreslohn unter 87'500 CHF aus.

Die Beherbergungsbranche befürwortet die Änderung des Bundesgesetzes über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen als einen Schritt in Richtung in eine digitalisierte Arbeitswelt.

II. Über HotellerieSuisse

HotellerieSuisse ist das Kompetenzzentrum für die Schweizer Beherbergungsbranche und vertritt als Unternehmensverband die Interessen der innovativen und nachhaltigen Beherbergungsbetriebe der Schweiz. Seit 1882 steht HotellerieSuisse gemeinsam mit über 3'000 Mitgliedern, davon über 2'000 Hotelbetriebe, für eine qualitätsbewusste und vorausschauende Schweizer Beherbergungswirtschaft. Als Leitbranche des Tourismus beschäftigt die Beherbergung über 75'000 Mitarbeitende und stellt mit

4,5 Milliarden Franken oder 23 Prozent den zweitgrössten Anteil an der touristischen Bruttowertschöpfung dar. Im Jahr 2019 erzielte der Tourismus mit einer Nachfrage von 47 Mrd. Franken eine direkte Bruttowertschöpfung von ca. 19,5 Mrd. Franken – was einem Anteil von 2,8 Prozent an der gesamtwirtschaftlichen direkten Bruttowertschöpfung der Schweiz entspricht. Der Tourismus gehört zudem zu den fünf wichtigsten Exportbranchen und stellt mehr als 5 Prozent der gesamten Exporteinnahmen der Schweiz dar. Die Mitgliederbetriebe von HotellerieSuisse verfügen über zwei Drittel des Schweizer Bettenangebotes und generieren damit rund drei Viertel der entsprechenden Logiernächte. Als Dachverband von 13 regionalen Verbänden ist HotellerieSuisse in allen Landesteilen und Sprachregionen präsent und beschäftigt rund 100 Mitarbeitende.

Wir danken für die Kenntnisnahme unserer Position und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
HotellerieSuisse



Claude Meier
Direktor



Nicole Brändle Schlegel
Leiterin Arbeit, Bildung, Politik

Nationaler Verband für die
Interessen der Velofahrenden
Birkenweg 61 | CH-3013 Bern

Tel 031 318 54 11
info@pro-velo.ch | www.pro-velo.ch

Eidg. Steuerverwaltung

vernehmlassungen@estv.admin.ch

Bern, 4.4.23

Entwurf Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen, zur im Titel erwähnten Sache Stellung nehmen zu können.

Auf Bundes- und Kantonsebene kann in der Steuererklärung heute ein Abzug von 700 Franken für den Arbeitsweg mit dem Velo, dem E-Bike, dem Motorfahrrad oder dem Motorfahrrad mit gelbem Nummernschild geltend gemacht werden. Dieser Betrag gilt seit der Steuerperiode 2001/2002.

In den letzten 20 Jahren ist die Anzahl E-Bikes stark gestiegen. Anfang der 2000er-Jahre wurden nur einige hundert E-Bikes pro Jahr verkauft, was weniger als einem Prozent des Velomarktes entsprach. 2022 verfügten fast die Hälfte der verkauften Velos über einen Hilfsmotor.

Mit der Verbreitung der E-Bikes sind die Anschaffungs- und Unterhaltskosten im Vergleich zu Velos, die bloss mit Muskelkraft angetrieben werden, signifikant gestiegen. Dies wird durch die höhere Qualität und die umfassenderen Serviceleistungen bei Bremsen, dem Getriebe oder den Pneus erklärt. Zusätzlich treiben die Batterie, der Motor und die Elektronik die Kosten in die Höhe.

Pauschalabzug für die Berufskosten unselbstständig Erwerbender

Aus den oben genannten Gründen drängt sich eine Anpassung des Steuerabzugs für Velos und Elektrovelos auf. Die vorgeschlagene Möglichkeit der Pauschale für alle Berufskosten (Fahrtkosten + auswärtige Verpflegung + übrige Berufskosten) kann für Personen, die bei den Fahrtkosten bisher die 700 CHF für das Velo abgezogen haben, einen positiven Effekt haben. Obwohl die Pauschale in der Vorlage noch nicht festgelegt wurde - es wird lediglich von 5'800.- CHF Abzugspauschale als Referenzwert für die direkte Bundessteuer auf Basis der Daten der Kantone BE, SO und BL gesprochen - gehören Personen, die mit dem Velo zur Arbeit pendeln, zu den Gewinnern der Reform. Aus diesem Grund begrüssen wir diesen Vorschlag.

Erhöhung des Steuerabzugs für Velos und Elektrovelos in der Berufskostenverordnung

Für diejenigen Personen jedoch, die mit dem Velo zur Arbeit fahren, aber die Pauschale trotzdem zu tief ist (weil sie sehr hohe andere Berufsabzüge haben oder neben dem Velo beispielsweise auch noch ein teures Zugabonnement abziehen) und daher wie bisher die effektiven Kosten abziehen wollen, fordern wir eine Erhöhung der im Anhang der Berufskostenverordnung (SR 641.118.1) festgelegten Velo-Pauschale von Fr. 700.-.

Bei einer durchschnittlichen Lebensdauer von acht Jahren sieht der Branchenverband Velosuisse die jährlichen Amortisations- und Betriebskosten bei 670 Franken für Velos, 1'200 Franken für langsame E-Bikes oder 2'200 Franken für schnelle E-Bikes. Die Anschaffungs- und Unterhaltskosten für E-Bikes unterscheiden sich demnach kaum von denen für Roller oder für Motorräder für den Alltag.

Gleichzeitig sieht der Bund für die Nutzung von Motorrädern Abzüge bis zu 3'000 Franken pro Jahr vor. Dieser grosse Unterschied in den Abzugsmöglichkeiten für E-Bikes und Motorräder ist objektiv nicht mehr zu rechtfertigen.

Ein Unterschied zwischen motorlosen Velos und Elektrovelos ist unseres Erachtens nicht nötig, da der Anteil motorisierter Velos gerade bei Pendler:innen laufend am steigen ist und zum Normalzustand werden dürfte. Zudem soll die Steuerklärung einfacher werden.

Wir fordern deshalb ein Anpassung des Steuerabzugs für Velos und Elektrovelos in der Berufskostenverordnung auf generell 1'700 Franken.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unseres Anliegens und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

Pro Velo Schweiz

Christoph Merkli
Leiter Infrastruktur & Politik

Zürich, 4. April 2023

Eidgenössisches Finanzdepartement
Eidgenössische Steuerverwaltung ESTV
3003 Bern
vernehmlassungen@estv.admin.ch



Schweizerische
Energie-Stiftung
Fondation Suisse
de l'Énergie

Sihlquai 67
8005 Zürich
Tel. 044 275 21 21

info@energiestiftung.ch
PC-Konto 80-3230-3

STELLUNGNAHME ZUR VERNEHMLASSUNG
Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von un-
selbstständig Erwerbstätigen (Vernehmlassung 2021/133)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Keller-Suter
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, an der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen teilzunehmen.

Die Grundanliegen der Vorlage begrüssen wir ausdrücklich. Unsere Änderungsanträge zielen auf spezifische Verbesserungen zur Erreichung der Zielsetzungen und deren erwünschten ökologischen Nebeneffekte.

Für Rückfragen zu unseren Änderungsvorschlägen stehen wir gerne zur Verfügung. Wir bitten Sie um eine Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'T. Wälchli', is placed above the printed name.

Thomas Wälchli
Leiter Fachbereich Energiesuffizienz und Klima

Beilagen: EBP/ecoplan (2014): Fehlanreize im Mobilitätsbereich aus Sicht des Energieverbrauchs. Externer Schlussbericht im Auftrag des Bundesamtes für Energie BFE.

Vorlage geht in die richtige Richtung

Wir unterstützen die Zielsetzungen der Vorlage, wonach das Gesetz neutral gegenüber den verschiedenen Arbeitsformen ausfallen soll sowie eine Vereinfachung für die Steuerzahlenden und die Verwaltung ermöglicht. Den Nebeneffekt einer Abkehr vom finanziellen Fehlanreiz zugunsten von langen Pendlerdistanzen (vgl. Kap. 3.5 im Erläuternden Bericht und Bericht EBP/ecoplan 2014, Seite 35ff¹) begrüssen wir ausdrücklich.

Forderung nach Berufskostenpauschale ohne Möglichkeit des Nachweises höherer Kosten

Im Hinblick auf die Zielsetzungen der Vorlage (vgl. Kap. 1.1 im Erläuternden Bericht) und der umweltpolitischen Ziele der eidgenössischen Verkehrs- und Klimapolitik, kritisieren wir allerdings die Vorlage in einem gewichtigen Punkt: Trotz der Einführung des pauschalen Abzugs der Berufskosten soll weiterhin parallel dazu das jetzige System des Abzugs der effektiven Kosten als Alternative im Grundsatz beibehalten werden. Dieses Vorgehen wäre aus mehreren Gründen nicht konsequent und würde falsche Anreize des bisherigen Systems beibehalten:

- Die Schaffung eines dualen Systems (Wahl zwischen effektiven Abzügen und Pauschale) steht in Widerspruch zur angestrebten Vereinfachung des Steuersystems, respektive der Reduktion des administrativen Aufwandes der Steuerverwaltung. Für den Fall, dass nur eine Minderheit die Möglichkeit des pauschalen Abzuges wählt (beispielsweise, weil die Kantone ihre Pauschale zu tief ansetzen) hätte die Reform sogar potentiell einen höheren administrativen Aufwand im Vergleich zu heute zur Folge.
- Neben dem negativen Effekt des dualen Systems auf den Aufwand der Behörden steigt auch der Aufwand für die Steuerzahlenden. Wenn ein möglichst hoher Steuerabzug geltend gemacht werden soll, wird nun jede Person die Höhe der jeweiligen kantonalen sowie der nationalen Berufskostenpauschale mit der Höhe seiner effektiven Kostenabzüge vergleichen, und sich dann für dasjenige System entscheiden, welches über beide Steuerebenen betrachtet, das vorteilhaftere ist.
- Weite Pendlerstrecken werden damit genau gleich stark steuerlich begünstigt wie heute. Solange beim Fahrkostenabzug weiterhin die effektiven Kosten abgezogen werden können, bringt die Reform keine Verminderung des Anreizes für sehr häufiges und weites Pendeln.

Die gewichtige Einschränkung der Vorlage durch die Beibehaltung der Möglichkeit der effektiven Berufskostenabzüge ist umso unverständlicher, als der im Vorfeld der Vernehmlassung verfasste Bericht «Mögliche Neuregelung der Berufskosten von unselbständig Erwerbenden», welcher von einer durch die eidgenössische Steuerverwaltung eingesetzten ad-hoc Arbeitsgruppe von Bund und Kantonen verfasst wurde, zum umgekehrten Schluss gekommen ist: «Die Mehrheit

¹ EBP/ecoplan (2014): Fehlanreize im Mobilitätsbereich aus Sicht des Energieverbrauchs. Externer Schlussbericht im Auftrag des Bundesamtes für Energie BFE.

der Arbeitsgruppe empfiehlt, den Ansatz eines einheitlichen pauschalen Abzugs weiterzuverfolgen» (vgl. Seite 2 des Berichts der Arbeitsgruppe).

Änderungsantrag 1

Aus diesen Gründen fordern wir die Einführung einer einkommensunabhängigen Pauschale für die abzugsfähigen Berufskosten ohne die Möglichkeit der Geltendmachung der tatsächlichen Mehrkosten.

Begründung: Diese Anpassung gemäss Variante 1 der Arbeitsgruppe von Bund und Kantonen würde sowohl «eine umfassende Vereinfachung bringen, da der Dokumentations- und Kontrollaufwand wegfällt» (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 14), als auch die erwünschte Neutralität gegenüber den verschiedenen Arbeitsformen am besten gewährleisten. Zudem schafft diese Variante gleichzeitig die umwelt- und klimapolitisch schädliche steuerliche Begünstigung für weites Pendeln ab.

Änderungsantrag / Eventualantrag 2

Für den Fall, dass der Bund in der Vorlage an der Möglichkeit des Abzugs der effektiven Berufskosten festhält, fordern wir, dass im Gesetz neu geregelt sein soll, dass die Begrenzung des Fahrkostenabzugs, wie sie bei der Bundessteuer besteht, neu auch bei den kantonalen Steuern gelten soll. Ausnahmeregelungen für Berggebiete, Randregionen und ländliche Regionen sind dabei zulässig. Zudem sollen nur Steuerpflichtige bis zu einem steuerbaren Einkommen von maximal Fr. 150'000 die effektiven Mehrkosten für die Berufsausübung in Abzug bringen dürfen. Bei einem höheren Einkommen kommt automatisch die Pauschale zum Tragen.

Begründung: In den untersuchten Kantonen BE und SO würden gemäss den Daten im Erläuternden Bericht mehr als 70% der Steuerpflichtigen mit ihren effektiven Mehrkosten für die Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort unterhalb des Fahrkostenabzugs gemäss DBG in der Höhe von Fr. 3'200 zu liegen kommen. Mit einer entsprechenden Begrenzung auch in den kantonalen Gesetzgebungen kann der überproportionale Aufwand zur Überprüfung der Angaben und Einschätzung der restlichen max. 30% der Steuerpflichtigen minimiert werden. Zudem hilft diese Massnahme, die Vorlage auch für die Kantone aufkommensneutral zu gestalten, weil die Fahrkostenabzüge gegen oben begrenzt werden. Ein gewisser Spielraum zur Anpassung der Begrenzung an die geographischen und topographischen Gegebenheiten in den Kantonen trägt den unterschiedlichen Ausgangslagen Rechnung und berücksichtigt die Bedenken der Minderheit der Arbeitsgruppe von Bund und Kantonen sowie diejenigen bezüglich der Verfassungsmässigkeit der Vorlage (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 26f).

Die Möglichkeit, effektive Mehrkosten für Berufsauslagen in Abzug bringen zu können, soll den spezifischen Gegebenheiten von Steuerpflichtigen gerecht werden, welche aufgrund ihrer Berufsausübung zwangsläufig mit höheren Kosten konfrontiert sind. Mit einer Begrenzung der Abzugsfähigkeit der Mehrkosten auf mittlere und tiefe Einkommen kann der Aufwand zur Überprüfung und Einschätzung der betroffenen Steuerpflichtigen reduziert, die Aufkommensneutralität der Vorlage für Bund und Kantone besser gewährleistet und verhindert werden, dass die gewährte Abzugsmöglichkeit zur Aushöhlung des Prinzips der Besteuerung

nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit sowie als versteckte Subventionierung einer bestimmten Arbeitsform genutzt wird.

Änderungsantrag 3

Die Festlegung der Pauschalen für die Fahrkosten der einzelnen Verkehrsmittel in der Berufskostenverordnung setzt spezifische Anreize für oder gegen die Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel. Bei dieser Festlegung sind im Sinne der sektorübergreifenden Politikkohärenz die Zielsetzungen der eidgenössischen Raumplanungs-, Verkehrs-, CO₂-, Umweltschutz- und Klimaschutzgesetzgebung zu beachten, damit die finanziellen Anreize zugunsten von kurzen Pendeldistanzen und umweltschonenden Verkehrsmitteln ausfallen.

Begründung: Der Abzug der effektiven Mehrkosten für die Fahrt zwischen Wohn- und Arbeitsort stellt einen erheblichen Fehlanreiz zugunsten langer Pendeldistanzen, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr MIV, dar (EBP / ecoplan 2014:35ff). Dieser Fehlanreiz konterkariert zentrale Grundsätze und Zielsetzungen der eidgenössischen Raumplanungs- (Verdichtung entlang der ÖV-Achsen und in Ballungsgebieten, Haushälterische Bodennutzung), Verkehrs- (höhere Anteile von ÖV und Aktivverkehr am Modal Split), CO₂- / Klimaschutz- (Rasche Reduktion der Treibhausgasemissionen bis hin zu Netto Null spätestens im Jahr 2050) und Umweltschutzgesetzgebung (Lärmschutz, Internalisierung externer Kosten, Luftreinhaltung, Bodenschutz, Gewässerschutz). Mit der Festlegung der Pauschalen und anrechenbaren Fahrkosten kann das EFD einen gewichtigen Hebel nutzen, um eine kohärente sektorübergreifende Bundes-Politik mit zielführenden Anreizen zu gewährleisten. Beispiele für eine kohärente Umsetzung sind unter anderen:

- Erhöhung der Pauschale für Velos und E-Bikes von heute Fr. 700 auf neu Fr. 1'700 pro Jahr
- Reduktion des Abzugs pro Fahrkilometer für Autos und Motorräder mitweisem Kontrollschild, weil die laufenden Kosten für die zunehmend eingesetzten Elektrofahrzeuge deutlich tiefer liegen als für fossil betriebene Fahrzeuge

Vorgeschlagene Änderungen im Gesetzestext

Änderungsantrag 1

Art. 26 Abs. 1 Bst. b–e, 2 und 3 (Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer)

1 Als Berufskosten werden abgezogen:

- b. **eine Pauschale für** die notwendigen Mehrkosten für die Unterkunft am Arbeitsort an Arbeitstagen;
- c. eine Pauschale für die notwendigen Mehrkosten für Verpflegung ausserhalb der Wohnstätte und bei Schichtarbeit;
- d. **eine Pauschale für** die notwendigen Kosten für die Ausübung des Berufes ausserhalb der Arbeitsstätte;
- e. **eine Pauschale für** die übrigen für die Ausübung des Berufes notwendigen Kosten; Artikel 33 Absatz 1 Buchstabe j bleibt vorbehalten.

~~2 Die steuerpflichtige Person kann anstelle der Kosten nach Absatz 1 den Abzug einer einkommensunabhängigen Pauschale geltend machen.~~ Die Pauschalen ~~wird werden~~ angemessen gekürzt, wenn die unselbstständige Erwerbstätigkeit nur während eines Teils des Jahres oder als Teilzeitarbeit ausgeübt wird.

3 Das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) legt die Ansätze für die Pauschalen nach den Absätzen 1 Buchstabe ~~e b-e~~ und 2 fest.

Art. 9 Abs. 1 und 1bis (Steuerharmonisierungsgesetz)

1 Von den gesamten steuerbaren Einkünften werden die zu ihrer Erzielung notwendigen Aufwendungen und die allgemeinen Abzüge abgezogen. Als Berufskosten werden abgezogen:

- a. **eine Pauschale für** die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte; ~~das kantonale Recht kann dafür einen Maximalbetrag festsetzen.~~
- b. **eine Pauschale für** die notwendigen Mehrkosten für die Unterkunft am Arbeitsort an Arbeitstagen;
- c. eine Pauschale für die notwendigen Mehrkosten für Verpflegung ausserhalb der Wohnstätte und bei Schichtarbeit;
- d. **eine Pauschale für** die notwendigen Kosten für die Ausübung des Berufes ausserhalb der Arbeitsstätte;
- e. **eine Pauschale für** die übrigen für die Ausübung des Berufes notwendigen Kosten.

~~1bis Die steuerpflichtige Person kann anstelle der Berufskosten nach Absatz 1 eine nach kantonalem Recht bestimmte, einkommensunabhängige Pauschale geltend machen.~~

Eventualantrag 2

Art. 9 Abs. 1 und 1bis (Steuerharmonisierungsgesetz)

1 Von den gesamten steuerbaren Einkünften werden die zu ihrer Erzielung notwendigen Aufwendungen und die allgemeinen Abzüge abgezogen. Als Berufskosten werden abgezogen:

- a. die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte; das kantonale Recht ~~kann setzt~~ dafür einen Maximalbetrag fest~~setzen, welcher die Höhe der Begrenzung des Fahrkostenabzugs gemäss Art. 26 Abs 1 Bst a des Bundesgesetzes über die direkte Bundessteuer (DBG) nicht überschreitet. Für Kantone mit einem hohen Anteil an Berggebieten und Randregionen sind höhere Maximalbeträge möglich.~~
- b. die notwendigen Mehrkosten für die Unterkunft am Arbeitsort an Arbeitstagen;
- c. eine Pauschale für die notwendigen Mehrkosten für Verpflegung ausserhalb der Wohnstätte und bei Schichtarbeit;
- d. die notwendigen Kosten für die Ausübung des Berufes ausserhalb der Arbeitsstätte;
- e. die übrigen für die Ausübung des Berufes notwendigen Kosten.

1bis Die steuerpflichtige Person kann anstelle der Berufskosten nach Absatz 1 eine nach kantonalem Recht bestimmte, einkommensunabhängige Pauschale geltend machen. ~~Ab einem steuerbaren Einkommen von Fr. 150'000 kommt diese Pauschale zwingend für alle Steuerpflichtigen zum Einsatz.~~

Änderungsantrag 3

Art. 26 Abs. 1 Bst. b–e, 2 und 3 (Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer)

1 Als Berufskosten werden abgezogen:

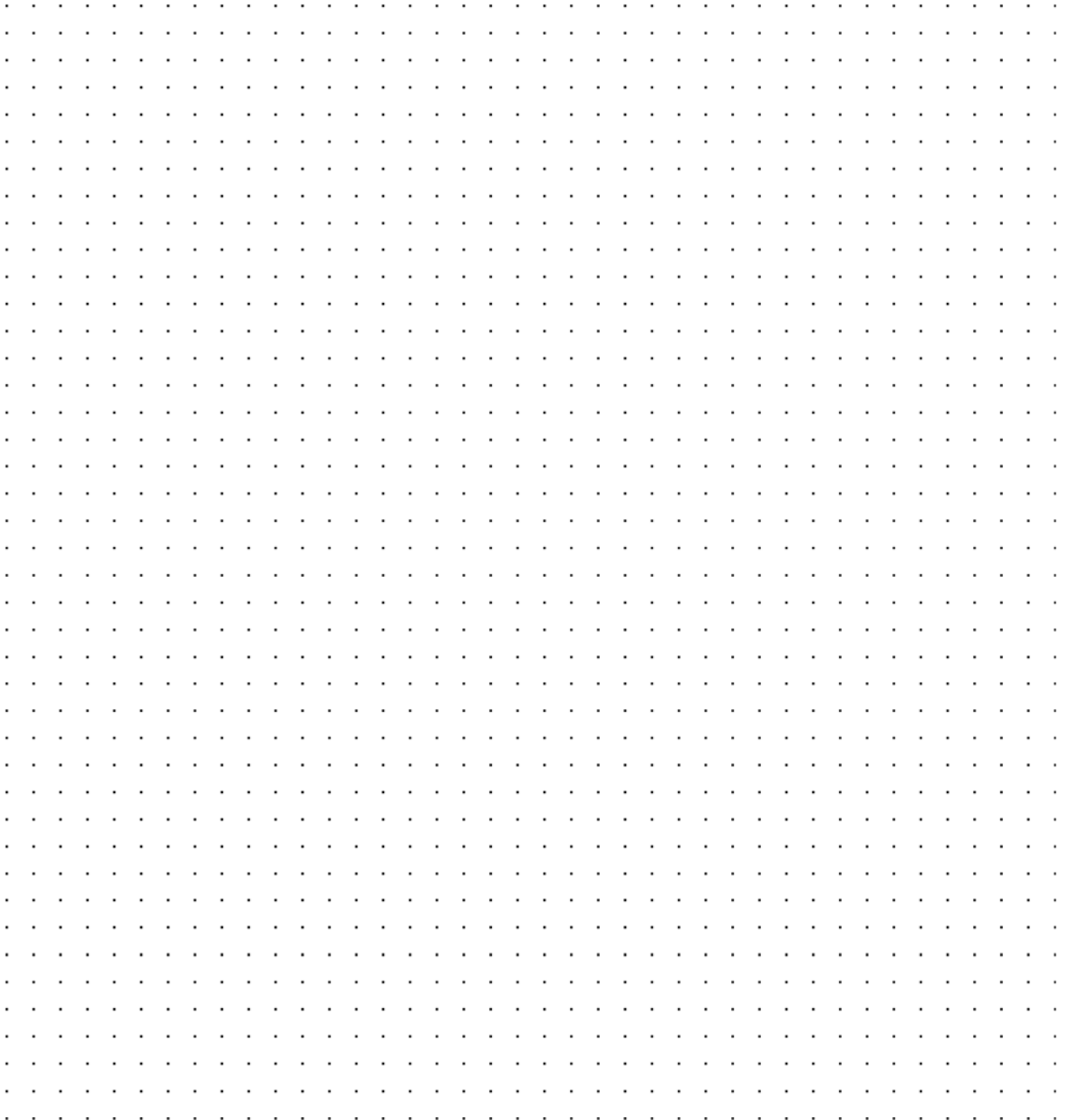
- b. eine Pauschale für die notwendigen Mehrkosten für die Unterkunft am Arbeitsort an Arbeitstagen;
- c. eine Pauschale für die notwendigen Mehrkosten für Verpflegung ausserhalb der Wohnstätte und bei Schichtarbeit;
- d. eine Pauschale für die notwendigen Kosten für die Ausübung des Berufes ausserhalb der Arbeitsstätte;
- e. eine Pauschale für die übrigen für die Ausübung des Berufes notwendigen Kosten; Artikel 33 Absatz 1 Buchstabe j bleibt vorbehalten.

~~2 Die steuerpflichtige Person kann anstelle der Kosten nach Absatz 1 den Abzug einer einkommensunabhängigen Pauschale geltend machen. Die Pauschalen wird werden angemessen gekürzt, wenn die unselbstständige Erwerbstätigkeit nur während eines Teils des Jahres oder als Teilzeitarbeit ausgeübt wird.~~

3 Das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) legt die Ansätze für die Pauschalen nach den Absätzen 1 Buchstabe e b-e und 2 fest. ~~Es berücksichtigt dabei die Zielsetzungen der Raumplanungs-, Verkehrs-, CO₂-, Klimaschutz- und Umweltschutzgesetzgebung.~~

Fehlanreize im Mobilitätsbereich aus Sicht des Energieverbrauchs

Externer Schlussbericht im Auftrag des Bundesamts für Energie



Auftraggeber

Bundesamt für Energie (BFE)

Hermann Scherrer, Sektion Mobilität

Begleitgruppe

Bundesamt für Energie (BFE)

Silas Hobi (Leitung)

Hermann Scherrer

Martin Sager

Christian Bühlmann

Staatssekretariat für Wirtschaft (seco)

Marianne Abt

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Christoph Jahn

Bundesamt für Umwelt (BAFU)

Iris Oberauner

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Peter Gisler

Bundesamt für Raumplanung (ARE)

Christine Hürzeler

Eidgenössische Finanzverwaltung (EFV)

Roland Riesen

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)

Urs Ziegler

Eidgenössische Steuerverwaltung (ESTV)

Lukas Schneider

Bundesamt für Wohnungswesen (BWO)

Felix Walder

Bundesamt für Landwirtschaft (BLW)

Arnaud de Loriol

Projektteam

Ernst Basler+Partner (EBP)

Dr. Peter de Haan, Maya Wolfensberger,

Dr. Idir L. Khiar, Irène Bernhard

Ecoplan

Felix Walter, Marcel Buffat

Ernst Basler + Partner AG

Ecoplan AG

Zollikerstrasse 65

Monbijoustrasse 14

8702 Zollikon

3011 Bern

Tel. 044 395 11 11

Tel. 031 356 61 61

info@ebp.ch

bern@ecoplan.ch

www.ebp.ch

www.ecoplan.ch

Für den Inhalt dieses Berichts zeichnet allein das Projektteam verantwortlich. Dieser Bericht gibt nicht die Meinung des UVEK oder einzelner Bundesämter wieder. Auftragsgemäss wurden keine vertieften Abklärungen vorgenommen, sondern Entscheidungsgrundlagen für allfällige weitere Abklärungen oder die Einleitung von Massnahmen erarbeitet. Namentlich wurden Aspekte der juristischen und politischen Machbarkeit bewusst ausgeklammert.

31. Oktober 2014

Inhaltsverzeichnis

BFE-Vorwort	5
Zusammenfassung	6
1 Einleitung	9
1.1 Ausgangslage	9
1.2 Relevanz von energetischen Fehlanreizen, Aktivitäten der OEDC, G-20, EU und der EU-Mitgliedstaaten	11
1.3 Auftrag und Ziele	12
2 Methodisches Vorgehen	13
2.1 Stand der Wissenschaft	13
2.2 Stand der Wissenschaft zu Fehlanreizen in der Mobilität	14
2.3 Systemgrenze und Definitionen	15
2.4 Bewertung von MeF-Abbauvarianten	17
2.5 Vorgehen und Aufbau der Studie	17
3 Übersicht zu politischen Massnahmen mit energetischen Fehlanreiz (MeF)	18
3.1 Literaturanalyse	18
3.2 Experteninterviews	22
4 Priorisierung der gesammelten MeF	23
5 Systematisierung priorisierter MeF	24
6 Vertiefte Analyse ausgewählter MeF	31
6.1 Vorgehen in vier konsekutiven Schritten	31
6.2 Definition der MeF, ihres Wirkungsmechanismus und der Abbauvariante	32
6.3 Energetische Beurteilung	33
6.4 Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung	34
6.5 Gesamtbeurteilung	34
7 MeF-Gruppe „Steuerbares Einkommen“	35
7.1 Fahrkostenabzug im Rahmen der Einkommenssteuer	35
7.2 MIV-Lohnnebenleistungen: Privatgebrauch Dienstwagen und Parkplatz am Arbeitsort	40
8 MeF-Gruppe „MIV“	43
8.1 Fahrleistungsunabhängige Autobahnvignette	44
8.2 Fahrleistungsunabhängige Haftpflicht- und Kasko-Versicherungen	47
8.3 Energetisch nicht-optimale Tempolimiten	50
8.4 Fahrleistungsunabhängige Motorfahrzeugsteuer	53
9 MeF-Gruppe „ÖV“ (ohne Flugverkehr)	56

9.1	ÖV-Pauschalangebote.....	56
9.2	ÖV-Subventionierung.....	59
10	MeF-Gruppe „Parkplätze“	62
10.1	Nicht marktgerechte öffentliche Parkgebühren.....	62
10.2	Gratisparkplätze Publikumsintensive Einrichtungen	65
11	MeF-Gruppe „Finanzierung/Besteuerung“	68
11.1	Benachteiligung Langsamverkehr.....	68
11.2	Mineralölsteuerbefreiung Land-/Forstwirtschaft und Berufsfischerei.....	71
11.3	Zweckbindung Mineralölsteuerertrag	74
12	MeF-Gruppe „Flugverkehr“	77
12.1	Mineralölsteuerbefreiung des internationalen Luftverkehrs	77
12.2	Fehlende Integration des Flugsektors in ein Emissionshandelssystem	81
12.3	Mehrwertsteuerbefreiung des internationalen Luftverkehrs	85
13	MeF-Gruppe „Bauvorschriften“	89
13.1	Parkplatzerstellungspflicht (und Ersatzabgabe)	89
13.2	Kommunale Bauvorschriften mit Relevanz für verdichtetes Bauen.....	92
14	Gesamtschau	95

Anhänge

A1	Nicht priorisierte MeF	98
A2	Methodenbeschrieb	102
A3	Grundlagen für energetische Bewertung.....	106
A4	Literatur	110

BFE-Vorwort

Vernetzt denken

Der Verkehr hat einen Anteil am Endenergieverbrauch von mehr als einem Drittel. Rund 96 Prozent der verwendeten Energie stammt aus fossilen Treibstoffen. Insbesondere im motorisierten Individualverkehr bestehen erhebliche Effizienzpotenziale. Diese Potenziale können durch Effizienzsteigerungen aufgrund technologischer Entwicklungen sowie durch den Einsatz alternativer Antriebssysteme erschlossen werden. Hoheitliche Massnahmen, wie z.B. die CO₂-Emissionsvorschriften, tragen zusätzlich dazu bei, den Verbrauch fossiler Treibstoffe zu reduzieren. Die Beeinflussung des Energieverbrauchs in der Mobilität erfolgt jedoch häufig sehr subtil und ist nicht immer auf den ersten Blick erkennbar: Die Rede ist hier von Fehlanreizen. Damit gemeint sind Massnahmen, welche einen Hauptzweck in einem bestimmten Politikbereich verfolgen und vielleicht ganz unbemerkt das Verkehrsaufkommen negativ beeinflussen. Ein typisches und intensiv diskutiertes Beispiel ist der Fahrkostenabzug bei der Einkommenssteuer: Die freie Wahl des Arbeitsortes wird bewusst gefördert, wodurch lange Arbeitswege und somit ein höherer Energieverbrauch in Kauf genommen werden.

Es gibt viele weitere Massnahmen, die aus energetischer Sicht einen Fehlanreiz darstellen. Im Rahmen der vorliegenden Studie werden solche Massnahmen aufgeführt, systematisch analysiert und ihre energetischen Auswirkungen grob abgeschätzt. Dadurch soll die Wechselwirkung zwischen Hauptzweck und "Nebenwirkung" aufgezeigt und das Auge für solche Zusammenhänge geschärft werden. Die Auseinandersetzung mit dem Thema "Fehlanreize" hat in der Begleitgruppe zur Studie und im Austausch zwischen den involvierten Ämtern zu spannenden Diskussionen geführt. Das Bewusstsein für die energetischen Folgen von Politikmassnahmen sowie das vernetzte Denken wurden dadurch weiter erhöht.

Pascal Previdoli

Stv. Direktor Bundesamt für Energie

Leiter Abteilung Energiewirtschaft Bundesamt für Energie

Zusammenfassung

Das BFE hat im August 2011 die Arbeitsgemeinschaft EBP+Ecoplan mit einer Studie zum Thema der energetischen Fehlanreize beauftragt, um eine Auslegeordnung von Fehlanreizen im Mobilitätsbereich zu schaffen, deren energetische Relevanz aufzuzeigen, und eine Diskussion über das geeignete weitere Vorgehen anzustossen. Der Mobilitätsbereich ist seit jeher von staatlicher Planung, Förderung und Lenkung gekennzeichnet und daher besonders geeignet für eine Analyse, ob aus heutiger energiepolitischer Sicht Fehlanreize vorliegen.

Der Begriff „Massnahmen mit energetischem Fehlanreiz“ (kurz MeF) wird in dieser Studie folgendermassen definiert: Massnahmen aller Art (Regulierungen im weiteren Sinne) der öffentlichen Hand in der Schweiz (Bund, Kantonen und Gemeinden), welche den Energieverbrauch des Verkehrs erhöhen (oder eine Verbrauchsreduktion behindern). „Massnahmen aller Art“ umfassen Vorschriften und Normen, Information, Steuer- und Subventionsvorschriften, sowie Kompetenzausscheidungen zwischen verschiedenen staatlichen Akteuren (z.B. Bund und Kantone). Der Fokus liegt auf rechtlich verbindlichen Massnahmen. Als MeF im weiteren Sinne wird aber auch das *Fehlen* von adäquaten Massnahmen betrachtet, welche zur Berücksichtigung des Energieverbrauchs und deren Folgen (externe Kosten) aus wohlfahrtsökonomischer Sicht angebracht wären. Ausserdem betrachten wir als Fehlanreiz im weiteren Sinne die ungleiche Anwendung von Massnahmen in verschiedenen Sektoren.

Die Studie verfolgt eine duale Zielsetzung: Einerseits soll eine systematisierte Übersicht über die MeF im Mobilitätsbereich erstellt und deren Relevanz eingestuft werden. Andererseits sollen exemplarisch ausgewählte MeF genauer behandelt werden. Damit sollen Entscheidungsgrundlagen für weitere Abklärungen oder die Einleitung von Massnahmen geschaffen werden. Es werden aber keine juristischen oder politischen Beurteilungen noch Empfehlungen vorgenommen.

Aufbauend auf BFE-Vorarbeiten, einer Literaturanalyse und Experteninterviews wurde eine umfassende Liste von über 100 möglichen MeF erstellt. Diese Liste wurde systematisiert, bereinigt und homogenisiert. 40 MeF wurden priorisiert, die übrigen schieden aus. Bei den Ausgeschiedenen handelt es sich vorwiegend um MeF im weiteren Sinne, MeF mit einer geringen energetischen Relevanz sowie MeF, welche auch Teil einer übergeordneten MeF sind.

Einer vertieften Analyse wurden 18 ausgewählte MeF unterzogen. Im Zuge des Auswahlprozesses wurden – mit dem Ziel einer breiten Abstützung und höchstmöglicher Unvoreingenommenheit – auch einzelne MeF einbezogen, deren Abbau eine geringe Energieeinsparung erahnen lässt, sowie einzelne MeF im weiteren Sinne. Die Beurteilung erfolgte jeweils vor dem Hintergrund einer konkreten Abbauvariante und umfasste, nebst einer energetischen Beurteilung, eine ökologische, wirtschaftliche und gesellschaftliche (UWG-)Beurteilung.

Tabelle 1 fasst die Resultate der vertieften Analyse der 18 MeF-Abbauvarianten zusammen.

Abgebaute MeF	Energie	Umwelt	Wirtschaft		Gesellschaft
	Inklusive indirekter Effekte	Ökologisch (ohne Energie- und Klima-Aspekte)	Wirtschaftssubjekte +Gesamtwirtschaft	Öffentliche Hand +Ordnungspolitik	
Gruppe „Steuerbares Einkommen“					
Abzug Fahrkosten im Rahmen der Einkommenssteuer	Eher hoch	Leicht positiv	Leicht negativ	Leicht positiv	Neutral
Privatgebrauch Dienstwagen; Parkplatz am Arbeitsort	Eher hoch	Ambivalent	Leicht negativ	Leicht positiv	Neutral
Gruppe „MIV“					
Fahrleistungsunabhängige Autobahnvignette	Eher niedrig	Leicht positiv	Neutral	Leicht negativ	Ambivalent
Fahrleistungsunabhängige Haftpflicht- und Kasko-Versicherung	Hoch	Stark positiv	Neutral	Leicht negativ	Leicht negativ
Energetisch nicht-optimale Tempolimiten	Eher hoch	Stark positiv	Leicht negativ	Neutral	Leicht positiv
Fahrleistungsunabhängige Motorfahrzeugsteuer	Eher hoch	Stark positiv	Neutral	Leicht negativ	Ambivalent
Gruppe „ÖV“ (ohne Flugverkehr)					
ÖV-Pauschalangebote	Eher niedrig	Neutral	Leicht negativ	Leicht positiv	Unsicher
ÖV-Subventionierung	Niedrig	Stark negativ	Stark negativ	Stark positiv	Ambivalent
Gruppe „Parkplätze“					
Nicht marktgerechte öffentliche Parkgebühren	Mittel	Neutral	Leicht negativ	Leicht positiv	Neutral
Gratisparkplätze Publikumsintensive Einrichtungen	Eher niedrig	Leicht positiv	Leicht negativ	Leicht negativ	Neutral

Abgebaute MeF	Energie	Umwelt	Wirtschaft		Gesellschaft
	Inklusive indirekter Effekte	Ökologisch (<u>ohne</u> Energie- und Klima-Aspekte)	Wirtschaftssubjekte +Gesamtwirtschaft	Öffentliche Hand +Ordnungspolitik	
Gruppe „Finanzierung/ Besteuerung“					
Benachteiligung Langsamverkehr	Eher niedrig	Leicht positiv	Neutral	Ambivalent	Leicht positiv
Mineralölsteuerbefreiung Land-/Forstwirtschaft & Berufsfischerei	Eher niedrig	Neutral	Ambivalent	Leicht positiv	Neutral
Zweckbindung Mineralölsteuerertrag	Eher niedrig	Unsicher	Unsicher		Unsicher
Gruppe „Flugverkehr“					
Mineralölsteuerbefreiung des internationalen Luftverkehrs	Hoch	Stark positiv	Stark negativ	Stark positiv	Neutral
Fehlende Integration Flugsektor in ein Emissionshandelssystem	Hoch	Stark positiv	Leicht negativ	Stark positiv	Neutral
Mehrwertsteuerbefreiung des internationalen Luftverkehrs	Eher hoch	Positiv	Leicht negativ	Leicht positiv	Neutral
Gruppe „Bauvorschriften“					
Parkplatzerstellungspflicht (und Ersatzabgabe)	Eher niedrig	Leicht positiv	Neutral	Ambivalent	Neutral
Kommunale Bauvorschriften mit Relevanz für verdichtetes Bauen	Eher gering	Leicht positiv	Leicht positiv	Leicht positiv	Neutral

Tabelle 1: Übersicht der 18 vertieft analysierten MeF. Die Auswirkungen sind jeweils im Vergleich zu einer Abbauvariante ausgewiesen. Für die Definition der Abbauvariante siehe Haupttext.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Wie entstehen Fehlanreize?

Nahezu jede politische Massnahme hat neben der beabsichtigten positiven Hauptwirkung auch unerwünschte negative Nebenwirkungen. Man kann davon ausgehen, dass im Moment der Beschlussfassung über eine Massnahme die gesellschaftliche Gesamtbilanz aus beabsichtigten Hauptwirkungen und Nebenwirkungen positiv ist – sonst hätte der politische Meinungsbildungsprozess versagt. Das heisst, dass zum Zeitpunkt der Inkraftsetzung der Massnahme Nebenwirkungen vernachlässigt oder bewusst in Kauf genommen werden.

Im Laufe der Zeit kann sich die Gesamtbilanz einer Massnahme jedoch ändern. Dies ist der Fall, wenn die ursprüngliche Hauptwirkung an Gewicht verliert oder die Nebenwirkungen schwerer wiegen. Die Gründe dafür können vielfältig sein. Das Ziel der Massnahme kann teilweise erreicht werden (z.B. Fortschritte in der Luftreinhaltepolitik), was dazu führt, dass die Nebenwirkungen in den Vordergrund treten. Nebenwirkungen, v.a. indirekte, manifestieren sich oft erst langfristig. Die Akzeptanz von Nebenwirkungen kann durch einen Wandel der gesellschaftlichen Wahrnehmung verringern. Zudem ändert sich mit der Zeit das Umfeld (z.B. eine strukturelle Verteuerung aller Energieträger), Prioritäten verschieben sich (z.B. neue Energiepolitik) oder neues Wissen über Gefahren entsteht (z.B. Feinstaub). In dieser Studie zeigen wir eine Reihe von Massnahmen auf, deren positive Gesamtbilanz aus heutiger Sicht fragwürdig ist und die man eventuell in ihrer jetzigen Form nicht mehr durchführen würde. Dies sind Massnahmen mit Fehlanreizen.

Fehlanreize – vor allem die Energiepolitik ist betroffen. Energie ist eine der grundlegenden Produktionsfaktoren unserer Marktwirtschaft. Kaum ein Produkt oder eine Dienstleistung kommt ohne Energie als „Input“ aus. Entsprechend führen sehr viele Massnahmen aus anderen Politikbereichen zu energetischen Nebenwirkungen. Allerdings sind in der Energiepolitik die „goldenen Lösungen“ rar – auch Effizienzfortschritte von wenigen Prozent müssen erkämpft werden, denn sie haben fast immer kostenrelevante Auswirkungen. Nur selten gibt es so genannte „tief hängende Früchte“ (Massnahmen mit sehr geringen Kosten oder sogar einem Nutzenüberschuss, also „volkswirtschaftlich negativen Kosten“). Die Abschaffung und Reduktion von Massnahmen mit energetischem Fehlanreiz können solche „tief hängenden Früchte“ sein: Ihre Abschaffung oder Reduktion kann volkswirtschaftlich negative Kosten aufweisen.

Mobilität ist für Fehlanreize anfällig – gerade in der föderalistischen Schweiz. Die Erstellung neuer Verkehrsinfrastruktur, in Form von Autobahnen, Schienen, S-Bahn-Netzen und Alpentunneln, wird oft eingesetzt und gefordert für Erhalt und Stärkung des nationalen Zusammenhalts und den Anschluss und die Chancengleichheit peripherer Regionen. Auch Mobilitätsdienstleistungen,

wie Postautolinien und kurze Taktintervalle im Schienenverkehr, werden z.T. nicht von jenen „bestellt“, welche sie nachher finanzieren müssen. Darum findet man gerade im Bereich der Mobilität besonders viele Massnahmen mit einem Fehlanreiz aus energetischer Sicht. Denn viele regionalpolitisch motivierte Vorlagen weisen Nebenwirkungen auf, welche längerfristig mehr Verkehr erzeugen. Hinzu kommen externe Kosten in Milliardenhöhe: ein bedeutender Fehlanreiz im weiteren Sinn. Die Mobilität bietet sich deshalb als Einstieg in die Analyse von Fehlanreizen geradezu an.

Fehlanreize – genau umgekehrt und deshalb ungewohnt. Das Vorgehen bei Fehlanreizen unterscheidet sich fundamental vom gewohnten Vorgehen bei geplanten politischen Massnahmen. Anstatt mögliche neue politische Massnahmen zur Erreichung eines politischen Ziels zu untersuchen, müssen hier mehrere Varianten für den Abbau oder die Reduktion des Fehlanreizes (einer bereits bestehenden politischen Massnahme) untersucht werden. Kann die ursprünglich beabsichtigte Wirkung erhalten und gleichzeitig die Nebenwirkungen reduziert werden? Wenn die Nebenwirkungen aber untrennbar mit der Hauptwirkung verbunden sind, stellt sich die Frage, ob die Massnahme mit energetischem Fehlanreiz durch eine neue politische Massnahme zu ersetzen wäre, um das ursprüngliche Ziel auf einem neuen Weg zu erreichen.

Auch die Klimapolitik ist betroffen. Im Jahr 2011 betrugen die CO₂-Emissionen aus Treibstoffen in der Schweiz 17.2 Mio. t. (BAFU 2012). Die Mobilität war somit für 45% der jährlichen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Die Einsparungen im Energieverbrauch, die durch den Abbau von Fehlanreizen erzielt werden können, tragen daher auch zum Klimaschutz bei. Die Klimawirkung des Abbaus von energetischen Fehlanreizen bleibt jedoch in dieser Studie ausgeklammert.

Wer nimmt sich des Fehlanreizes an? Die Federführung ist anfänglich nicht, wie bei „normalen“ neu geplanten politischen Massnahmen, bei jenem Politikbereich, in welchem der beabsichtigte Haupteffekt auftritt, sondern in jenem Politikbereich, welcher vom relevanten Fehlanreiz betroffen ist. Und dieser Bereich muss glaubhaft darlegen, dass es Fehlanreiz-Abbauvarianten gibt, die zu einer volkswirtschaftlichen Verbesserung führen. Am einfachsten ist dies meist für verzerrende Subventionen darzulegen, weshalb gerade diese im Fokus der wissenschaftlichen Forschung stehen.

Zielkonflikte – immer vorhanden: Identifiziert man eine Massnahme mit möglichem energetischem Fehlanreiz, so ist zu beachten, dass Zielkonflikte per Definition vorhanden sind. Es bedeutet, dass ein Zielkonflikt besteht zwischen der ursprünglichen beabsichtigten Hauptwirkung der Massnahme (die üblicherweise nicht im Kompetenzbereich des Bundesamtes für Energie (BFE) liegt) und unbeabsichtigten energetischen Nebenwirkungen (welche den Aufgabenbereich des BFE tangieren).

1.2 Relevanz von energetischen Fehlanreizen, Aktivitäten der OECD, G-20, EU und der EU-Mitgliedstaaten

Der steigende Handlungsbedarf im Bereich der Energie- und Klimapolitik führt, neben der Einführung einer Vielzahl von *neuen* Massnahmen in den Bereichen Wissenschaft, Technologieförderung, Konsumenteninformation, Subventionen, Lenkungsabgaben, Energiesteuern und Geräte- sowie Technologievorschriften, auch zu Überlegungen, bereits implementierte politische Massnahmen kritisch zu hinterfragen.

Die **OECD** nimmt sich bereits seit 1998 der Verbesserung der Umwelt durch den Abbau schädlicher Subventionen an (OECD 1998; 2000; 2003; 2005). Bereits 2002 fand ein OECD-Workshop zu umweltschädlichen Subventionen im Transportbereich statt (OECD 2002).

Auch die Tagung der **G-20** in Pittsburgh in 2009 umfasste eine Absichtserklärung, eine „Inefficient Fossil Subsidy Reform Peer Review Process“ zu starten (unter Beachtung allfälliger regressiver Effekte einer Aufhebung solcher Subventionen). Die Energie- und Finanzminister der G20 wurden aufgerufen, Implementationstrategien und Zeitpläne zu entwickeln. Während einige Länder berichteten, keine solche Subventionen zu kennen (Japan, Österreich, U.K.), haben Italien (Subvention von Kogeneration-Kraftwerken), Brasilien (Energiesubventionen in abgelegenen Gebieten), Deutschland (Kohleförderung), Indien (Marktpreise für Treibstoffe), Indonesien (Kerosin-Subventionen) Massnahmen umgesetzt (G-20 2012). Allerdings gibt es in diesen Ländern weitere Subventionen betreffend Energieverbrauch, welches aber nicht spezifische für fossile Energie gelten.

Auch in der **EU** sind Bestrebungen zum Abbau schädlicher Subventionen vorhanden. Federführend ist die DG Environment (IEEP 2012). Auch in einzelnen **EU-Mitgliedstaaten** haben die letzte Jahre verstärkte Aktivitäten gebracht. In Deutschland hat das Umweltbundesamt 2008 und aktualisiert in 2010 einen Übersicht über umweltschädliche Subventionen vorgelegt (UBA 2008; 2010); in den periodischen Subventionsberichten soll die Umweltschädlichkeit von Subventionen verstärkt beachtet werden (BMF 2013). Frankreich hat ein nationales Screening durchgeführt (ten Brink 2012), im Vereinigten Königreich wurde im April 2013 von Parlament (Environmental Audit Committee) eine Studie zur Identifikation schädlicher Subventionen in den Bereichen Nuklearenergie, fossile Energie und erneuerbare Energie in Auftrag gegeben.

1.3 Auftrag und Ziele

Ausgangslage in der Schweiz

Im Rahmen der Energiestrategie 2050 hat der Bundesrat im April 2011 die Identifikation und Reduktion oder Beseitigung von energetischen Fehlanreizen als eine von sechs prioritären Handlungsfeldern bezeichnet. Das BFE hat deshalb im August 2011 die Arbeitsgemeinschaft EBP+Eco-plan mit einer Studie zum Thema der energetischen Fehlanreize beauftragt. Der Mobilitätsbereich ist seit jeher von staatlicher Planung, Förderung und Lenkung gekennzeichnet und daher besonders geeignet für eine Analyse, inwiefern aus heutiger energiepolitischer Sicht Fehlanreize vorliegen.

Ziele dieser Studie

Der vorliegende Bericht schafft eine Auslegeordnung zu Massnahmen mit möglichem energetischem Fehlanreiz im Bereich der Mobilität und zeigt sowohl deren energetische Relevanz auf, als auch die Auswirkungen auf Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft. Hierzu stellt der Bericht eine pragmatische Methode für die Erstellung einer Gesamtbeurteilung möglicher Abbauvarianten vor und analysiert exemplarisch 18 Massnahmen mit energetischem Fehlanreiz. Aspekte der juristischen und politischen Machbarkeit bleiben dabei ausgeklammert. Für die definitive Beurteilung einer Abbauvariante wäre eine weiterführende Studie nötig.

Dieser Bericht soll die hohe energetische Relevanz des Abbaus von Fehlanreizen darlegen und eine entsprechende Methode für das geeignete weitere Vorgehen vorschlagen.

2 Methodisches Vorgehen

2.1 Stand der Wissenschaft

In der wissenschaftlichen Literatur spricht man von „Environmental Harmful Subsidies“, wobei sich dieser Begriff in der Regel nur auf Subventionen, und nicht allgemein auf staatliche Massnahmen bezieht. Weitere Begriffe sind „perverse incentives“, „perverse subsidies“, „harmful subsidy removal“ oder „environmentally counterproductive support measures“. Im deutschsprachigen Raum wird dann meist von „umweltschädlichen Subventionen“ (UBA 2010) gesprochen. Der Begriff „Fehlanreize“ wird dann verwendet, wenn nicht nur direkte staatliche Markteingriffe mittels Subventionen, sondern auch andere staatliche Politikinstrumente betrachtet werden.

Grundsätzlich treten wohl in jedem Politikbereich Effekte bzw. Auswirkungen auf, welche aus Sicht der Ziele eines anderen, mitbetroffenen Politikbereichs Fehlanreize enthalten. Sie werden naturgemäss vor allem im Bereich der Umweltpolitik thematisiert, beispielsweise in der Biodiversität (Ecoplan 2010) und in der Landwirtschaftspolitik (Schmid et al. 2007). Für eine breite, internationale Übersicht siehe z.B. Myers und Kent (2001) sowie Greenpeace (2006).

Die beiden zusammenhängenden Studien OECD (1998) und OECD (2000) forcierten erstmals die Analyse der Auswirkungen von umweltschädlichen Subventionen in den OECD Ländern, geben zahlreiche Beispiele und schlagen politische Massnahmen zu deren Abbau vor. OECD (2003) und OECD (2005) vertiefen und aktualisieren die ursprünglichen Studien. UBA (2003a), UBA (2003b), Rave (2005), UBA (2010) und WISO (2011) greifen diese Problematik im deutschen Kontext auf. IEEP et al. (2007), Valsecchi et al. (2009) und EP (2011) behandeln Fehlanreize in der EU, Bundesrat (2013) solche in der Schweiz. Weitere Arbeiten, die sich generell mit umweltschädlichen Subventionen und möglichen Verbesserungsvorschlägen beschäftigen sind Barde und Honkatukia (2003), EEB (2004), Kjellingbro und Skotte (2005), Meyer (2006) und FoE (2010).

Einen Vorschlag zur Analyse und Aufhebung von Fehlanreizen im Umweltbereich aus Valsecchi et al. (2009) wird in Abbildung 1 wiedergegeben.

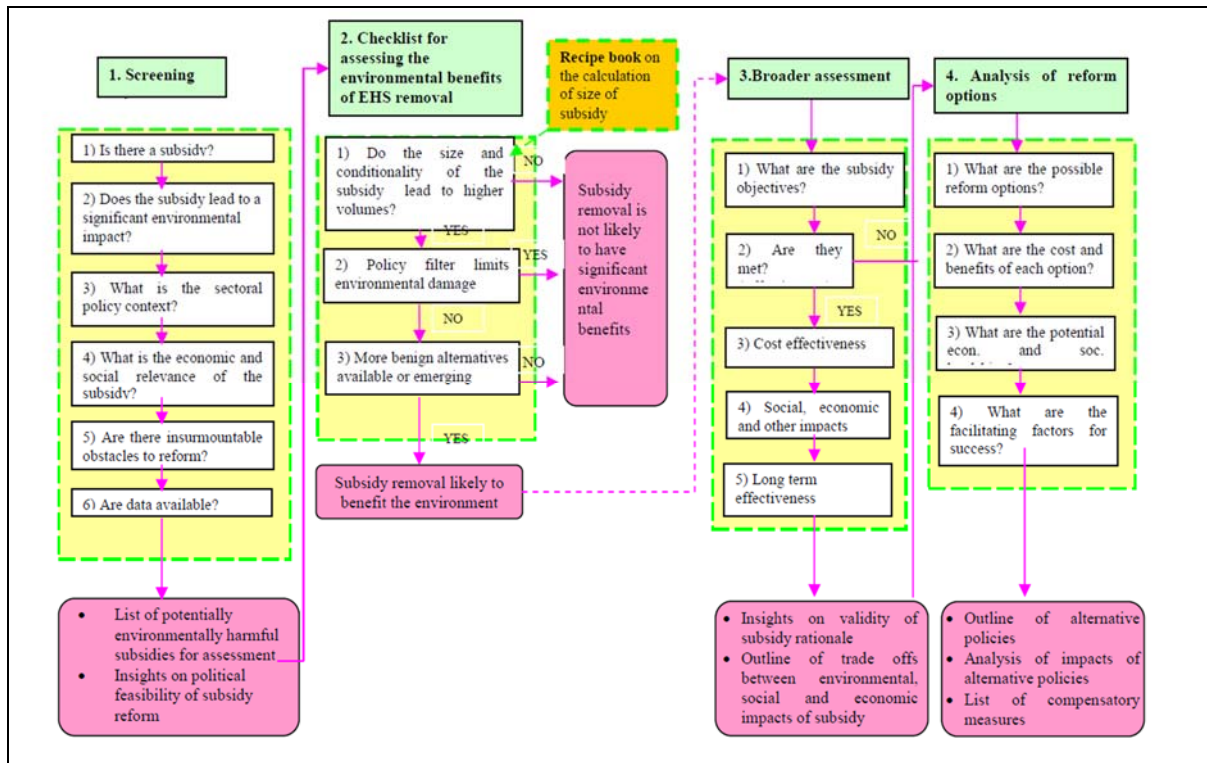


Abbildung 1: "Environmental Harmful Subsidy reform tool" (aus Valsecchi et al. 2009).

2.2 Stand der Wissenschaft zu Fehlanreizen in der Mobilität

Wie bereits erwähnt, sind Fehlanreize in der Mobilität besonders ausgeprägt. Die Annahme, dass eine staatliche Förderung des Verkehrs meistens zu volkswirtschaftlichem Nutzen führt, ist historisch weit verbreitet. Besonders tritt dies in Entwicklungs- und Schwellenländern zutage, welche Treibstoffe subventionieren statt sie zu besteuern. Dies wird noch in 37 Staaten praktiziert, darunter Länder wie Russland, Indien und auch China (Lin und Li 2012). In Einzelfällen kann dies bis zu 30% des Staatshaushalts ausmachen (z.B. in Iran und bis Ende 2011 Nigeria, siehe dazu Bazilian und Onyeji 2012). Im Jahre 2010 wendeten diese 37 Staaten dafür über 190 Milliarden USD auf und subventionierten auf diese Weise ca. 30% des weltweiten Treibstoffbedarfs (IEA/OECD World Energy Outlook 2011, Kap. 14).

Auch in der Verkehrspolitik der Industrieländer ist staatliche Förderung von Mobilität weit verbreitet. Für Beispiele aus den U.S. siehe Delucchi und Murphy (2008). Beispiele aus den europäischen Staaten finden sich in Prettenthaler et al. (2004) (Verkehr in Österreich), FiFo (2011) (Firmenwagen in Deutschland), Petschow et al. (2007) (Siedlungsstruktur und Personenverkehr in Deutschland), Rye (2005) und Poter (2006) (Steuern und Pendelverhalten im internationalen Vergleich) sowie Rave (2007) (Energie und Transport in Deutschland).

Die staatliche Förderung von Mobilität berücksichtigt allerdings nicht die externen Kosten. Diese Tatsache ist beim Strassenverkehr allgemein anerkannt; die Verkehrspolitik versucht allerdings als

Korrektur nicht, den Strassenverkehr zu verteuern. Stattdessen wird vor allem versucht, den Verkehr zu verlagern. Dies geschieht durch eine massive Subventionierung des Verkehrsträgers Schiene bzw. des Öffentlichen Verkehrs und bedeutet, dass weder Strasse noch Schiene (Maibach et al. 1999) ihre Infrastrukturkosten durch die direkten Erträge der Nutzer decken. Diese Tatsache führt zwangsläufig zu weiteren Fehlanreizen.

Die Infrastrukturkosten des Flugbetriebs der vier Landesflughäfen (in einer volkswirtschaftlichen Betrachtung der betriebswirtschaftlichen Ergebnisse und der Zuschüsse der öffentlichen Hand) sind hingegen zum grössten Teil kostendeckend. Berücksichtigt man zudem die Quersubventionierungen durch den Bereich Non-Aviation ist die Deckung vollständig (INFRAS 2003).

2.3 Systemgrenze und Definitionen

Definition von „Mobilität“. Es werden Personen- und Güterverkehr, Strassen-, Schienen- und Luftverkehr sowie öffentlicher und privater Verkehr berücksichtigt. „Verkehr“ umfasst die Verkehrsleistung (Personen- und Tonnen, respektive Fahrzeug- und Zugkilometer) und Verkehrsaufkommen (Anzahl Wege bzw. Fahrten)

Definition von „Massnahme mit energetischem Fehlanreiz (MeF)“. Wir definieren MeF als Massnahmen aller Art (Regulierungen i.w.S.) der öffentlichen Hand in der Schweiz (Bund, Kantone und Gemeinden), welche den Energieverbrauch des Verkehrs erhöhen (oder eine Verbrauchsreduktion behindern). Massnahmen aller Art umfassen Vorschriften und Normen, Information, Steuer- und Subventionsvorschriften, sowie Kompetenzausscheidungen zwischen verschiedenen staatlichen Akteuren (z.B. Bund und Kantone). Der Fokus liegt auf rechtlich verbindlichen Massnahmen. Eine Voraussetzung um als MeF zu gelten ist, dass die negative gesellschaftliche Auswirkungen eine ähnliche Grössenordnung erreichen wie das ursprüngliche Hauptziel der Massnahme. Um einen MeF analysieren zu können, muss zuerst eine Abbauvariante (siehe unten) definiert werden.

Als MeF i.w.S. wird aber auch das *Fehlen* von adäquaten Massnahmen betrachtet, welche zur Berücksichtigung des Energieverbrauchs und deren Folgen (externe Kosten) aus wohlfahrtsökonomischer Sicht angebracht wären. Auch die unterschiedliche Anwendung von Massnahmen je nach Sektor kann einen MeF begründen.

Definition MeF im engeren Sinn (i.e.S): Es werden folgende Typen unterschieden:

- Fiskalische MeF:
 - Subventionen,
 - Steuerabzüge/-differenzierungen,
 - Steuerbefreiungen;
- Nicht-fiskalische MeF betreffend Fahrzeuge/Rollmaterial (inkl. Betrieb des Fahrzeugs):

- Vorschriften für Technik,
- Haftpflichtversicherung,
- Normen für Hersteller-/Importeure,
- Tempolimiten.
- Nicht-fiskalische MeF betreffend:
 - Tarifsysteme, Preismodelle, Kostentragung,
 - Verkehrsreglemente/ Verkehrsregeln,
 - Verkehrsplanung- und Steuerung, sowie Verkehrsinfrastruktur,
 - Raum- und Standortentwicklung (verkehrserzeugende Massnahmen, Ziele oder Regulierungen in der Raum-und Standortentwicklung, inkl. Bau- und Zonenordnung).

Definition MeF *im weiteren Sinn* (i.w.S.): Es werden folgende Typen unterschieden:

- Übrige nicht-fiskalische MeF (z.B. Informationsaktivitäten, Werbung),
- Nicht-Handeln des Staates (fehlende Regulierungen, Nicht-Internalisierung von externen Kosten),
- Ungleichbehandlung von verschiedenen Marktsektoren und Akteuren,
- Nicht-Durchsetzung von Regulierungen (Mängel bei Vollzug/ Kontrolle).

Definition von „Erhöhung des Energieverbrauchs“. Ein höherer Energieverbrauch des Verkehrs kann über drei verschiedenen Wirkungsmechanismen entstehen:

- Bevorzugung von Verkehrsträgern mit schlechterer Energieeffizienz,
- Generierung von höherer Verkehrsleistung pro Verkehrsträger,
- Verursachung einer schlechteren Energieeffizienz eines Fahrzeugs:
 - technisch (Abweichung vom optimalem Effizienzbereich),
 - betrieblich (niedriger Auslastungsgrad).

Als „Ausmass“ oder Grösse des MeF aus energetischer Sicht verstehen wir die Differenz zwischen Endenergieverbrauch für das betreffende Mobilitätssegment (z.B. „PW-Fahrten zu Pendlerzwecken“) mit bestehendem MeF und nach vollständig umgesetzter MeF-Abbauvariante.

Definition einer Abbauvariante. Das Vorhandensein eines Mehrverbrauchs lässt sich dabei nur feststellen, wenn eine konkrete Abbauvariante definiert und analysiert wird. Der Mehrverbrauch ergibt sich dann als Differenz zwischen Ist-Zustand (=MeF) und Abbauvariante. Eine Abbauvariante ist somit unabdingbar für die Analyse von MeF. Verschiedene Abbauvarianten führen zu unterschiedlichen MeF-Bewertungen.

Eine Massnahme mit energetischem Fehlanreiz“ (MeF) ist somit eine politische Massnahme (aus einem beliebigen Politikbereich), welche zu einem energetischen *Mehrverbrauch* führt und dessen gesellschaftliche Auswirkung eine ähnliche Grössenordnung hat wie das Hauptziel der Massnahme. Das Vorhandensein eines Mehrverbrauchs lässt sich dabei nur feststellen, wenn eine konkrete *Abbauvariante* definiert und analysiert wird.

2.4 Bewertung von MeF-Abbauvarianten

Eine Herausforderung bei der Bewertung von MeF ist die Auswahl der Abbauvariante, da dies einen grossen Einfluss auf das Ergebnis hat. Des Weiteren sollte bei der Beurteilung einer MeF nicht nur der energetische Effekt berücksichtigt werden. Es ist auch wichtig zu beurteilen, ob der ursprünglich mit der zugrunde liegenden politischen Massnahme beabsichtigte Hauptwirkung geschmälert wird und/oder infolge der Abbauvariante andere Nebenwirkungen auftreten oder verstärkt werden. Deshalb umfasst diese Studie neben einer energetischen Beurteilung auch eine ökologische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Beurteilung (UWG-Beurteilung).

2.5 Vorgehen und Aufbau der Studie

In Kapitel 0 wird zunächst eine umfassende Liste von über 100 möglichen MeF erstellt. Diese Sammlung basiert auf BFE-Vorarbeiten, einer Literaturanalyse und Experteninterviews. Sie dient als Ausgangspunkt für die weiteren Schritte

In den Kapiteln 4 und 5 werden die MEF dieser Sammlung systematisiert, bereinigt und homogenisiert. 40 MeF werden priorisiert und grob beurteilt. Bei den nicht weiter betrachteten MeF handelt sich vorwiegend um MeF im weiteren Sinn, MeF mit einer geringen energetischen Relevanz sowie MeF, welche auch Teil einer übergeordneten MeF sind (siehe Tabelle 3).

In der Analyse der Kapiteln 6 bis 13 werden 18 MeF zur exemplarischen Vertiefung durch die Begleitgruppe ausgewählt. In dieser Gruppe befinden sich hauptsächlich die energetische relevantesten MeF. Im Sinne einer breit abgestützten und unvoreingenommenen Beurteilung wurden aber auch solche MeF beurteilt, deren Abbau eine weniger hohe Energieeinsparungen verspricht. Die Beurteilungen der MeF erfolgen durch den Vergleich mit konkreten Abbauvarianten und umfassen eine energetische Beurteilung sowie eine ökologische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Beurteilung. Die vertiefte Analyse dieser 18 MeF gliedert sich in vier aufeinander folgenden Schritten:

1. Formulierung des Wirkungsmechanismus MeF und der Abbauvariante
2. Schätzung des energetischen Effekts.
3. Beurteilung der wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftlichen Folgen.
4. Gesamtbeurteilung.

Die Resultate der Analyse werden in Kapitel 14 zusammengefasst.

3 Übersicht zu politischen Massnahmen mit energetischen Fehlanreiz (MeF)

Als Basis für die Priorisierung und Analyse möglicher MeF ist zuerst eine möglichst umfassende Liste möglicher MeF zu erstellen. Dazu wurden MeF aus der Literatur aufgenommen (siehe Kap. 3.1) und Experteninterviews durchgeführt (siehe Kap.3.2). Zudem wurden Bundeserlasse (Strassenverkehrsgesetz, Steuerharmonisierungsgesetz sowie Raumplanungsgesetz), die Gesetzgebung des Kantons Zürich und Erlasse der mehreren Gemeinden nach Hinweisen auf Fehlanreize durchgesehen und die Liste der MeF entsprechend ergänzt.

3.1 Literaturanalyse

Zum Projektstart lag bereits eine unvollständige MeF-Liste seitens des BFE vor. Diese Liste wurde ergänzt um weitere MeF aus der Literatur. Folgende Unterlagen wurden im Rahmen der Literaturanalyse studiert:

Ecoplan (2010). In einem Bericht für den WWF Schweiz wurde die Subventionsdatenbank des Bundes auf Subventionen mit negativer Wirkung für die Biodiversität ausgewertet. In vielen Fällen erhöhen solche Subventionen auch den Energieverbrauch. Es wurden potenziell biodiversitätsschädliche Subventionen im Umfang von über 4 Mrd. CHF pro Jahr ermittelt und die folgenden **vier ausgewählten Subventionsbereiche** genauer analysiert: Steuerabzüge von Berufskosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte, Subventionen in der neuen Regionalpolitik, Subventionen an Bergbahnen sowie das Direktzahlungssystem in der Landwirtschaft (2007 rund 2.6 Mrd. CHF an landwirtschaftlichen Direktzahlungen). Im Bereich Verkehr wurden folgende Subventionen identifiziert: Steuerbefreiung des Kerosins für den internationalen Luftverkehr; Abzüge der Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort als Berufskosten in der Steuerabrechnung; Unterstützung der Kantone für den Bau, Betrieb und Unterhalt ihres Strassennetzes sowie Ausbau und internationale Alpenstrassen (seit Anfang 2008 als Globalbeitrag ausgerichtet) und die Rückerstattung des Mineralölsteuerzuschlags, wenn der Treibstoff für die Land-, Forstwirtschaft oder für die Berufsfischerei verwendet worden ist (indirekte Begünstigung des Verbrauchs fossiler Treibstoffe) sowie die Zweckbindung der Mineralölsteuern.

Ecoplan (2004a). In einer Machbarkeitsstudie wurden die Möglichkeiten ausgelotet, umweltbelastende Subventionen zu bezeichnen und in eine Statistik aufzunehmen. Vorgeschlagen wurde ein Grobscreening oder eine vertiefte Analyse auf der Basis der Subventionsdatenbank des Bundes, allenfalls zusammen mit der periodischen Überprüfung aller Subventionen durch die Finanzverwaltung.

Ecoplan (2004b) untersucht, inwieweit Subventionen die Luftbelastung fördern. Dies ist methodisch verwandt mit der vorliegenden Fragestellung. Das Ergebnis ist in Abbildung 2 zu sehen. Dabei ist zu beachten, dass es sich um eine interne, nicht veröffentlichte Vorstudie handelte und sich die Subventionstatbestände mittlerweile teilweise verändert haben (insb. infolge der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen).

Subvention	Bemerkungen	Einfluss auf Luftbelastung:		Betrag 1999 in Mio. CHF
		 = gering,	 = mittel,  = gross	
Tankschiffe	Verdampfungsemissionen			0.7
Darlehen für Autokäufe und Ausrüstung (für EDA-Beamte im Aussendienst)	Verbrennungsemissionen und Feinstaub			1.9
Europäische Weltraumorganisation (ESA), Paris	Kerosin			116.6
Nutzsatelliten und Transportsysteme	Kerosin			77.1
Armeetaugliche Motorfahrzeuge	Verbrennungsemissionen und Feinstaub			0.6
Infrastrukturleistung an SBB				562.0
Abgeltung kombinierter Verkehr				125.0
Autoverlad				11.1
Abgeltung Regionalverkehr (SBB, Post, übrige Konzessionierte Transportunternehmen (KTU))				1'264.0
Infrastrukturinvestitionen Grundbedarf SBB				61.0
BLS, Doppelspur, Baukredit				8.0
BLS, Doppelspur, Zinsvorschüsse				1.1
Substanzerhaltung Infrastruktur SBB				711.0
Technische Verbesserungen und Umstellung des Betriebes von KTU				126.1
RhB, Vereine				54.4
Verkehrstrennung				8.5
Anschlussgeleise				14.8
Förderung Kombinierten Verkehr				2.9
Einlage in den Fonds für Eisenbahngrossprojekte				247.0
Nationalstrassen: Unterhalt				417.0
Nationalstrassen, Betrieb und Polizei				105.7
Allg. Strassenbeiträge und Finanzausgleich				417.4
Allg. Strassenbeiträge und Finanzausgleich (ausserordentlicher Anteil)				75.8
Internationale Alpenstrassen und Kantone ohne Nationalstrassen				26.4
Nationalstrassen, Bau				1'490.6
Hauptstrassen				235.0
Total				6'161.7

Abbildung 2: Auszug aus Ecoplan (2004b) (Subventionen haben sich seither stark verändert).

Ecoplan/Infras (1999) haben im Rahmen einer ökologischen Finanzreform Staatsbeiträge im Kanton Zürich bezüglich negativer ökologischer Wirkungen analysiert. Dabei wurden alle Staatsbeiträge in einem ersten Schritt grob auf ihre ökologische Wirkung hin analysiert (Auslegeordnung und Triage). Anschliessend wurden Staatsbeiträge mit ökologisch negativen Wirkungen oder vermutlich hohem Optimierungspotenzial vertieft untersucht. Die Untersuchung ergab, dass von den Staatsbeiträgen mit einem Gesamtvolumen von 2 Mia. CHF rund 267 Mio. CHF (18%) direkt umweltrelevante Aktivitäten auslösen. An erster Stelle steht dabei die Förderung des öffentlichen Verkehrs, der allerdings mehrheitlich positive ökologische Wirkungen aufweist (Ecoplan/Infras 1999, p.10 und p.30). Neben den Beiträgen an den Strassenbau könnten aus der umfassenden Analyse allenfalls noch folgende Subventionen i.w.S. dem Thema „Fehlanreize im Verkehr“ zugeordnet werden: Beiträge an Schulhäuser, Krankenhäuser, Pflegeschulen, Altersheime und Jugendheime (je nach Standort wird die Mobilität beeinflusst).

Van Beers und de Moor (2001) mit dem Titel „Public Subsidies and Policy Failures“ enthält zahlreiche interessante grundsätzliche Überlegungen, ökonomische Modelle und Zahlen zum globalen Ausmass und der Grössenordnung der Subventionen in verschiedenen Branchen. Die Darstellung der Wirkungen der Subventionen bleibt allerdings relativ oberflächlich, detaillierte Untersuchungen zu einzelnen Subventionen fehlen.

SLS (2001) hat im Auftrag des Fonds Landschaft Schweiz untersucht, in wieweit Bundessubventionen landschaftserhaltend oder aber landschaftszerstörend wirken können. Methodisch ist dies mit der vorliegenden Fragestellung verwandt. Jedoch haben sich die meisten Subventionen in diesem Themenbereich seither geändert, so dass konkrete Hinweise eher aus dem Screening der Subventionsdatenbank des Bundes zu erwarten sind.

Ökologisierung Steuersystem (Bundesrat 2013): Mit dem Bericht zur Abschreibung der Motion Studer Heiner (06.3190) wurde eine Liste von möglichen Massnahmen erarbeitet, um bestehende Fehlanreize des heutigen Steuersystems zu beheben. Die darin formulierten Fehlanreize im Verkehrsbereich und Mobilitätssektor wurden mit der Liste der MeF koordiniert.

Energiestrategie 2050: Innerhalb der Projektorganisation des Projekts Energie, Teilprojekt Energiepolitische Instrumente wurde eine Arbeitsgruppe „Mobilität/Verkehr“ geschaffen. In diesem Zusammenhang entstand eine Liste von über 40 Massnahmenvorschlägen, die von Personen aus den UVEK-Ämtern ASTRA, BFE, ARE, BAV, BAZL, BAFU sowie der SBB erarbeitet wurde. Entstammten die darin definierten Massnahmen im Mobilitäts-/ Verkehrsbereich einem direkten Fehlanreiz, flossen diese als MeF in die Liste ein.

Screening der Subventionsdatenbank des Bundes und des Steuervergünstigungsberichts. Die EFV-Subventionsdatenbank wurde abgerufen und auf jene energie- sowie verkehrspolitisch rele-

vante Subventionen abgesucht, welche als MeF aufgefasst werden könnten. Untenstehende Abbildung zeigt einen illustrativen Ausschnitt aus der Datenbank. Gescreent wurde im Übrigen auch der Steuervergünstigungsbericht des Bundes.

Der öffentliche Verkehr ist im Durchschnitt energieeffizienter als der individuelle motorisierte Strassenverkehr. Subventionen zugunsten des öffentlichen Verkehrs können dennoch als MeF aufgefasst werden: Im Einzelfall kann ein Ausbau von Schieneninfrastruktur und/oder -Angebot zu Mehrverkehr und damit zu einem höheren Energieverbrauch führen. Auf der Ebene der allgemeinen Subventionskategorie ist dies jedoch schwierig festzumachen; im vorliegenden Bericht werden die Subventionierung des ÖV sowie die Zweckbindung von Erträgen aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag für den Nationalstrassenbau analysiert.

Kredit- / Kurznummer	Departement	Aufgabengebiet	Bezeichnung	2010 (CHF)
A2310.0213	UVEK	Verkehr	LV SBB Betrieb Infrastruktur	470'000'000
A2310.0214	UVEK	Verkehr	Abgeltung alpenquerender kombinierter Verkehr	205'549'159
A2310.0215	UVEK	Verkehr	Autoverlad	2'204'025
A2310.0216	UVEK	Verkehr	Regionaler Personenverkehr	799'335'334
A2310.0218	UVEK	Verkehr	Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr Bern	64'000
A2310.0382	UVEK	Verkehr	Andere KTU Betrieb Infrastruktur	192'500'000
A4200.0115	UVEK	Verkehr	Darlehen kombinierter Verkehr	
A4300.0115	UVEK	Verkehr	LV SBB Infrastrukturinvestitionen	1'054'000'000
A4300.0116	UVEK	Verkehr	Behindertengleichstellung	9'044'239
A4300.0119	UVEK	Verkehr	Verkehrstrennung	7'000'000
A4300.0121	UVEK	Verkehr	Anschlussgleise	23'485'199
A4300.0122	UVEK	Verkehr	Investitionsbeiträge kombinierter Verkehr	
A4300.0129	UVEK	Verkehr	Fonds für Eisenbahngrossprojekte	1'603'524'182
A4300.0131	UVEK	Verkehr	Andere KTU Infrastrukturinvestitionen	434'396'100
A4300.0141	UVEK	Verkehr	Terminalanlagen	9'857'821
A6210.0100	UVEK	Verkehr	Internationale Zivilluftfahrtorganisationen	2'973'416
A6210.0101	UVEK	Verkehr	Sicherheitsmassnahmen	7'837'164
A6210.0102	UVEK	Verkehr	EUROCONTROL	13'834'244
A6210.0137	UVEK	Verkehr	Allgemeine Strassenbeiträge	375'010'386
A6210.0139	UVEK	Verkehr	Kantone ohne Nationalstrassen	7'653'273
A6210.0141	UVEK	Verkehr	Polizeiliche Kontrollen des Schwerverkehrs	22'214'137
A6210.0142	UVEK	Verkehr	Langsamverkehr, Fuss- und Wanderwege	2'245'438
A8300.0107	UVEK	Verkehr	Hauptstrassen	167'648'500
A8300.0108	UVEK	Verkehr	Niveauübergänge	133'647
A8300.0110	UVEK	Verkehr	Historische Verkehrswege	1'851'548
A2310.0217	UVEK	Verkehr	Trassenpreisverbilligung Wagenladungsverkehr	
A2310.0337	UVEK	Verkehr	Beiträge Internationale Zivilluftfahrtorganisationen	
A2310.0338	UVEK	Verkehr	Sicherheitsmassnahmen	
A2310.0339	UVEK	Verkehr	Eurocontrol	
A2310.0450	UVEK	Verkehr	Abgeltung nicht alpenquerender Schienengüterverkehr	14'244'240
A4200.0115	UVEK	Verkehr	Darlehen kombinierter Verkehr	
A4200.0120	UVEK	Verkehr	Skyguide, Darlehen für Neubau Dübendorf	
A4300.0117	UVEK	Verkehr	Führerstandssignalisierung (ETCS)	
A4300.0118	UVEK	Verkehr	Naturschäden	
A6210.0138	UVEK	Verkehr	Allgemeine Strassenbeiträge (ausserordentlicher Anteil)	

Abbildung 3. EFV-Subventionsdatenbank, Ausschnitt. (leer = keine Angabe in Datenbank)

Fehlanreize bei der Flächeninanspruchnahme. Fehlanreize gibt es nicht nur aus dem energiepolitischen Blickwinkel, sondern zum Beispiel – und thematisch oft eng verwandt, weil Zersiedelung auch zu höherer Mobilität führt – auch bei der Flächeninanspruchnahme. Solche Parallelen zwischen Fehlanreizen im energetischen Sinn und Fehlanreize aus raumplanerischer Sicht zeigen Waltert et al. (2010) auf, welche sich auf Fehlanreize (aus Sicht der Flächeninanspruchnahme) im Rahmen fiskalischer Instrumente beschränken. Sie finden die folgenden Wirkungsketten:

- Explizite und implizite Förderung des Wohneigentums über grosszügige Festlegungen von Verkehrswerten, Eigenmietwerten, Steuersätzen, Abgabe von günstigem Bauland durch Gemeinden;
- Vergünstigte Vergabe von Industrieland durch Gemeinden im Rahmen der Wirtschaftsförderungspolitik;
- Aktive Ansiedlungspolitik zur Stärkung der kantonalen Wettbewerbsfähigkeit und des kantonalen Steuereinkommens – u.a. mit fiskalischen Anreizen.

3.2 Experteninterviews

Die Liste der MeF wurde ergänzt um weitere Massnahmen mit energetischem Fehlanreiz gemäss den Aussagen von Expertinnen und Experten. Dazu wurden mehrere Interviews (teilweise face-to-face, teilweise telefonisch) durchgeführt. Untenstehende Tabelle zeigt die Interviewpartner und deren Fachgebiet.

Name	Institution	Expertise
Prof Dr. Rico Maggi	Università della Svizzera italiana	Verkehrsökonomie
Dominique Reber und Dr. Stefan Vannoni	Economiesuisse	Infrastruktur, Energie, Umwelt
Hans-Kaspar Schiesser	VÖV	Verkehrspolitik
Raimund Rodewald	Stiftung Landschaft Schweiz	Raumplanung/ Bau
Stefan Jetzer	Stadtschreiber der Stadt Baden	Kommunale Rechtsordnung
Ariane Macherel	Secrétaire communale de Chénens	Kommunale Rechtsordnung

Tabelle 2. Interviewte Experten.

4 Priorisierung der gesammelten MeF

Die MeF-Liste aus dem vorangehenden Kapitel soll bereinigt werden, um Redundanzen und Widersprüche zu eliminieren und die MeF homogener und vergleichbarer zu machen. Als ersten Systematisierungsschritt wird die Liste dazu entlang der folgenden Dimensionen systematisiert:

- (a) Politik-/ Rechtsbereich, welchem die MeF entstammt (Allgemeines Steuerrecht, Energienormen; Freizeit und Tourismus, Mobilität- und Verkehrsmanagement, Preissysteme, Raumentwicklung, Sicherheit, Umweltrecht, Verkehrsinfrastruktur; Verkehrssteuerrecht);
- (b) Verkehrsart (P=Personen, G=Güter);
- (c) Verkehrsträger (Strasse/Schiene/Luft);
- (d) staatliche Ebene (Bund/Kanton/Gemeinde);
- (e) Wirkungsmechanismus des Fehlanreizes (inkl. möglicherweise mangelhaftem Vollzug);
- (f) Zweck/ Absichten der MeF;
- (g) Energetische Wirkung (Zunahme Energieverbrauch pro Pkm, Zunahme Pkm, Zunahme PW, Zunahme tkm);
- (h) Grobes Ausmass der energetischen Wirkung (tief/mittel/hoch);
- (i) zugrundeliegende Gesetze/Verordnungen;
- (j) Typ des Fehlanreizes (Siehe Kapitel 2.3).

In einem zweiten Systematisierungsschritt wurden thematisch zusammenhängende MeF aggregiert und zu sogenannten „übergreifenden MeF“ zusammengekommen. Beispielsweise wurden diverse Fehlanreize identifiziert, die das verdichtete Bauen behindern. Darunter gehören z.B. die Begrenzung von Gebäudehöhe oder Geschosshöhe, tiefe Ausnützungsziffern oder die Restriktionen für Ausbauten. Unter dem Begriff „kommunale Bauvorschriften“ wurden diese MeF zusammengefasst.

Es ist anschliessend eine Priorisierung der MeF vorgenommen worden. Dabei gab es drei Ausschlusskriterien:

1. MeF, die als Fehlanreize i.w.S. (siehe Kapitel 2.3) definiert wurden, sind in den meisten Fällen ausgeschlossen worden, einige Fehlanreize i.w.S. werden in diesem Bericht aber auch exemplarisch vertieft;
2. MeF mit einer (gemäss Grobabschätzung) tiefen energetischen Wirkung;
3. MeF, welche einem übergreifenden MeF zugeteilt wurden.

Die Listen der ausgeschiedenen MeF befinden sich, für jedes Ausschlusskriterium separat, im Anhang A1.

5 Systematisierung priorisierter MeF

Alle priorisierten Fehlanreize i.e.S. wurden entlang zweier Kriteriengruppen systematisiert: Energetische sowie wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Kriterien.

Energetische Kriterien. Die energetische-technische Prüfung umfasste zwei Kriterien:

- Relevanz (Endenergieverbrauch des betreffenden Verkehrssegments, Details siehe Anhang A3).
- Sensitivität (bzw. Wirkungseinschätzung: Um wie viel vermag der betreffende MeF den Energieverbrauch in diesem Verkehrssegment zu beeinflussen).

Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Kriterien. Es kommt eine aggregierte Version der Kriterien für die Hauptprüfung zum Einsatz, welche im Anhang A2 dokumentiert sind (siehe auch Abbildung 4). Für die Voranalyse werden diese Kriterien wie folgt zusammengefasst:

- Wirtschaft (Unternehmungen, Haushalte, Arbeitnehmer und Gesamtwirtschaft W1 bis W3 und W6); Regionen W4; öffentliche Hand W5; W7 (Innovation) und W8 (Ordnungspolitik) werden weggelassen;
- Gesellschaft: G1 (Sicherheit); G2 bis G4 aggregiert (Bildung; Kultur, Gleichberechtigung); G5 (Solidarität);
- Umwelt: Alle U-Kriterien werden zusammengefasst, soweit nicht durch energetische Relevanz abgedeckt.

Der potenzielle (teilweise oder vollständige) Abbau der priorisierten MeF wurde folgendermassen beurteilt (siehe rechte Spalten in Tabelle 3):

- **Betroffenes Verkehrssegment:** Jede MeF wird einem Verkehrssegment zugeordnet (beispielsweise Pendlerverkehr). Dabei wird angenommen, dass der Fehlanreiz-Abbau, nur auf das entsprechende Verkehrssegment wirken kann.
- **Energetische Wirkung:** Entspricht einer Grobschätzung des realistischen Einsparungspotenzials infolge der (teilweise oder vollständigen, je nach Abbauvariante) Abschaffung des Fehlanreizes. Die Grobschätzung dieser energetischer Gesamtwirkung basiert auf Annahmen hinsichtlich energetischer Relevanz und Sensitivität, und je nach Abbauvariante wird angenommen, dass nur ein gewisser Prozentsatz eines theoretischen Potenzials realisiert werden kann, wenn Abbauvarianten nur teilweise umgesetzt werden können.

Die Resultate der energetischen Grobabschätzung sind in folgender Tabelle 3 aufgelistet. Die energetische Wirkung (letzte Spalte rechts) ist dabei als Wertebereich angegeben. Dieser widerspiegelt die ungefähre Grössenordnung des potenziellen Einsparungspotenzials, das durch den Abbau des Fehlanreizes anfallen könnte. Dies ist relativ in Bezug auf das jeweilige Mobilitätssegment angegeben, weil ansonsten nur der MIV-Bereich im Fokus wäre. Eine Abbauvariante im

Segment ÖV kann somit eine „hohe“ energetische Wirkung haben, auch wenn absolut betrachtet die Endenergie für das ÖV-Segment deutlich geringer ist als für das MIV-Segment. Beispielsweise hätte die vollständige Abschaffung der Fahrplanpflicht im ÖV eine, relativ betrachtet, „hohe“ energetische Wirkung.

Jede MeF wurde einer thematisch übergreifenden Gruppe zugeteilt.

Die hier dargestellte grobe Abschätzung der energetischen Wirkung kann sich unterscheiden von der genaueren Abschätzung der energetischen Wirkung im Rahmen der vertieften Analyse in den nachstehenden Kapitel. Beispielsweise hat die Vertiefung gezeigt, dass die energetische Wirkung einer fahrleistungsabhängigen Ausgestaltung von Haftpflicht- und Motorfahrzeug-Versicherungen eine höhere energetische Wirkung haben könnte als bei der Grobanalyse geschätzt.

MeF: Kurzbeschreibung	Ungeprüfte These: Wirkung des Fehlanreizes	Abbauvariante	Betroffenes Segment	Energetische Wirkung (Grobschätzung)
Gruppe „Steuerbares Einkommen“				
Fahrtkosten-Abzug im Rahmen der Einkommensteuer	Durch den Abzug werden lange Pendeldistanzen gefördert, und durch die teilweise Ungleichbehandlung der Verkehrsmittel wird die PW-Nutzung begünstigt.	Abschaffung des Fahrtkosten-Abzugs	Pendlerverkehr MIV / ÖV	mittel
Unternutzungsabzug (Steuerabzug für nicht bewohnte Räume)	Senkt Ausgaben für Liegenschaften. Anreiz für Zweitwohnung und entsprechenden Verkehr dorthin.	Abschaffen des Unternutzungsabzuges	Personenverkehr MIV / ÖV	sehr tief
MIV-Lohnnebenleistungen: Privatgebrauch Dienstwagen	Durch die Deklaration der Lohnnebenleistungen im Lohnausweis wurde der Fehlanreiz bereits reduziert. Für Privatgebrauch eines Dienstwagens werden eher niedrige Ansätze verwendet. Damit wird der MIV durch die Nebenleistungen gefördert und gegenüber dem ÖV leicht begünstigt.	Anpassungen der Anrechnung des Privatgebrauchs von Dienstwagen im Neuen Lohnausweis	PW-Verkehr	mittel
MIV-Lohnnebenleistungen (übrige)	Gratisbenzin, vergünstigte Firmenparkplätze sowie Rabatte beim Kauf eines Privatautos	Zu höheren Ansätzen im Neuen Lohnausweis aufnehmen	PW-Verkehr	mittel
Grundstückgewinnsteuer	Kann dazu führen, dass Eigenheimbesitzer ihr Haus nicht verkaufen, sondern pendeln (falls nicht vermietet). Die Steuer wird bei Ersatzbeschaffung meist aufgeschoben.	Abschaffen der Grundstücksgewinnsteuer	Personenverkehr MIV / ÖV	tief
Steuerliche Förderung von Wohneigentum, namentlich EFH	fördert EFH-Bau und damit meist die Zersiedelung und somit Mehrverkehr.	Abschaffung eines steuerlich vorteilhaften Eigenmietwerts unter dem Marktwert	Personenverkehr MIV / ÖV	mittel
Gruppe „MIV“				
Technische Anforderungen an Fahrzeuge	Technische Anforderungen führen zu schwereren Fahrzeugen, wodurch diese wiederum mehr Treibstoff verbrauchen.	Reduzierte technische Anforderung an die Fz.	PW-Verkehr	sehr tief
Pauschale Autobahnvignette	Der geringe und pauschale Preis der Autobahnvignette bietet Anreize, viel zu fahren - im Gegensatz zu streckenabhängigen Strassennutzungsgebühren.	Ersatz durch Road-Pricing, welches Infrastrukturkosten + Externe Kosten deckt.	PW-Verkehr	mittel

MeF: Kurzbeschreibung	Ungeprüfte These: Wirkung des Fehlanreizes	Abbauvariante	Betroffenes Segment	Energetische Wirkung (Grobschätzung)
Fahrleistungsunabhängige Haftpflicht- und Motorfahrzeug-Versicherungen	Bei den meisten Versicherungen wird die Fahrleistung nicht berücksichtigt, so dass die variablen Kosten null betragen.	Ersatz durch Fahrleistungsabhängige Versicherung	PW-Verkehr	tief
Energetisch nicht-optimale Tempolimiten	Tiefere Tempolimiten würden Energieverbrauch senken.	Temporeduktion auf 100 km/h	PW-Verkehr und Güterverkehr Strasse	tief
Fahrleistungsunabhängige Motorfahrz.steuer	Statt pauschale Jahressteuer nach Fahrleistung erheben.	Kostenneutrale Umsetzung	PW-Verkehr	mittel
Gruppe „ÖV“				
Fahrplanpflicht	bedarfsunabhängiges System führt zu schlechter Auslastung, Lösungsansätze: z.B. Umstellung auf Rufbus, Taxi	Abschaffen der Fahrplanpflicht	ÖV	hoch
ÖV-Pauschalangebote	ÖV Pauschalangebote wie GA, Gleis 7 usw. sind verhältnismässig günstig. Zudem bestehen bei Pauschalkosten keine Anreize zur Verminderung von Fahrten. Andererseits setzt auch das G7 Anreize, um von den Pendlerzeiten auf Randzeiten umzusteuern, wodurch das ÖV-Angebot effizienter genutzt werden kann. Das GA verursacht insbesondere Mehrverkehr in der Freizeit.	Geringerer Rabatt, stärkere Fahrleistungsabhängigkeit resp. Differenzierung siehe (Autobahnvignette) Im Vordergrund steht die „GA-Problematik“: Das Gleis 7 hat im Vergleich einen marginalen Einfluss.	ÖV	mittel
Zu geringer preislicher Unterschied zwischen dem alten Streckenabo und dem GA	ÖV-Pendler haben nun GA, während sie früher ein Streckenabo oder ein lokales Verbundabo hatten.	Verringerung der Preisunterschiede	ÖV	tief
Finanzierung und Infrastruktur ÖV zu sehr auf Spitzenlast ausgelegt	Führt zu schlechter Auslastung über den Tag gesehen und damit zu Ineffizienz.	Inkaufnahme von Überlastungen zu Spitzenzeiten	ÖV	mittel
Steigende Geschwindigkeiten im ÖV	Nachfrage und Energieverbrauch wird durch steigende Geschwindigkeiten erhöht	Keine weiteren Geschwindigkeitserhöhungen	ÖV	mittel
ÖV-Subventionierung	Die Kosten für den Betrieb und die Infrastruktur werden gesenkt, was die Preise senkt. Dies erhöht die Nachfrage und den Energieverbrauch.	Reduktion/ Abschaffung der ÖV-Subventionen	ÖV	mittel
Gruppe „Parkplätze“				
Gratisparkplätze bei Publikumsintensiven Einrichtungen	Erhöhung der Nachfrage durch einen tiefen Preis	Festlegung von Mindesttarifen für die Parkplatznutzung abhängig von den effektiven Bodenpreisen pro m ²	MIV	mittel
Nicht marktgerechte öffentliche Parkgebühren	Hohe Nachfrage aufgrund tief bleibender Preise. PP-Preise werden reguliert/überwacht. Meist sind private Parkhäuser teurer als öffentliche Parkplätze. Preisüberwacher orientiert sich an den Durchschnittspreisen für Parkplätze.	Orientierung an den Bodenpreisen und Kosten für die Bereitstellung und Bewirtschaftung der Parkplätze wäre sinnvoller.	PW-Verkehr	tief

MeF: Kurzbeschreibung	Ungeprüfte These: Wirkung des Fehlanreizes	Abbauvariante	Betroffenes Segment	Energetische Wirkung (Grobschätzung)
Gruppe „Flugverkehr“				
Luftraumüberwachung (Anflugregime)	Luftverkehr: nationale Luftraumüberwachung verhindert „Eco-Flüge“ mit langsamem Absinken / effizienten Anflugrouten	Zulassung von umweltfreundlichen Anflugverfahren (Continuous Descent Approach). Bewertung ausgehend davon, dass Umsetzung nur in verkehrsschwachen Zeiten umsetzbar ist.	Flugverkehr (An- und Abflug)	mittel
Mineralölsteuerbefreiung des internat. Flugverkehrs	Steuerbefreiung führt zu Kostenverzerrungen im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern und einer erhöhten Nachfrage	Kerosin-Besteuerung für EU/EWR+CH-Flüge, zusammen mit der EU		hoch
Fehlende Integration des Flugsektors in ein Emissionshandelssystem	Fehlende CO ₂ -Bepreisung führt zu Kostenverzerrungen im Vergleich zu anderen Sektoren	Integration von EU/EWR+CH-Flügen in CH-EHS, zusammen mit der EU		hoch
MWST-Befreiung des internat. Flugverkehrs	Steuerbefreiung führt zu Kostenverzerrungen im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern und einer erhöhten Nachfrage	MWST-Unterstellung von EU/EWR+CH-Flügen, zusammen mit der EU	Flugverkehr	mittel
Gruppe „Finanzierung/ Besteuerung“				
Rückerstattung der Mineralölsteuer für Land- und Forstwirtschaft sowie Berufsfischerei	Steuerabzüge wirken wie Subventionen und reduzieren die effektiven Kosten, was zu Mehrkonsum führt.	Aufhebung der Befreiung	Land- und Forstwirtschaft sowie Berufsfischerei	tief
Zweckbindung Mineralölsteuer	Zweckbindung ist ein Anreizfaktor für den Strassenbau- und Verkehrsinfrastruktur. Zwar stellt die Zweckbindung keine Subvention dar. Eine subventionsähnliche Wirkung resultiert jedoch durch die Höhe bzw. Tiefe der Abgabe. Dadurch werden die effektiven Kosten des MIV reduziert und letztlich Mehrverkehr generiert.	Zweckbindung lösen	Verkehrsinfrastruktur (inkl. Verkehr)	tief
Benachteiligung des Langsamverkehrs	Fehlen von Massnahmen wie: Velobahnnetz in Agglomerationen Einbezug Sensibilisierung zum Mobilitätsverhalten und der Verkehrsmittelwahl etc.	Förderung des Langsamverkehrs in Agglomerationen	Personenverkehr MIV / ÖV	tief
Gruppe „Bauvorschriften“				
Parkplatzerstellungspflicht & Ersatzabgabe	Das Angebot an Parkplätzen wird durch die Erstellungspflicht kontinuierlich weiter erhöht. Dies fördert eine Entwicklung zu einer höheren Motorisierung – auch in Gebieten mit guter öV-Erschliessung.	Vollständige Aufhebung der Parkplatzerstellungspflicht und der damit verbundenen Ersatzabgabe	PW-Verkehr	hoch
Kommunale Bauvorschriften mit Relevanz für verdichtetes Bauen	Manche raumplanerische Regulierungen tragen insgesamt dazu bei, dass Verdichtung behindert und dezentrale Besiedlung gefördert wird. Dadurch wird eine Erschliessung neuer Wohnlagen nötig. Die Trennung von Wohn- und Arbeitsort wird zudem durch die dezentrale Besiedlung eher begünstigt, was wiederum Mehrverkehr generiert.	Lockerung/Revision der kommunalen Bauvorschriften, die die Verdichtung einschränken	Personenverkehr MIV / ÖV	mittel

MeF: Kurzbeschreibung	Ungeprüfte These: Wirkung des Fehlanreizes	Abbauvariante	Betroffenes Segment	Energetische Wirkung (Grobschätzung)
Gruppe „Güterverkehr“				
LKW: Nacht- und Sonntagsfahrverbot	LKW-Nacht- und Sonntagsfahrverbot führt zu Ineffizienzen im Fahrzeugeinsatz, Umwegfahrten oder Einsatz nicht-optimaler Fahrzeuggrößen (Lieferwagen statt LKW) und damit zu mehr Energieverbrauch.	Aufheben des Nacht- und Sonntagsfahrverbotes	Güterverkehr LKW	tief
Gewichtslimite 40 Tonnen für LKWs	Die Einführung von Gigalinern (60 Tonnen LKWs) könnte zu einer Senkung des Treibstoffverbrauchs pro transportierte Tonne führen.	Erhöhung der Gewichtslimite auf 60t	Güterverkehr LKW	mittel
Keiner Gruppe zugeteilt				
Standortentscheide und -bewilligungen von publikumsintensiven Einrichtungen (PE) zu wenig an ÖV-Erschliessung gekoppelt	Bei einer schlecht erschlossenen PE ist der Anteil MIV am Modal Split höher.	Nur noch gut erschlossene Gebiete kommen für PE infrage.	Personenverkehr MIV / ÖV	mittel
Zulassung von Einkaufszentren auf der grünen Wiese	Beim Umbau grosser Einkaufszentren gibt es oft Einsparungen betr. einer Erhöhung der Anzahl Parkplätze. Dies führt dazu, dass Bauherren lieber ein neues Zentrum „auf der grünen Wiese“ errichten, insgesamt ist dies deutlich energieineffizienter.	Auf der grünen Wiese darf nicht mehr gebaut werden.	MIV	tief
Umweltverträglichkeitsprüfungen nur bei Anlagen, nicht bei Zonierungen	Zonierungen sind mobilitätsrelevant bzw. verkehrserzeugend.	Einführung von obligatorischen Umweltverträglichkeitsprüfungen bei Zonierungen	Personenverkehr MIV / ÖV	mittel
Verkehrsinfrastruktur wird nicht vom Verbraucher <u>bezahlt</u>	Verkehrsinfrastruktur wird nicht durch jene bezahlt, welche sie nachher brauchen. Für Infrastruktur kennt die CH Sonderfonds und damit die quasi-automatische Finanzierung neuer Infrastrukturen, was viel Mobilität generiert.	Erhöhung der Nutzerfinanzierung. Allerdings hat Mineralölsteuer bereits Charakter einer Nutzerfinanzierung.	Verkehrsinfrastruktur (inkl. Verkehr)	tief
Einseitiger Fokus der Verkehrssteuerung auf Kapazitätsmanagement statt Streckenminimierung	Streckenminimierung (ermöglichen der kürzesten Route) müsste auch ein Fokus sein	Einführung Verkehrsmanagement bezogen auf kürzeste Route	Verkehrsinfrastruktur (inkl. Verkehr)	tief
Zweckbindung kantonaler MfZ-Steuern und anderer Abgaben in einigen Kantonen für Strassenzwecke	Zweckbindung ist ein Anreizfaktor für den Strassenbau- und Verkehrsinfrastruktur. Zwar stellt die Zweckbindung keine Subvention dar. Eine subventionsähnliche Wirkung resultiert jedoch durch die Höhe bzw. Tiefe der Abgabe. Dadurch werden die effektiven Kosten des MIV reduziert und letztlich Mehrverkehr generiert.	Zweckbindung lösen	Verkehrsinfrastruktur (inkl. Verkehr)	tief
Kantonale (insb. TI, BE, z.T. VS) und kommunale Beteiligung an touristischen Anlagen (oft ohne entsprechende Umwelt-/Energie-Auflagen)	Bsp. Subventionen an Bergbahnen, welche die Freizeit und damit die Freizeitmobilität fördern.	Abschaffen der kantonalen Beiträgen an touristische Anlagen	Personenverkehr MIV / ÖV	tief

MeF: Kurzbeschreibung	Ungeprüfte These: Wirkung des Fehlanreizes	Abbauvariante	Betroffenes Segment	Energetische Wirkung (Grobschätzung)
Standortpolitik für Bauten der öffentlichen Hand	Dezentral konzentrierte Standorte von Schulen oder anderen verkehrserzeugende Infrastrukturen wie Forschungszentren generieren Mehrverkehr.	Wahl von zentralen Standorten	Personenverkehr MIV / ÖV	mittel
Wohnmöglichkeiten ausserhalb der Bauzone	Zersiedelung statt Verdichtung generiert Mehrverkehr.	Abschaffen der Möglichkeiten ausserhalb der Bauzone zu wohnen	Personenverkehr MIV / ÖV	mittel
Keine Etappierungspflicht bei Erschliessungen	Statt von Anfang an dicht, wird zuerst dispers gebaut. Zersiedelung statt Verdichtung generiert Mehrverkehr.	Einführung einer Etappierungspflicht	Personenverkehr MIV / ÖV	mittel

Tabelle 3. Liste der priorisierten MeF (inkl. energetischer Grobbeurteilung).

Nach einer eingehenden Diskussion hat die Begleitgruppe entschieden, von den 40 priorisierten MeF deren 18 exemplarisch zu analysieren. Sie sind in obiger Tabelle 3 fett gesetzt. Im Sinne einer breit abgestützten Beurteilung sowie aus Gründen der Ausgewogenheit wurden die MeF gemäss folgenden Kriterien für die exemplarische Vertiefung ausgewählt:

1. Abdeckung der verschiedenen thematischen Gruppen;
2. Abdeckung der verschiedenen Verkehrssegmente/Verkehrsträger (z.B. auch Landwirtschaft, trotz geringer energetischer Relevanz);
3. Abdeckung verschiedener politischer Instrumente, bei denen der Fehlanreiz auftritt (inkl. Ungleichbehandlung der Verkehrsträger im Quervergleich, d.h. „fehlendes staatliches Handeln“);
4. Bei ähnlichen MeF's wurde teilweise nur einer exemplarisch vertieft (z.B. MWSt-Befreiung grenzüberschreitender Verkehre: Vertiefte Analyse für internationalen Luftverkehr, aber nicht für grenzüberschreitenden Bahn- und Bus-Verkehr).

Es wurden somit auch MeF's mit einer tieferen energetischen Wirkung zur vertieften Analyse ausgewählt, und es wurden auch einige MeF's ausgewählt, bei denen die Abbauvariante nicht den Abbau bestehender Regulierungen bedeutet, sondern die Einführung neuer Regelungen.

Nachstehende Tabelle ordnet die vertieft zu analysierenden MeF ein als „MeF im engeren Sinne (MeF i.e.S.)“ oder als „MeF im weiteren Sinne (MeF i.w.S.)“.

MeF-Gruppe	MeF-Kurzbeschreibung	MeF i.e.S.	MeF i.w.S.	Kommentar
Steuerbares Einkommen	Fahrkosten-Abzug im Rahmen der Einkommensteuer	X		Klassische MeF: Steuerliche Abzugsfähigkeit einer energieintensiven Tätigkeit
Steuerbares Einkommen	MIV-Lohnnebenleistungen: Privatgebrauch Dienstwagen	X		Klassische MeF: Teilweise Nicht-Besteuerung einer energieintensiven Tätigkeit
MIV	Pauschale Autobahnvignette	X		Fixkosten werden bei Verkehrsmittelwahl im Alltag ausgeblendet, was zu Mehrverkehr führt
MIV	Fahrleistungsunabh. Haftpflicht- und Motorfahrzeug-Versicherung		X	Fixkosten werden bei Verkehrsmittelwahl im Alltag ausgeblendet, was zu Mehrverkehr führt
MIV	Energetisch nicht-optimale Tempolimits	X		Historische Untergewichtung der Energie im Vergleich zu Sicherheit, Strassenkapazität und Luftreinhaltung
MIV	Fahrleistungsunabhängige Motorfahrz.steuer		X	Fixkosten werden bei Verkehrsmittelwahl im Alltag ausgeblendet, was zu Mehrverkehr führt
ÖV	ÖV-Pauschalangebote	X		Pauschalentgelte für energieintensive Tätigkeiten können zu Mehrnachfrage führen
ÖV	ÖV-Subventionierung	X		Verzerrungen der Kostenwahrheit führen zu Überangeboten und induzieren Mehrnachfrage
Parkplätze	Gratisparkplätze bei Publikumsintensiven Einrichtungen	X		Verzerrungen der Kostenwahrheit führen zu Überangeboten und induzieren Mehrnachfrage
Parkplätze	Nicht marktgerechte öffentliche Parkgebühren	X		Verzerrungen der Kostenwahrheit führen zu Überangeboten und induzieren Mehrnachfrage
Flugverkehr	Mineralölsteuerbefreiung des internat. Flugverkehrs	X		Ungleichbehandlung von Verkehrsträgern führt zu Marktverzerrung und Mehrnachfrage nach energieintensivem Verkehrsart
Flugverkehr	Fehlende Integration des Flugsektors in ein Emissionshandelssystem		X	Falls Flugverkehr als energieintensive Industrie betrachtet wird: Nicht-Einbindung in EHS führt zu Marktverzerrung und Mehrnachfrage
Flugverkehr	MWST-Befreiung des internat. Flugverkehrs	X		Steuerliche Ungleichbehandlung zwischen Verkehrsträgern führt zu Marktverzerrung und Mehrnachfrage nach energieintensivem Verkehrsart
Finanzierung/ Besteuerung	Rückerstattung Mineralölsteuer Land-/Forstwirtschaft sowie Berufsfischerei	(X)		Klassischer Fehlanreiz nur im Falle der Berufsfischerei; kein Vorliegen eines Fehlanreizes bei Land-/Forstwirtschaft
Finanzierung/ Besteuerung	Zweckbindung Mineralölsteuer	X		Spezialfinanzierung über Fonds kann längerfristig zu Überangebot und Mehrnachfrage führen
Finanzierung/ Besteuerung	Benachteiligung des Langsamverkehrs		X	Beim Langsamverkehr fallen keine direkten Erträge an, weshalb er weniger gefördert wird, obwohl er externe Nutzen aufweist und sehr energieeffizient wäre
Bauvorschriften	Parkplatzerstellungspflicht & Ersatzabgabe	X		Falls Pflicht-PP zu Überangebot führen, welches sich nicht rentabel vermieten lässt, kommt es zur Quersubventionierung über Mieterträge und eine induzierte Mehrnachfrage
Bauvorschriften	Kommunale Bauvorschriften mit Relevanz für verdichtetes Bauen	X		Ohne Verdichtung entstehen neuer Wohnraum und neue Arbeitsplätze meist an Siedlungsrändern, was längere Wege bedeutet und wo ÖV gegenüber MIV im Nachteil ist

Tabelle 4. Liste der MeF für die vertiefte Analyse und ihre Einordnung als MeF im engeren oder im weiteren Sinne.

6 Vertiefte Analyse ausgewählter MeF

6.1 Vorgehen in vier konsekutiven Schritten

Das Verfahren zur Auswahl von 18 aus den 40 priorisierten MeF ist in Kapitel 5 beschrieben. Die vertiefte Analyse dieser exemplarisch ausgewählten 18 MeF gliedert sich in vier aufeinander folgenden Schritten, wie in der nachstehenden Abbildung 4 illustriert:

- Erstens wird die MeF mitsamt ihrem Wirkungsmechanismus (oft sind es auch mehrere Wirkungsmechanismen) formuliert. Sodann muss eine konkrete MeF-Abbauvariante definiert werden, denn MeF lassen sich nicht generisch beurteilen, sondern die Vor- und Nachteile lassen sich jeweils nur für konkrete MeF-Abbauvarianten (welche die MeF vollständig oder auch nur teilweise abbauen) gegenüberstellen.
- Zweitens wird der energetische Effekt geschätzt.
- Drittens erfolgt die wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung, wobei die energetischen Effekte bereits abgeschätzt wurden und hier aus der ökologischen Dimension ausgeklammert werden. Allfällige Zielkonflikte und unerwünschte Nebeneffekte der Abbauvarianten kommen in diesem Schritt zum Vorschein.
- Viertens erfolgt eine Gesamtbeurteilung, welche im vorliegenden Bericht jedoch sehr summarisch erfolgt, weil das Ziel eine Übersicht über mehrere, sehr verschiedenartige MeF-Abbauvarianten ist.
- Auf juristische Abklärungen wie auch auf eine politische Würdigung oder Empfehlung wurde verzichtet. Ebenso werden die Wirkungen nur einzeln beurteilt, nicht aber die Kombination von Massnahmen, aus denen sich evtl. Synergien, aber bei simpler Addition von Wirkungen auch Doppelzählungen ergeben könnten.

Die Resultate der Analyse sind in den folgenden Kapiteln 7 bis 13 für jede Gruppe aufgelistet und schliesslich in einer Gesamtschau in Kapitel 14 zusammengefasst.

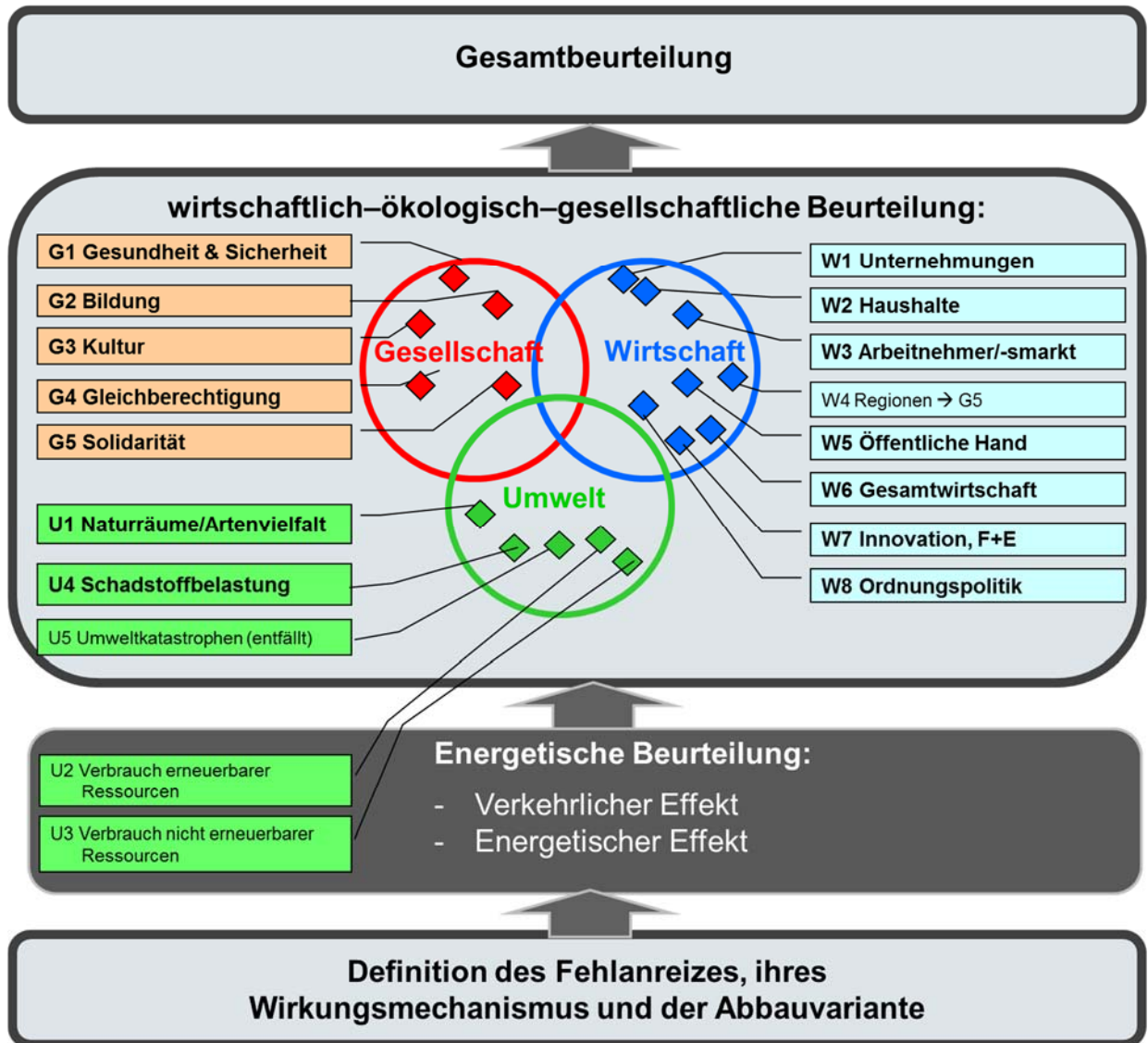


Abbildung 4. Beurteilungsmethodik.

6.2 Definition der MeF, ihres Wirkungsmechanismus und der Abbauvariante

Die MeF wird kurz beschrieben, ebenso das mit ihr ursprünglich avisierte Hauptziel. Sodann ist der Wirkungsmechanismus des Fehlanreizes definiert. Eine oder mehrere Abbauvarianten sind festgelegt, d.h. die eingesetzten politischen Instrumente für den teilweisen oder vollständigen Abbau der MeF. Diese können auf Ebene des Bundes, der Kantone oder der Gemeinde liegen. Sie können auch die Einführung *neuer*, entweder ergänzender oder alternativer Instrumente umfassen, damit die ursprünglich avisierte Hauptwirkung der MeF auf anderem Weg erreicht werden kann.

6.3 Energetische Beurteilung

Die energetische Beurteilung bilanziert die Wirkung, bzw. das Einsparungspotenzial in PJ/a. Diese Zahl wird vom Endenergiebetrag der verschiedenen Verkehrssektoren abgeleitet (siehe auch Anhang A3). Für die konkrete MeF-Abbauvariante wird als Erstes ein Wirkungsmodell aufgestellt: Es werden jene vermuteten Verhaltensreaktionen, welche einen verkehrlichen Effekt mit sich bringen, abgeleitet. Für die vermuteten Verhaltensreaktionen werden die in untenstehender Tabelle 5 aufgeführten Informationen zusammengetragen:

Kriterien	Erläuterung
Wirkung	Welche Verhaltensänderungen (bzw. verkehrliche Effekte) sind aufgrund des Fehlanreizabbaus zu erwarten?
Betroffenes Verkehrssegment (Abnahme)	Bei welchem Verkehrssegment führen die Verhaltensänderungen zu einer energetischen Einsparung?
Endenergieverbrauch des betroffenen Verkehrssegments [PJ]	Wie hoch ist der Endenergiebedarf des betroffenen Verkehrssegments auf das die Abbauvariante wirkt? (Alle Grundlagen zur energetischen Bewertung sind im Anhang A3 zu finden)
Sensitivität %	Um wie viel vermag die Abbauvariante den Energieverbrauch im entsprechenden Verkehrssegment zu beeinflussen?

Tabelle 5. Erläuterung der Grundlagen für die energetische Hauptprüfung.

Beim vermuteten Einsparungspotenzial wird jeweils zwischen direkte (Auswirkungen im betroffenen Verkehrssegment) und indirekte Effekte (Zusätzliche Auswirkungen bei anderen Verkehrsträgern) unterschieden. Das Gesamteinsparungspotenzial wurde jeweils von der Gesamtenergiestatistik 2010 abgeleitet (detaillierte Grundlagen siehe Anhang A3). Die technologische Entwicklung über die Jahre wurde nicht berücksichtigt.

Hinweise zur Beurteilung

- Die energetische Wirkung (das Einsparungspotenzial) wird dargestellt in den folgenden Kategorien:

niedrig	Bis 0.1 PJ
eher niedrig	0.1 bis 0.5 PJ
mittel	0.5 bis 1.5 PJ
eher hoch	1.5 bis 2.5 PJ
hoch	Höher als 2.5 PJ
- Die energetische Wirkung wird für zwei Systemgrenzen untersucht:
 - Direkter Effekt: Auswirkung der MeF-Abbauvariante im betroffenen Verkehrssegment;
 - zusätzlich indirekte Effekte: Zusätzliche Auswirkungen z.B. bei anderen Verkehrsträgern.

6.4 Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung

Mit einer kombinierten Bewertung, welche die wichtigsten Kriterien der VOB (Volkswirtschaftliche Beurteilung), der NHB (Nachhaltigkeitsbeurteilung), der RFA (Regulierungsfolgenabschätzung) sowie der EFS (Energiefolgen[ab]schätzung) vereint, werden die wichtigsten Effekte abgeschätzt und systematisch dargestellt. Die Kriterien sind in der Abbildung 4 sowie detaillierter im Anhang A2 dargestellt. Dabei können (z.B. im Bereich Gesellschaft/Gerechtigkeit/Sicherheit) auch die Zielkonflikte dargestellt werden.

Hinweise zur Beurteilung

- Die Wirkung wird dargestellt in den Kategorien (stark negativ, leicht negativ, neutral, ambivalent, unsicher, leicht positiv, positiv, stark positiv)
- Die wirtschaftliche Wirkung wird in zwei Kategorien unterteilt.
 - Die Kategorie Wirtschaftssubjekte und Gesamtwirtschaft enthält die Kriterien W1 Unternehmungen, W2 Haushalte, W3 Arbeitnehmer/-markt, W6 Gesamtwirtschaft, W7 Innovation, F+E.
 - Die Kategorie Öffentliche Hand und Ordnungspolitik umfasst diese zwei Kriterien.

Die Unterscheidung erfolgte, weil bei vielen Massnahmen die Abbauvariante faktisch einer Steuererhöhung gleichkommt. Die Auswirkungen auf die Wirtschaft wären in diesem Fällen immer „ambivalent“. Mit der Unterteilung wird die Beurteilung aussagekräftiger.

6.5 Gesamtbeurteilung

In der Gesamtbeurteilung werden die Vor- und Nachteile qualitativ einander gegenüber gestellt, d.h. die (in aller Regel positiven) energetischen Effekte sowie die wichtigsten (sowohl positiven wie auch negativen) übrigen Effekte werden identifiziert. Es werden mögliche nächste Schritte für eine mögliche vertiefte Beurteilung festgehalten. Seitens der Autoren werden aber weder juristische noch politische Beurteilungen oder Empfehlungen vorgenommen.

7 MeF-Gruppe „Steuerbares Einkommen“

7.1 Fahrkostenabzug im Rahmen der Einkommenssteuer

1. Definition, Abbauvariante und Wirkungsmechanismus

Kurzbeschreibung:	– Als Teil der Berufsauslagen können unselbstständige Erwerbstätige bei der direkten Bundessteuer sowie bei den Kantons- und Gemeindesteuern die notwendigen Fahrkosten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte geltend machen. Für die Kantons- und Gemeindesteuern gelten unterschiedliche Regelungen, die Kantone geniessen hier grosse Freiheiten (PWC 2011, S. 6ff). – 2014 wurde der Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) angenommen, künftig gilt für Fahrkosten eine Obergrenze von 3000 CHF bei der direkten Bundessteuer. – Für die Kantons- und Gemeindesteuern haben einige Kantone bereits eine (meist an die FABI-Vorlage angelehnte) Reduktion des Fahrkostenabzugs beschlossen oder entsprechende Vorlagen lanciert (vgl. NZZ vom 30.10.2014). – Bei der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel können die tatsächlich entstehenden Auslagen abgezogen werden, bis zum Maximalabzug, bei dessen Fehlen bis zur Höhe der Kosten eines SBB-GA (ab 14.12.2014: 1. Kl. 5'970, 2. Kl. 3655). Wird der Arbeitsweg mit dem Auto zurückgelegt, können grundsätzlich die Ausgaben abgezogen werden, die für die Nutzung des ÖV angefallen wären. Wenn kein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung steht oder dessen Benutzung objektiv nicht zumutbar ist (PWC 2010, S.6)¹: Entweder Pauschalabzug pro km (0.70 CHF pro km) oder belegte effektive Kosten (falls höher als Pauschalbetrag; dies kann höheren Abzügen entsprechen bis zum Maximalabzug). Die Fahrkostenpauschale kann im Verhältnis zur Fahrleistung durch die Steuerbehörde abgestuft werden.² – Selbstständig Erwerbstätige können die Fahrkosten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte als abziehbare Berufskosten geltend machen.
Hauptziel (der heute bestehenden Regulierung):	– Berücksichtigung der Kosten für den Arbeitsweg im Rahmen der Besteuerung nach dem Prinzip der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit indirekt auch Senkung der Pendlerkosten und somit höhere Mobilität und freie Wahl des Arbeitsortes.
Heutige Rechtsgrundlagen:	– Art. 26 Abs. 1 und Art. 27 Abs. 1 DBG (SR 642.11) sowie Verordnung des EFD vom 10. Februar 1993 über den Abzug von Berufskosten der unselbstständigen Erwerbstätigkeit bei der direkten Bundessteuer (Berufskostenverordnung; SR 642.118.1); Art. 9 Abs. 1 StHG (SR 642.14). – StHG: Bei den notwendigen Fahrkosten (...) <i>kann</i> ein Maximalbetrag festgesetzt werden – Art. 9 Abs. 1 StHG; Kantonale Ebene, Beispiel Zürich: § 26 Abs. 1 lit. a StG ZH (LS 631.1) sowie Verfügung der Finanzdirektion über die allgemeine Pauschalierung von Berufsauslagen Unselbstständigerwerbender bei der Steuereinschätzung (LS 631.33)
Aktuelle Vorstösse:	– Überwiesene Motion 06.3190, NR Studer Heiner „Ökologische Steuerreform“. Bericht zur Ökologisierung des Steuer- und Subventionssystems am 14. Juni 2013 vom Bundesrat genehmigt. – Vorlagen in mehreren Kantonen zur Einführung einer Fahrkosten-Obergrenze.
Wirkungsmechanismus des energetischen Fehlanreizes:	– Der Fahrkostenabzug bedeutet, dass die Angestellten nicht die vollen Kosten des Arbeitswegs tragen müssen, was zu tieferen Kosten pro gefahrenen km führt. Dadurch werden grössere Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort in Kauf genommen (OECD 2011, S. 10). Der Abzug von Autopendelkosten führt generell zum vermehrten Einsatz von Autos. Der pauschale Abzug von 0.70

¹ „Objektiv nicht zumutbar“ ist die Nutzung des ÖV gemäss ESTV (2010a), wenn (i) die Fahrzeitdifferenz 1 Stunde (pro Tag und inkl. Mittagessen zuhause) übersteigt; (ii) die ständige Benützung des privaten Motorfahrzeuges auf Verlangen und gegen Entschädigung des Arbeitgebers erfolgt, (iii) Krankheit oder Gebrechlichkeit die ÖV-Benutzung unzumutbar macht

² Vgl. EFD-Verordnung über Abzug von Berufskosten der unselbstständigen Erwerbstätigkeit bei der direkten Bundessteuer. Art. 5.

CHF pro km entspricht einem Mittelklassewagen mit 15'000 km Laufleistung pro Jahr – und er bietet keinen Anreiz für Carpooling (Abzug gilt nur für eine Person pro Fahrzeug).³ Höhere Kosten dürfen, sofern nachgewiesen, ebenfalls abgezogen werden.

- Da der Abzug von 70 Rp. / km unabhängig von der Fahrzeugklasse gewährt wird, lohnt es sich für den Pendler, mit einem Kleinwagen zu fahren und damit mehr als die effektiven Kosten vom steuerbaren Einkommen abzuziehen (Substitutionseffekt). Allerdings erhöht der pauschale Kilometersatz das verfügbare Einkommen des Haushalts, dies kann indirekt zu grösseren PKW führen (Einkommenseffekt)
- Insgesamt wird, vor allem wegen der Vergütung der Vollkosten von 70 Rp./km, der MIV- gegenüber dem ÖV-Pendler finanziell bevorzugt behandelt, falls der ÖV-Pendler mit gleicher Arbeitsentfernung, gleichem zeitlichen Aufwand und gleichem Einkommen mehr Steuern bezahlt.

Abbauvariante

- Vollständige Abschaffung des Fahrkostenabzugs (ÖV- und MIV-Kosten) im Rahmen der Einkommenssteuer für unselbstständig Erwerbstätige (Bund, Kantone, Gemeinden).

Tabelle 6. Fahrkostenabzug: Definition, Wirkungsmechanismus und betrachtete Abbauvariante.

2. Energetische Beurteilung

Betroffenes Segment

- Wir nehmen (aufgrund der Fahrtlängenverteilung im Nationalen Personenverkehrsmodell (NPVM) und der relativ hohen Bedeutung von Dienstwagen) an, dass ein Anteil von grob ca. 20% aller Pendler von der Abbauvariante nicht betroffen wäre (genauere Aufschlüsse würde nur eine Analyse von Steuerdaten geben; siehe auch PWC 2010).
- Pendlerverkehr mit PKW (Jahr 2010: 30.6 PJ) und Motorräder (1.1 PJ, gemäss BFS und ARE 2007, Tab. g5.3), total 31.7 PJ; davon zwei Drittel (auf die 20% nicht-betroffene Pendler dürfte ein Drittel der Fahrleistung entfallen): 21.1 PJ

Abbauvariante „Vollständige Abschaffung des Fahrkostenabzugs“

Direkter Effekt

Eher hoch

- Falls Verwendung des ÖV nicht zumutbar, können durchschnittlich Pendelkosten abgezogen werden für 2 Mal 13.4 km Arbeitsweg (NPVM) an 220 Tagen mit 70 Rp/km. Dies ergäbe CHF 4'130, so dass die Fahrkosten-Obergrenze von CHF 3000 bereits im Durchschnittsfall zur Anwendung kommt. Bei einem Grenzsteuersatz von 30% entspricht dies einer Entlastung von CHF 900 für einen Haupterwerbstätigen (siehe auch PWC 2010). Die Abbauvariante führt somit zu einer Erhöhung der MIV-Pendelkosten um ca. +28%, preislich wirksam ist nur die Zunahme der variablen Kosten (gemäss TCS 2013 sind 41% der Kilometerkosten variabel, Rest Fixkosten). (Annahme. Autobesitz ändert sich nicht, nur Entscheid über Pendeln mit MIV oder ÖV) (d.h. $41\% \cdot 28\% = \text{ca. } +11.4\%$).
- Die Abbauvariante führt zu folgenden direkten Effekten:
 - (a) Verlagerung auf ÖV (Bahn und Bus) oder LV. Mit einer langfristigen Elastizität (Vrtic und Fröhlich 2006) von -0.58 entspricht dies einer Einsparung auf Seiten MIV um 1.4 PJ, abzüglich des erhöhten ÖV-Energiebedarfs (4x effizienter als MIV) verbleiben 1.1 PJ (Annahme ist, dass obige Elastizität auch dann gilt, wenn MIV- und auch ÖV-Kosten nicht mehr abzugsfähig sind)
 - (b) Weniger Fahrzeugkilometer durch die Verlagerung von Wohn- und/oder Arbeitsort (die durch Wohnortwechsel möglichen Mobilitätskosteneinsparungen haben gemäss Erath und Axhausen (2010) eine geringe Auswirkung auf die Wohnortwahl; die grosse Mehrheit nähme die höheren Kosten in Kauf und würde weiterhin mit dem Auto zur Arbeit pendeln) oder Verzicht auf Heimkehr am Mittag: Mit einer langfristigen Elastizität von -0.75 entspricht dies 1.8 PJ

³ Gemäss TCS (2013) gelten die Km-Kosten von 0.70 CHF/km bei 15'000 km/Jahr für einen Fahrzeugneupreis zwischen 27'000 CHF und 32'000 CHF. Für diesen Betrag gibt es beispielsweise einen Skoda Octavia mit mittlerer Ausstattung.

Inkl. indirekte Effekte	<i>Eher hoch</i>	– Insgesamt betragen die direkten Effekte damit 2.9 PJ, die obigen preislichen Effekte für hauptberufliche Autopendler sind aber für in Teilzeit angestellte Personen geringer, weshalb wir als realistisches Potenzial 60% einsetzen: 1.7 PJ. – Ausserdem führen die höheren Kosten indirekt zum (c) vermehrten Kauf effizienterer PKWs und Motorräder. Betroffen wäre wiederum zwei Drittel des Pendlerverkehrs, es ist jedoch von einer niedrigen Elastizität von -0.2 (fixe Kosten auf Fahrleistung) auszugehen (siehe Elastizitäten im Anhang A3): ca. 0.4 PJ. – (d) Auch eine Reduktion beim ÖV-Pendeln dürfte eintreten, wenn deren Kosten nicht mehr abzugsfähig sind, wir schätzen den energetischen Effekt jedoch konservativ als Null ein. – Damit beläuft sich der gesamte Effekt auf ca. 2.1 PJ. Die Abschaffung des Fahrkostenabzugs kann ausserdem zum politischen Willen zur Reduktion der Pendlerdistanzen führen und damit zur erhöhten Verdichtung der Agglomerationen, was möglicherweise längerfristig zu einer Reduktion der Verkehrsleistung führt.
-------------------------	------------------	--

Tabelle 7. *Fahrkostenabzug: Energetische Beurteilung der Abbauvariante „Vollständige Abschaffung des Fahrkostenabzugs“.*

3. Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung

Kriterium	Wirkung	Kommentar
Wirtschaftliche Wirkung: Wirtschaftssubjekte und Gesamtwirtschaft	<i>Leicht negativ</i>	– Wohlfahrtseffekte: Die Abzugsfähigkeit der Pendlerkosten entspricht ihren Wirkungen nach einer Subvention und verzerrt somit das Verhältnis zwischen Grenznutzen (z.B. Wohnen im Grünen, Nähe zu Verwandten, etc.) und Grenzkosten des Pendelns (insb. Zeitaufwand). Mit der Aufhebung des Fahrkostenabzugs würde daher grundsätzlich eine gesamtwirtschaftliche Effizienzsteigerung einhergehen. – Die Kaufkraft der Pendler sinkt wegen der (je nach früherem Abzug und Steuerprogression sehr unterschiedlichen) steuerlichen Mehrbelastung. Da die Miet- und Immobilienpreise in den schlecht erschlossenen Regionen langfristig unter Druck kommen, dürften die gestiegenen Pendlerkosten durch sinkende Wohnkosten jedoch teilweise kompensiert werden. – Unternehmen: Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs sowie mit dem MIV verbundene Branchen (Autogaragen, Tankstellen etc.) erleiden einen leichten Umsatzrückgang aufgrund der tieferen Verkehrsnachfrage. Der Effekt einer allfälligen Veränderung im Fahrzeugmix ist offen. Unternehmen, die aufgrund ihres Standorts auf Pendler angewiesen sind, sind womöglich stärker betroffen. – Die Auswirkungen auf die Flexibilität des Arbeitsmarktes und die Unternehmen sind trotz der Anpassungen im „Wohnortverhalten“ vermutlich gering, weil bei der Entscheidung für eine Arbeitsstelle andere Einflussfaktoren wichtiger sind. – Keine massgeblichen Auswirkungen auf Innovation und Forschung.
Öffentliche Hand und Ordnungspolitik	<i>Leicht positiv</i>	– Die öffentliche Hand profitiert von Mehreinnahmen, weil die steuerbaren Einkommen steigen.⁴ Die Einnahmen aus der Mineralölsteuer und der Mehrwertsteuer dürften wegen der tieferen Verkehrsnachfrage sinken. – Ordnungspolitik: Der oben aufgezeigte Fehlanreiz wird behoben, was ordnungspolitisch eine Verbesserung darstellt.
Gesellschaftliche Wirkung:	<i>Neutral</i>	– Die Solidarität zwischen den Regionen wird nicht massgeblich beeinträchtigt. Die Randregionen sind tendenziell leicht stärker betroffen, weil weniger gute ÖV

⁴ Laut PWC 2011b –führt eine vollständige Streichung des Fahrkostenabzugs auf Ebene der direkten Bundessteuer Streichung des Fahrkostenabzugs im Umfang von CHF 1'829 zu Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer von 6.2%.

		(Bahn und Bus)-Alternativen verfügbar sind. Allerdings sind die Pendlerdistanzen in den Randregionen gemäss Mikrozensus geringer und die Reduktion der Pendlerabzüge führt zu höheren Steuereinnahmen in den oft eher strukturschwachen Landgemeinden.
		– Keine relevanten Auswirkungen auf Gesundheit, Sicherheit, Bildung, Kultur und Gleichberechtigung.
Ökologische Wirkung:	<i>Leicht positiv</i>	– Keine relevanten Auswirkungen auf die Naturräume und die Artenvielfalt. – Belastung durch Lärm- und Schadstoffe geht leicht zurück, weil die Pendeldistanzen tendenziell abnehmen werden. Allerdings ist die Wirkung gering, weil bereits heute nur dort, wo keine Verlagerung auf den ÖV (Bahn und Bus) möglich ist, die Autokosten abgezogen werden dürfen (was allerdings kantonal unterschiedlich und oftmals nicht konsequent so gehandhabt wird).

Tabelle 8. Fahrkostenabzug: Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung der Abbauvariante „Vollständige Abschaffung des Fahrkostenabzugs“.

4. Gesamtbeurteilung

Vorteile:	– Mit der vollständigen Abschaffung des Fahrkostenabzugs (Bund, Kantone, Gemeinden) für unselbständig Erwerbstätige wird das Steuersystem vereinfacht. – Klassischer Fehlanreiz, dessen Abbau eine hohe energetische Wirkung erzielen könnte und gleichzeitig mit Mehreinnahmen für die öffentliche Hand verbunden ist, bzw. Steuersenkungen erlaubt.
Nachteile:	– Potenzielle Ungleichbehandlung selbständig und unselbständig Erwerbstätige, da bei selbstständig Erwerbenden die Fahrkosten weiterhin steuerlich als geschäftsmässig begründeter Aufwand berücksichtigt würden (Ungleichbehandlung müsste durch entsprechende Anpassungen der Weisungen / im Vollzug korrigiert werden).
Gesamtbeurteilung:	– Die Reduktion oder Abschaffung des Fahrkostenabzugs hat vor allem langfristig eine beträchtliche energetische Wirkung und führt zudem zu Mehreinnahmen der öffentlichen Hand. Für einen Teil der Steuerpflichtigen (v.a. Autopendler mit langen Distanzen und hohen Grenzsteuersätzen) führt der Fehlanreiz-Abbau allerdings zu einem beträchtlichen Anstieg des steuerbaren Einkommens.
Mögliche Vertiefungen:	– Die Abschätzung der Wirkungen ist schwierig, könnte aber wesentlich verbessert werden, wenn genauere Auswertungen der Steuerdaten von Bund und verschiedenen Kantonen durchgeführt würden, welche die Abzüge, die Wohnorte und die Einkommensklassen analysieren würden. In der Antwort des Bundesrates auf Interpellation 13.3267 NR Grossen „Direkte Bundessteuer. Wer profitiert vom Fahrkostenabzug?“ vom 29. Mai 2013 ist dies anhand von Steuerdaten für den Kanton Bern berechnet worden. – Die Behandlung der Pendlerkosten bei Selbständigerwerbenden und eine allfällige Ungleichbehandlung müsste geprüft werden.

Tabelle 9. Fahrkostenabzug: Synthese zur Abbauvariante „Vollständige Abschaffung des Fahrkostenabzugs“.

Denkbare weitere Abbauvarianten

2: Reduzierung der Fahrkostenabzugs auf 15 Rp./km bis maximal 3000 CHF

3: Abschaffung nur bei der Bundessteuer. Der Bund gibt den Kantonen entsprechende Empfehlungen ab.

Dies würde den Reduktionseffekt schmälern, weil für die meisten Erwerbstätigen die Kantons- und Gemeindesteuern die direkte Bundessteuer übersteigt. Das Preissignal wäre somit geringer. Dennoch kann aufgrund der Vorbildfunktion und Signalwirkungen des Bundes erwartet werden, dass einige Kantone nachziehen. Der Vereinfachungseffekt entfällt.

4: Plafonierung auf einen bestimmten Betrag pro Kilometer (unabhängig vom verwendeten Verkehrsmittel)

Autopendler und ÖV-Pendler werden gleichgestellt; das Pendeln über längere Wege wird aber wie heute „subventioniert“. Energetische Wirkung reduziert sich stark (einzig übrig bleibender Effekt ist Aufhebung der Abzugsunterschiede Strasse vs. Schiene). (Dies entspricht der FABI-Vorlage, welche sich nur auf die direkte Bundessteuer bezieht und eine Obergrenze von CHF 3000 vorsieht).

Diese Fehlanreiz-Abbauvarianten sind zur Ergänzung aufgeführt und werden nicht weiter beurteilt. Auch die Varianten gemäss FABI-Vorlage werden hier nicht weiter ausgeführt.

7.2 MIV-Lohnnebenleistungen: Privatgebrauch Dienstwagen und Parkplatz am Arbeitsort

1. Definition, Abbauvariante und Wirkungsmechanismus

Kurzbeschreibung:

- Für Arbeitgeber kann es attraktiv sein, anstelle des mit Sozialabgaben und Einkommenssteuern belasteten Einkommens die Entlohnung teilweise über „Fringe benefits“ erfolgen zu lassen.
- Auch Lohnnebenleistungen (engl. Fringe benefits) sind steuerbare Einkünfte. Seit dem Steuerjahr 2007 ist die Privatnutzung eines Geschäftswagens auf dem Lohnausweis zu deklarieren und zu versteuern. Neu gegenüber der vorherigen Regelung ist die Vereinheitlichung der pauschalen Bemessung: pro Monat 0.8% des Kaufpreises, mindestens aber 150 Franken. Allerdings werden dabei teilweise nicht die vollen Vorteile angerechnet, so dass steuerfreie Vorteile verbleiben.
- Diese MeF umfasst nur die Behandlung des Privatgebrauchs von Dienstwagen im Lohnausweis. Andere MIV-Lohnnebenleistungen (Gratisbenzin, Rabatt bei Anschaffung eines privaten PKW, Autogeschenke bei Stellenantritt) werden hier nicht vertieft analysiert.
- Es gibt verschiedene Ansätze, gemäss einer OECD-Übersicht (OECD 2011) kann dies pauschal als geldwerte Lohnnebenleistung angerechnet werden (z.B. Estland, Finnland), über die direkten Kosten oder der Anzahl der tatsächlich privat gefahrenen Kilometern (z.B. Polen), oder relativ pauschalisiert in Abhängigkeit vom Katalogwert des Dienstwagens (z.B. NL, D, CH).
- Je nach Definition machen Firmenfahrzeuge bis zu einem Drittel der Fahrzeugflotte in der Schweiz aus (vgl. NZZ vom 8.9.11). In Deutschland gehen Schätzungen davon aus, dass von den ca. 3.2 Mio. PKW-Erstinverkehrsetzungen (ACEA 2011) ca. 60% als Geschäftswagen registriert werden (FiFo 2011). Diese umfassen auch jene Fahrzeuge, welche auf die Firma eingelöst sind, aber dem Aussendienst sowie dem mittleren und oberen Kader auch für den Privatgebrauch zur Verfügung gestellt werden. Auch eine Studie von Interface (2011) weist auf die wichtige Rolle der privat nutzbaren Geschäftsautos hin. Gemäss FiFo (2011) stehen in der EU etwa 70% der Geschäftswagen auch für den Privatgebrauch zur Verfügung; für die Schweiz erscheint diese Zahl ebenfalls plausibel, sofern die reinen Flottenfahrzeuge ausgeklammert werden.

Hauptziel (der heute bestehenden Regulierung):

- Hauptziel ist die Förderung der Deklaration und Besteuerung von Lohnnebenleistungen und damit eine umfassende Besteuerung der Wirtschaftssubjekte nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Dazu ist die korrekte Bewertung von „fringe benefits“ im Lohnausweis Voraussetzung.

Heutige Rechtsgrundlagen:

- Art. 16 Abs. 2 DBG, Art. 17 Abs. 1 DBG; Art. 7 Abs. 1 StHG; § 17 Abs. 1 StG ZH; Neuer Lohnausweis, mit kant. Steuerbehörden zu vereinbarende Spesenreglemente der Unternehmen, dazu: Kreisschreiben 25 SSK (Musterspesenreglement) sowie Wegleitung zum Ausfüllen des Lohnausweises (Formular 11) der SSK und der Eidgenössischen Steuerverwaltung (RN 9, 19, 21).

Wirkungsmechanismus des energetischen Fehlanreizes:

- Durch die Deklaration der Lohnnebenleistungen im Neuen Lohnausweis wurde der Fehlanreiz bereits reduziert. Weil die Anrechnung meist pauschal (damit nicht fahrleistungsabhängig) und eher tief angesetzt ist, wird MIV dennoch gegenüber ÖV (Bahn und Bus) begünstigt.
- Das Vorhandensein eines energetischen Fehlanreizes begründen wir mit folgenden Annahmen: Ein Satz von 0.8% pro Monat ergibt eine tiefe steuerliche Anrechnung, bei einem Anschaffungspreis von z.B. 40'000 CHF eine jährliche Anrechnung als Einkommen von 3'840 CHF. Bei einer privaten Fahrleistung von z.B. 15'000 km wären dies 25.6 Rappen/km. Da die Arbeitgeber i.d.R. sämtliche Steuern und Nebenkosten der Fahrzeuge und oft auch das Benzin sowie die Parkplatzkosten übernehmen, ist dieser Wert deutlich tiefer als die effektiven Kosten.

Abbauvariante:

- Anpassung Steuerrechnung/Spesenreglement für Dienstwagen im Lohnausweis: Anrechnung private Nutzung eines Dienstwagens (zurzeit 0.8 % des Kaufpreises, aber mind. 150 CHF Monat) neu 2% des Kaufpreises bzw. mindestens 375 CHF pro Monat + Anrechnung eines Parkplatzes am Arbeitsort (zwei Komponenten des „Fringe benefit“: Privatnutzung Dienstwagen, und Gratis-PP am Arbeitsort). Es gäbe keine Möglichkeit der Anrechnung nach effektiver Privatnutzung, anstelle der pauschalen Anrechnung, weil die Nachweise (Bordbuch usw.) nicht kontrollierbar wären.

Tabelle 10. MIV-Lohnnebenleistungen; Privatgebrauch Dienstwagen: Definition, Wirkungsmechanismus und betrachtete Abbauvariante.

2. Energetische Beurteilung

Betroffenes Segment

- Angenommen wird, dass 10%⁵ aller privaten PKW-Fahrtzwecke (d.h. ohne Pendeln/Ausbildung/Dienstfahrt) (BFS und ARE 2007) mit Dienstwagen zurückgelegt werden: 12 PJ (direkter Effekt)
- Pendelverkehr mit PKW: 31 PJ (indirekter Effekt)

Abbauvariante „Erhöhte Anrechnung Dienstwagen-Privatgebrauch im Lohnausweis“

Direkter Effekt

Mittel

- Die durchschnittliche Mehranrechnung setzt sich wie folgt zusammen: Anhebung der Anrechnung Privatnutzung eines Dienstwagens (mindestens 375 CHF/ Monat), sowie die Anrechnung für den Parkplatz am Arbeitsort. Diese wäre unterschiedlich je nach Region, 50 bis 200 CHF pro Monat (falls der MA dafür keine PP-Miete direkt dem AG zu bezahlen hat). Insgesamt gehen wir von einer durchschnittlichen Mehranrechnung von 4800 CHF pro Jahr aus.
- Die private Nutzung von Dienstwagen wird weniger attraktiv. Wir nehmen pauschal eine Abnahme der privaten Fahrten, die nicht mit dem privaten Auto ersetzt werden um 10% an (1.2 PJ). Infolge nicht vollständiger Umsetzung beträgt das realistische Potenzial 70% davon: 0.8 PJ

Inkl. indirekte Effekte

Eher hoch

- Durch die reduzierte finanzielle Attraktivität des Fringe Benefit, namentlich auch der erhöhten Anrechnung eines Parkplatzes am Arbeitsort, wird mehr ÖV gefahren. Dies betrifft nicht nur die Dienstaautos, sondern den gesamten Pendlerverkehr auf der Strasse. Wir nehmen pauschal eine Abnahme um 5% an. Der Bruttoeffekt beträgt 1.6 PJ, der Nettoeffekt infolge erhöhter ÖV-Verkehrsleistung (4x effizienter) 1.2 PJ. Infolge nicht vollständiger Umsetzung beträgt das realistische Potenzial 70% davon: 0.8 PJ
- Insgesamt (direkter + indirekter Effekt) resultieren 1.6 PJ

Tabelle 11. MIV-Lohnnebenleistungen; Privatgebrauch Dienstwagen: Energetische Beurteilung der Abbauvariante „Erhöhte Anrechnung Dienstwagen-Privatgebrauch im Lohnausweis“.

3. Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung

Kriterium

Wirkung

Kommentar

Wirtschaftliche Wirkung:
Wirtschaftssubjekte und Gesamtwirtschaft

Leicht negativ

- Haushalte, die Geschäftswagen zur privaten Nutzung erhalten, werden stärker besteuert. Dadurch wird die Bevorzugung der Haushalte mit Dienstwagen gegenüber allen anderen Haushalten abgeschafft. Mit den Mehreinnahmen kann der Steuertarif gesenkt werden.
- Unternehmen müssen allenfalls eine administrative Mehrbelastung für die Erstellung des Lohnausweises in Kauf nehmen (angepasste Ermittlung des Marktwertes der privaten Dienstwagennutzung). Weil die Anzahl der Dienstfahrzeuge zurückgehen wird (weniger persönliche Dienstfahrzeuge zugunsten von geteilten Dienstfahrzeugen), werden die Kosten für Dienstfahrzeuge und Parkplätze zurückgehen. Da Fringe Benefits implizite Lohnbestandteile sind, müssen Unternehmen teilweise die Mitarbeitenden höher entlönnen.
- Auf den Arbeitsmarkt werden keine signifikanten Auswirkungen erwartet. Andere Lohnnebenleistungen oder eine Lohnerhöhung können den Verzicht auf die private Nutzung des Firmenwagens kompensieren.
- Keine massgeblichen Auswirkungen auf Innovation und Forschung.

⁵ Unsere Annahme, dass 10% der privaten Fahrten mit Dienstwagen zurückgelegt werden, basiert auf Haymoz (2009) (40% der Neuzulassungen sind Privatautos) und Peters et al. (2006) (7.1% der potentiellen Autokäufer geben an, dass ihr nächster Kauf wahrscheinlich grösstenteils oder vollständig geschäftlich finanziert würde).

		– Die Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft sind aufgrund der impliziten Steuererhöhung leicht negativ. (Aus wohlfahrtsökonomischer Sicht liegt jedoch eine Korrektur einer Marktverzerrung vor: Durch die steuerlich zu niedrig angerechneten Naturaleinkommen (Bruttolohn in Form von Sachleistungen) fließen Einkommensbestandteile unterschiedlich in die Bemessungsgrundlage ein. Daraus ergibt sich ein Anreiz, Teile des Lohns statt in Geldform in Naturalform auszuzahlen. Die Form der Lohnzahlung ist folglich verzerrt. Eine marktgerechte Besteuerung der Naturalleistungen (hier: Privatnutzung der Dienstwagen) wäre folglich wohlfahrtssteigernd, sofern eine Kompensation der Mehreinnahmen über tiefere allgemeine Steuersätze erfolgt, was hier aber nicht angenommen wurde.)
Öffentliche Hand und Ordnungspolitik	Leicht positiv	– Die Einnahmen für die öffentliche Hand steigen leicht an, weil das steuerbare Einkommen von Personen steigt, die Dienstwagen privat nutzen.
Gesellschaftliche Wirkung:	Neutral	– Keine massgeblichen Auswirkungen auf Solidarität, Gesundheit, Sicherheit, Bildung, Kultur und Gleichberechtigung erwartet
Ökologische Wirkung:	Ambivalent	– Zwei Effekte sind bezüglich der Lärmbelastung und des Schadstoffausstosses zu berücksichtigen: – Die private Nutzung des Dienstwagens wird unattraktiv. Dadurch stehen den Haushalten für den Freizeitverkehr c.p. weniger Autos zur Verfügung was eine Reduktion der Fahrleistung zur Folge hat. Auch die Produktion eines Autos ist mit negativen Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. – Es besteht die Gefahr, neben dem Geschäftswagen für Freizeitfahrten ein weiteres Auto zu kaufen, weil inkl. Steuern günstiger als Nutzung des Dienstwagens. Auf den Flächenverbrauch werden keine relevanten Auswirkungen erwartet.

Tabelle 12. MIV-Lohnnebenleistungen; Privatgebrauch Dienstwagen: Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung der Abbauvariante „Erhöhte Anrechnung Dienstwagen-Privatgebrauch im Lohnausweis“.

4. Gesamtbeurteilung

Vorteile:	– Die Steuergerechtigkeit würde erhöht, weil auch Naturaleinkommen marktgerecht als Einkommen versteuert werden müssen.
Nachteile:	– Die Erhöhung der pauschalen Deklaration der Privatnutzung eines Geschäftswagens kann zu Ausweichverhalten führen, was wiederum einen Kontrollaufwand auf Vollzugsseite bedingt (Schliessen von Schlupflöchern). Ansonsten keine wesentlichen Nachteile ersichtlich
Gesamtbeurteilung:	– Die Zuständigkeiten für die Umsetzung der betrachteten Abbauvariante sind klar – Eine Annäherung an die „Kostenwahrheit“ bei der Besteuerung von Fringe Benefits hat energetisch eine mittelgrosse Bedeutung, würde aber vermeiden, dass dieser Fehlanreiz in Zukunft stark an Bedeutung gewinnt und die private Mobilität mit Geschäftsfahrzeugen stark zunimmt. – Die Abschätzungen sind mit grossen Unsicherheiten behaftet, da sowohl die Datenlage sehr schlecht ist, wie auch die Verhaltensänderungen schwer vorhersehbar sind.
Mögliche Vertiefungen:	– Weitere Konkretisierung, rechtliche Abklärungen.

Tabelle 13. MIV-Lohnnebenleistungen; Privatgebrauch Dienstwagen: Synthese zur Abbauvariante „Erhöhte Anrechnung Dienstwagen-Privatgebrauch im Lohnausweis“.

8 MeF-Gruppe „MIV“

In der Gruppe „motorisierter Individualverkehr“ werden nachstehend exemplarisch 4 Massnahmen mit energetischem Fehlanreiz analysiert. Den ersten drei ist gemeinsam, dass sie eine Gebühr, Steuer oder Prämie, welche heute unabhängig von der Fahrleistung eines Autos erhoben wird, neu fahrleistungsabhängig ausgestalten würden. Für eine solche fahrleistungsabhängige Ausgestaltung existieren mehrere denkbare Ansätze, welche – wenn sie umgesetzt würden – sinnvollerweise für die neue Ausgestaltung mehrere Politikmassnahmen verwendet würden. Die im vorliegenden Bericht getroffenen Annahmen zur fahrleistungsabhängigen Umsetzung sind bewusst wenig konkret gehalten und nicht voll kompatibel ausgerichtet zu parallel laufenden Arbeiten wie jene zu „Road Pricing“ und „Mobility Pricing“.

Mobility Pricing: Eine Möglichkeit zum Abbau von Fehlanreizen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr

Die Mobilität in der Schweiz hat in den vergangenen Jahrzehnten stark zugenommen. Das heutige Verkehrssystem sieht sich zunehmend mit grossen Herausforderungen konfrontiert. Einerseits werden zu Spitzenzeiten vermehrt Kapazitätsgrenzen erreicht; andererseits wächst die Mobilitätsnachfrage ununterbrochen stark. Einer der zahlreichen Gründe für diese Entwicklungen besteht darin, dass die Verkehrsinfrastrukturen gewissermassen den Charakter eines öffentlichen Guts («Service Public») besitzen. Der Staat hat grösstenteils für die Finanzierung (z.B. über zweckgebundene Steuern oder allgemeine Abgaben) und Bereitstellung zu sorgen. Die Koordination des Angebots und der Nachfrage von Mobilität findet jedoch nicht oder nur teilweise über den Markt und damit auch über den Preis statt. Dieser Fehlanreiz kann zu einer Übernachfrage bzw. Übernutzung des begrenzten Angebots führen, da der einzelne Nutzer nicht sämtliche von ihm verursachten Kosten trägt, sondern die Gesellschaft diese "mitfinanziert".

Mobility Pricing als "benützungsbezogene Abgaben für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr mit dem Ziel der Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage" (vgl. Synthesebericht Mobility Pricing: RappTrans et al. 2007, S. I-11) eröffnet neue Möglichkeiten, um auf den Fehlanreiz der teilweise heute noch fehlenden Vollkostendeckung auf beiden Verkehrsträgern zielführend reagieren zu können. Für aktuelle Informationen zu den Analysen des UVEK und des ASTRA vgl. www.astra.admin.ch/themen/00901/.

Einige der in diesem Bericht betrachteten MeF-Abbauvarianten könnten sich bei einer allfälligen Einführung eines Mobility Pricings erübrigen.

8.1 Fahrleistungsunabhängige Autobahnvignette

1. Definition, Abbauvariante und Wirkungsmechanismus

Kurzbeschreibung:	- Für die Fahrt auf Autobahnen in der Schweiz muss eine Autobahnvignette erworben werden von CHF 40 (die Referendumsabstimmung vom November 2013 lehnte die Erhöhung auf CHF 100 ab). - Hängt zusammen mit anderen Flatrate-Instrumenten (Motorfahrzeugsteuer, Versicherungsprämien, usw.), die ebenfalls nicht von der Fahrleistung abhängen.
Hauptziel (der heute bestehenden Regulierung):	Finanzierung der Kosten von Nationalstrassen-Erhalt und -Ausbau.
Wirkungsmechanismus des energetischen Fehlanreizes:	Der geringe und pauschale Preis der Autobahnvignette entfaltet keine Lenkungswirkung und bietet Anreize, viel zu fahren – im Gegensatz zu streckenabhängigen Strassennutzungsgebühren.
Abbauvariante:	- Die Vignette wird neu fahrleistungsabhängig ausgestaltet. Wie dies genau umzusetzen wäre, wird an dieser Stelle nicht detailliert ausdifferenziert. Man kann sich z.B. vorstellen, dass pro 10'000 km eine „Gebührenmarke“ erworben werden muss; sie wäre im Fahrzeugausweis einzukleben, dies würde bei periodischen MFK-Kontrollen (nach 4 Jahren, dann nach 7, 9, 11 usw.) kontrolliert. - Zu beachten ist, dass durch dieses System die Kilometerleistung auf Autobahnen sowie die Kilometerleistung im Ausland nicht separat erfasst werden können, sondern nur die Kilometerleistung insgesamt. GIS-gestützte Systeme, um nur die spezifische Autobahnnutzung in der Schweiz zu erheben, sind aus heutiger Sicht zu teuer, um als realistische Abbauvariante gelten zu können, der technologische Fortschritt (z.B. Daten aus Mobility Pricing) könnte dies später ändern. - Finanziell soll diese Umstellung insgesamt zu einem gleichen Ertragsaufkommen führen. Die nachfolgenden Analysen betrachten nur den aufkommensneutralen Systemwechsel hin zu einer fahrleistungsabhängigen Ausgestaltung, der Vignettenpreis wird mit CHF 40 angenommen. - Für nicht in der Schweiz wohnhafte Autofahrer: weiterhin pauschal, z.B. für 12 Monate zu CHF 40.

Tabelle 14. Fahrleistungsunabhängige Autobahnvignette: Definition, Wirkungsmechanismus und betrachtete Abbauvariante.

2. Energetische Beurteilung

Betroffenes Segment	Gesamter Strassenverkehr mit PKW (2010: 180.7 PJ) und nicht-LSVA-pflichtigen LNF (ca. 75% von 14.2 PJ), insgesamt 191.4 PJ (BAFU 2010, Anhang 3)
----------------------------	--

Abbauvariante „Pro 10'000 km eine Autobahn-Gebührenmarke“

Direkter Effekt	Eher niedrig - Die Autobahnvignette zu CHF 40 macht 0.35% der Kosten von 76 Rp./km (TCS 2013) aus (bei 15'000 km/Jahr). Diese würden in der Höhe stabil bleiben, aber neu zu 100% zu den variablen Kosten zählen, sie machen neu 41.35% statt bisher 41.0% aller Kilometerkosten aus. - Gemäss Anhang A3 verwenden wir eine langfristige Elastizität der Fahrzeugkilometer aufgrund von Änderungen der variablen Kosten von -0.75; der Anstieg der variablen Kosten um 0.85% würde zu einem Rückgang der Verkehrsmenge um 0.6% führen. Die langfristige Elastizität der Fahrzeugkilometer aufgrund von Änderungen der fixen Kosten beträgt -0.20; die Abnahme der fixen Kosten um 0.6% würde zu einer Zunahme der Verkehrsmenge um 0.1% führen. Insgesamt resultiert eine Abnahme der Fahrzeugkilometer um -0.5%. Für den Fall einer blossen Verschiebung von Kostenfaktoren von fix zu variabel gelten die obigen Elastizitäten nur bedingt. Im Sinne einer konservativen Schätzung gehen wir deshalb nur von einem Viertel des Effekts aus: - Längerfristige Verkehrsabnahme PKW/LNF um 0.13% = 0.25 PJ.
-----------------	---

Inkl. indirekte Effekte	<i>Eher niedrig</i>	– Es kommt zu einer Erhöhung der marginalen Kosten eines zusätzlichen Autokilometers und damit zu einem verstärkten Anreiz, im Einzelfall auf ÖV statt Auto zu wechseln. – Andererseits wird der Autobesitz an sich, weil die Fixkosten sinken, etwas billiger für Wenigfahrer, welche deshalb eher in die Automobilität einsteigen könnten. – Insgesamt gehen wir davon aus, dass sich die positiven und negativen indirekten Effekte aufheben und die Gesamtzahl der Fahrzeugkilometer nur aufgrund der obigen direkten Preiselastizität-Effekte zurückgeht.
-------------------------	---------------------	--

Tabelle 15. Fahrleistungsunabhängige Autobahnvignette: Energetische Beurteilung der Abbauvariante „Pro 10'000 km eine Autobahn-Gebührenmarke“.

3. Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung

Kriterium	Wirkung	Kommentar
Wirtschaftliche Wirkung: Wirtschaftssubjekte und Gesamtwirtschaft	<i>Neutral</i>	– Haushalte und Unternehmen: Die Auswirkungen sind abhängig von den mit leichten Motorwagen (Personen-, Lieferwagen) und Motorrädern zurückgelegten Fahrzeugkilometern. Haushalte mit unterdurchschnittlichen Fahrleistungen werden entlastet, während Haushalte mit hohen Fahrleistungen stärker belastet werden. Die Kaufkraft über alle Haushalte betrachtet verändert sich aber nicht. – Die Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt sind gering. Für Arbeitnehmende, die überdurchschnittliche Pendeldistanzen zurücklegen, wird die Fahrt zum Arbeitsplatz zwar teurer. Die Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt dürften dennoch sehr gering sein, weil die betroffene Personengruppe klein ist (Autobahnnutzung im Pendlerverkehr: 38% der Etappen) und weil bei der Entscheidung für eine Arbeitsstelle auch noch andere Einflussfaktoren von Bedeutung sind (z.B. Attraktivität der Arbeitsstelle). – Insgesamt werden keine Auswirkungen auf die Innovation und Forschung erwartet. – Es werden auch keine Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft erwartet, weil die Abgabenbelastung gleich bleibt.
Öffentliche Hand und Ordnungspolitik	<i>Leicht negativ</i>	– Die Einnahmen für die öffentliche Hand bleiben grundsätzlich gleich. Allerdings wird es schwieriger diese zu budgetieren, weil die Einnahmen neu von der Fahrleistung abhängig sind. Ein Rückgang der Fahrleistung kann daher unter Umständen zu einem Rückgang der Einnahmen führen. Dieser Effekt müsste im nächsten Jahr durch höhere Gebühren wieder korrigiert werden. Darüber hinaus steigt der Aufwand für die Erhebung der Abgabe. – Ordnungspolitik: Die Abbauvariante ändert die Autobahn-Vignette zu einer allgemeinen Strassenbenutzungsgebühr, unabhängig von der Strassenkategorie. Die Kosten für die Autobahninfrastruktur würden zumindest im Durchschnitt etwas verursachergerechter verteilt. Allerdings ist dabei zu beachten, dass die Einnahmen aus der Autobahnvignette nur einen Bruchteil der Ausgaben für den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen decken.
Gesellschaftliche Wirkung:	<i>Ambivalent</i>	– Die Anzahl der Fahrzeugkilometer geht leicht zurück, was die Unfallwahrscheinlichkeit leicht reduziert und die Sicherheit leicht erhöht. – Solidarität: Personen in Randregionen legen tendenziell mehr Kilometer zurück. Daher sind diese eher stärker betroffen. Eine sehr geringe Anzahl Haushalte verwendet die Autobahn nie. Sie würden neu in das Steuersubstrat einbezogen. – Keine massgeblichen Auswirkungen auf Bildung, Kultur, Gleichberichtigung und Gesundheit.
Ökologische Wirkung:	<i>Leicht positiv</i>	– Die Auswirkungen auf die Schadstoff- und Lärmbelastung sind entsprechend dem erwarteten leichten Fahrleistungsrückgang positiv, aber sehr gering.

-
- | | | |
|--|--|---|
| | | – Die Fahrleistungsreduktion führt zu keinen massgeblichen Auswirkungen auf die Naturräume. |
|--|--|---|
-

Tabelle 16. Fahrleistungsunabhängige Autobahnvignette: Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung der Abbauvariante „Pro 10'000 km eine Autobahn-Gebührenmarke“.

4. Gesamtbeurteilung

Vorteile:	– Verursachergerechtere Finanzierung der Autobahninfrastruktur. – Variabilisierung von fixen Kosten führt tendenziell zu einer ökonomisch effizienteren Allokation der Verkehrsinfrastruktur. Der Mehrkonsum, der durch die pauschale Abgabe verursacht wird, wird reduziert.
Nachteile:	– Erheblich grösserer Aufwand für die Erhebung der Abgabe. – Randregionen werden tendenziell stärker belastet.
Gesamtbeurteilung:	– Nur im Paket mit der Einführung der Fahrleistungsabhängigkeit anderer Kostenfaktoren, weil die Datengrundlage (über MFK) eingeführt werden muss; würde sich bei Road Pricing erübrigen.

Tabelle 17. Fahrleistungsunabhängige Autobahnvignette: Synthese der Abbauvariante „Pro 10'000 km eine Autobahn-Gebührenmarke“.

8.2 Fahrleistungsunabhängige Haftpflicht- und Kasko-Versicherungen

1. Definition, Abbauvariante und Wirkungsmechanismus

Kurzbeschreibung:	– Der Grossteil der heutigen Motorfahrzeugversicherungsprämien (Haftpflicht und Kasko) hängt nicht von der jährlichen Fahrleistung ab, obwohl die Anzahl der Haftpflicht- und Schadensfälle in einem direkten (aber nicht zwingend linearen) Zusammenhang mit der Fahrleistung steht. – Diese MeF stellt <i>keine</i> „klassische MeF“ dar, weil es der Privatwirtschaft grundsätzlich frei steht, die Prämien fahrleistungsabhängig zu gestalten; dies gibt es bereits heute, wenn auch in rudimentärer Form (Selbstdeklaration) bei wenigen Anbietern (VCS bzw. Zürich Versicherungen). Es gibt keine abzubauenende staatliche Regulation. Es kann postuliert werden, dass Versicherungen heute aufgrund fehlender Kontrollmöglichkeit der Selbstdeklaration auf fahrleistungsabhängige Prämien verzichten, dies aber vermehrt tun würden, wenn die benötigten Informationen zugänglich wären. – Zurzeit wird der Kilometerstand bei der Motorenfahrzeugkontrolle (MFK) zwar abgelesen, aber nicht zentral in elektronischer Form erfasst. Dies soll geändert werden, wofür die Rechtsgrundlage bereits vorhanden ist. Ab wann diese Daten EDV-mässig zur Verfügung stehen, hängt von der Umsetzung durch die kantonalen Motorfahrzeugämter ab. Die erste MFK findet nach 4 Jahren (in der Praxis oft 5 Jahre) statt, die zweite MFK 3 Jahre später, dann alle 2 Jahre. Auch nach einem Halterwechsel wird eine MFK fällig, falls die vorangehende MFK mehr als 6 Monate zurück liegt.
Hauptziel (der heute bestehenden Regulierung):	– Versicherungsprämien sollten die wichtigsten Parameter abbilden, die einen Einfluss auf Schadenhäufigkeit und Schadenhöhe haben.
Wirkungsmechanismus des energetischen Fehlanreizes:	– Die nicht fahrleistungsabhängige Ausgestaltung der Versicherungsprämien führt zu überhöhten Fix- und zu niedrigen variablen Kosten und damit zu niedrigen marginalen Kosten eines zusätzlichen Autokilometers. Es kommt zu einer Quersubventionierung von Vielfahrern durch Wenigfahrer (natürlich weisen geübte Vielfahrer eine geringere Schadensquote pro gefahrenen Kilometer auf, im Vergleich zu Wenigfahrer; dies wird jedoch auch schon über den Einbezug des bisherigen Schadenverlaufs [Bonusstufen] abgebildet. Der grundsätzlich bestehende Zusammenhang zwischen Fahrleistung und Versicherungsfällen wird dadurch nicht ausser Kraft gesetzt.)
Abbauvariante:	– Das blosse Zugänglichmachen der Kilometerstände aus MFK-Daten für Versicherer würde den oben postulierten MeF bereits vollständig abbauen. Versicherungen könnten die Prämien dann effektiver und glaubwürdiger fahrleistungsabhängig ausgestalten, müssten aber nicht. – Hier wird – im Sinne einer Maximalvariante – als Abbauvariante angenommen, dass <i>alle</i> Versicherer zu einer <i>vollständigen</i> fahrleistungsabhängigen Ausgestaltung ihrer Versicherungsprämien für Leichte Motorwagen übergehen (100% relativ, d.h. bei doppelter Fahrleistung doppelte Prämie); nicht betrachtet wird, ob es hierzu Anreize, Branchenvereinbarungen oder Vorschriften braucht. – Fahrleistung wird aufgenommen über Selbstdeklaration des Versicherungsnehmers; aber die Versicherer verfügen über eine Kontrollmöglichkeit über einen zentralen Zugriff auf MFK-Daten. – In naher Zukunft wird der bereits heute anlässlich der MFK erfasste Stand des Kilometerzählers EDV-mässig zentral verfügbar sein (siehe obigen Kurzbeschreibung). – Selbstverständlich dürfen Versicherer (wie bis anhin) weitere, energierelevante Versicherungsparameter wie z.B. Fahrzeuggrösse heranziehen.

Tabelle 18. Fahrleistungsunabhängige Haftpflicht- und Motorfahrzeugversicherung: Definition, Wirkungsmechanismus und betrachtete Abbauvariante.

2. Energetische Beurteilung

Betroffenes Segment

- Gesamtverkehr mit Leichten Motorwagen (Jahr 2010 gemäss BFE 2011: PKW: 180.7 PJ, LNF 14.2 PJ, MR 3.9 PJ): 198.9 PJ

Abbauvariante „Vollständig von der Fahrleistung abhängige Versicherungsprämien“

Direkter Effekt

Hoch

- Gemäss TCS (2013) machen die Versicherungsprämien 8.1% der Kilometerkosten von 76 Rp./km aus (3.1% Haftpflicht, 5.0% Teilkasko). Diese würden in der Höhe stabil bleiben, aber neu zu 100% zu den variablen Kosten zählen: Diese machen dann neu 49.1% statt 41.0% aller Kilometerkosten aus.
 - Gemäss Anhang A3 verwenden wir eine langfristige Elastizität der Fahrzeugkilometer aufgrund von Änderungen der variablen Kosten von -0.75 ; der Anstieg der variablen Kosten um 19.7% würde zu einem Rückgang der Verkehrsmenge um 14.8% führen. Die langfristige Elastizität der Fahrzeugkilometer aufgrund von Änderungen der fixen Kosten beträgt -0.20 ; die Abnahme der fixen Kosten um 13.7% würde zu einer Zunahme der Verkehrsmenge um 2.7% führen. Insgesamt resultiert eine Abnahme der Fahrzeugkilometer um -12.1% (dies ist sehr viel, aber auch Litman [2011, S. 73] erhält 12%).
- Für den Fall einer blossen Verschiebung von Kostenfaktoren von fix zu variabel gelten obige Elastizitäten nur bedingt. Als konservative Schätzung gehen wir deshalb nur von einem Viertel des Effekts aus, d.h. einer längerfristigen Verkehrsabnahme mit Leichten Motorwagen um 3.0%. Dies entspricht 6.0 PJ.

Inkl. indirekte Effekte

Hoch

- Die marginalen Kosten eines zusätzlichen Autokilometers erhöhen sich, dies gibt einen verstärkten Anreiz, im Einzelfall auf ÖV statt Auto zu wechseln.
- Andererseits wird der Autobesitz an sich, weil die Fixkosten sinken, etwas billiger für Wenigfahrer, welche deshalb eher in die Automobilität einsteigen könnten: Litman (2011, S. 73) berechnet einen um 1% höheren Autobesitz, was zu einer Erhöhung der Fahrleistung von 0.1 bis 0.3% (0.2 bis 0.6 PJ) führt.
- Insgesamt gehen wir davon aus, dass sich die positiven und negativen indirekten Effekte aufheben und die Gesamtzahl der Fahrzeugkilometer nur aufgrund der obigen direkten Preiselastizität-Effekte zurückgeht.

Tabelle 19. Fahrleistungsunabhängige Haftpflicht- und Motorfahrzeugversicherung: Energetische Beurteilung der Abbauvariante „Vollständig von der Fahrleistung abhängige Versicherungsprämien“.

3. Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung

Kriterium

Wirkung

Kommentar

Wirtschaftliche Wirkung:
Wirtschaftssubjekte und
Gesamtwirtschaft

Neutral

- Haushalte und Unternehmen: Die Auswirkungen sind abhängig von der Fahrleistung der Haushalte und Unternehmen. Vielfahrer werden stärker belastet, während Wenigfahrer entlastet werden. Die Kaufkraft der Haushalte insgesamt dürfte sich nicht verändern. Die Ausgaben der Unternehmen für MIV-Mobilität dürften aber steigen, weil Aussendienstmitarbeiter und Geschäftsreisende tendenziell überdurchschnittlich viele Kilometer zurücklegen.
- Gleichzeitig wird der blosse Besitz eines Autos günstiger, weil die fixen Kosten eines Autos günstiger werden. Davon dürften Autoverkäufer tendenziell profitieren, allerdings kaum in relevantem Ausmass.
- Motorfahrzeugversicherer müssen bei der Berechnung der Motorfahrzeugversicherungen zusätzliche Parameter berücksichtigen. Dies kann zu einem höheren administrativen Aufwand führen.
- Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt sind gering. Für Arbeitnehmende mit überdurchschnittlicher Pendeldistanz mit dem Auto wird die Fahrt teurer, sofern der

		ÖV keine Alternative darstellt. Dies dürfte nur ein kleines Segment betreffen, so dass die Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt sehr gering wären (weil neben Pendelkosten wichtigere Einflussfaktoren für die Arbeitsplatzwahl massgeblich sind). – Insgesamt keine Auswirkungen auf die Innovation und Forschung erwartet. – Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen dürften insgesamt vernachlässigbar sein. Dem negativen Effekt durch zusätzliche Aufwände bei den Motorfahrzeugversicherern stehen zusätzliche Umsätze der Autoverkäufer gegenüber, wobei beide Effekte gesamtwirtschaftlich unbedeutend sind
Öffentliche Hand und Ordnungspolitik	Leicht negativ	– Ordnungspolitik: Motorfahrzeugversicherungen sind Privatversicherungen. Das bloße Zurverfügungstellen der MFK-Kilometerstände für die Versicherer ist ordnungspolitisch unbedenklich. Staatliche Vorgaben zur zwingenden fahrleistungsabhängigen Prämiengestaltung stellen einen Eingriff in die Vertragsfreiheit dar. – Vollzugskosten dürften sich für die öffentliche Hand in Grenzen halten.
Gesellschaftliche Wirkung:	Leicht negativ	– Die Anzahl der Fahrzeugkilometer geht zurück. Dadurch steigt die Verkehrssicherheit, weil die Verkehrsdichte abnimmt. – Solidarität: Die mit Motorfahrzeugen zurückgelegten Tagesdistanzen sind in den Randregionen höher als in den Städten. Daher sind diese stärker betroffen. – Keine massgeblichen Auswirkungen auf Bildung, Kultur, Gleichberechtigung und Gesundheit. – Datenschutz: Jährliche Fahrleistungen sind persönliche Daten. Über den AGB wäre die Einwilligung des Versicherten einzuholen.
Ökologische Wirkung:	Stark positiv	– Der Rückgang der Fahrleistung führt zu einem Rückgang der Schadstoff- und Lärmbelastung. – Die Auswirkungen auf die Naturräume dürften gering sein.

Tabelle 20. Fahrleistungsunabhängige Haftpflicht- und Motorfahrzeugversicherung: Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung der Abbauvariante „Vollständig von der Fahrleistung abhängige Versicherungsprämien“

4. Gesamtbeurteilung

Vorteile:	– Hohe Wirkung mit geringen Nachteilen – Variabilisierung von Fixkosten führt tendenziell zu einer ökonomisch effizienteren Allokation der Verkehrsinfrastruktur. Reduktion des durch die pauschale Abgabe induzierten Mehrkonsums.
Nachteile:	– Keine klassische MeF (da keine bestehende Regulierung abzubauen), sondern MeF im weiteren Sinn (Fehlen geeigneter Daten). Falls die fahrleistungsabhängige Ausgestaltung von Prämien nicht prinzipiell freiwillig sondern verpflichtend: Eingriff in Versicherungsfreiheit; erhöhter Vollzugsaufwand bei Versicherungen.
Gesamtbeurteilung:	– Aufgrund der energetischen Relevanz ist eine freiwillige Umsetzung seitens der Versicherungsgesellschaften sehr begrüßenswert. Die Einführung eines entsprechenden Zwangs würde im Widerspruch dazu stehen, dass es sich hier nicht um eine „klassische“ MeF handelt.

Tabelle 21. Fahrleistungsunabhängige Haftpflicht- und Motorfahrzeugversicherung: Synthese zur Abbauvariante „Vollständig von der Fahrleistung abhängige Versicherungsprämien“.

8.3 Energetisch nicht-optimale Tempolimiten

1. Definition, Abbauvariante und Wirkungsmechanismus	
Kurzbeschreibung:	– Die heutigen Tempolimiten, namentlich jene für Leichte Motorwagen (PKW und LNF sowie Motorräder) auf Autobahnen, orientieren sich nicht an einem energetischen Optimum für den Antrieb mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren. Dieses Optimum liegt, je nach Auslegung des Motors und je nach Luftwiderstands-Koeffizient der Karosserie, zwischen 80 und 100 km/h.
Hauptziel (der heute bestehenden Regulierung):	– Strassenverkehrsteilnehmer möchten grundsätzlich schnell unterwegs sein. Tempolimiten werden aus den folgenden drei Gründen eingeführt: – Für die betreffende Strassenkategorie soll die <u>Sicherheit</u> unter normalen Verhältnissen auch für die anderen Verkehrsteilnehmer gewährleistet sein. – Auf einzelnen Abschnitten, namentlich auf Autobahnen, ist die Maximalgeschwindigkeit herabgesetzt, nicht aus Sicherheitsgründen, sondern zur <u>Erhöhung der effektiven Kapazität</u> des Strassenabschnitts (Verstetigung Verkehrsfluss, namentlich Reduktion der Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Leichten und Schweren Motorwagen). – Niedrigere Tempolimiten sind in der Vergangenheit auch aus <u>Luftreinhalte-Gründen</u> gefordert und in wenigen Fällen auch umgesetzt worden.
Aktuelle Vorstösse:	– Bei <u>Zügen</u> sieht die Energiestrategie Tempolimite 200 km/h aus energetischen Gründen vor
Wirkungsmechanismus des energetischen Fehlanreizes:	– Weil die Tempolimiten nur unter Massgabe der Sicherheit oder der Strassenkapazität festgelegt werden, sind sie aus energetischer Sicht zu hoch. Der Luftwiderstand hängt mit der zweiten Potenz von der Fahrgeschwindigkeit ab. Bei Geschwindigkeiten oberhalb von 100 km/h wird der Luftwiderstand zur verbrauchsbestimmenden und schnell anwachsenden Grösse.
Abbauvariante	– Einführung einer generellen Tempolimite für Leichte Motorwagen von 100 km/h auf Autobahnen (wo heute schon eine niedrigere Tempolimite signalisiert ist, bleibt diese bestehen). – Die bestehenden Autobahnen sind in der Regel für 120 km/h ausgelegt. Eine niedrigere Tempolimite könnte zumindest kurzfristig nur mit markant erhöhtem Kontrollaufwand durchgesetzt werden. Langfristig ermöglichen neue Technologien ein weniger erhöhter Kontrollaufwand.

Tabelle 22. Energetisch nicht-optimale Tempolimiten: Definition, Wirkungsmechanismus und betrachtete Abbauvariante.

2. Energetische Beurteilung

Betroffenes Segment

- Personen- und Güterverkehr (ohne LKW und Busse) auf Autobahnen: Gemäss BFE (2011) und BAFU (2010; Anhang 3) betrug der Endenergieaufwand auf Autobahnen im Jahr 2010 für PKW 65.7 PJ, für LNF 5.6 PJ, für Motorräder 1.2 PJ, insgesamt für diese drei Fahrzeugkategorien auf Autobahnen 72.4 PJ. Wir gehen hier davon aus, dass 70% der gesamten Fahrleistung mit einer de iure oder de facto Geschwindigkeit von 100 km/h oder weniger stattfindet (d.h. Signalisation 100 km/h oder niedriger; oder „gebundener Verkehr“ nahe Kapazitätsgrenze bzw. Stop+Go/ Stau), 30% der Fahrleistung wäre von der Reduktion der Tempolimits real betroffen.

Abbauvariante „Generelles Tempolimit 100 km/h auf Autobahnen“

Direkter Effekt	Eher hoch	Tiefere Tempolimits senken den Energieverbrauch: a) Bessere energetische Effizienz (weniger Luftreibung; Verbrennungsmotor nicht im angefetteten Bereich des Motorenkennfeldes) – Wir gehen davon aus, dass 30% der Verkehrsleistung eine um 14.5% höhere Energieeffizienz aufweisen wird, dies führt zu Einsparungen von 3.1 PJ. – Die Reduktion von 14.5% wurde abgeschätzt aus dem mittleren Verbrauch von Euro-3-Benzin-PKW in den beiden Fahrzyklen „AE1“ und „AE2“ (50:50 repräsentativ für ungebundener Verkehr mit Signalisation 120 km/h) versus den beiden Fahrzyklen „A3“ und „A4“ (50:50 repräsentativ für ungebundener Verkehr unter Signalisation 100 km/h) (siehe de Haan und Keller 2004). Diese Fahrzyklen haben je vergleichbare Fahrdynamiken, aber unterschiedliche Durchschnittsgeschwindigkeiten. Um 14.5% tiefere Treibstoffkosten führen (mit Elastizität 0.5) zu 7.2% mehr Fahrleistung. Insgesamt resultiert damit noch eine Abnahme von 7.2% = 1.6 PJ
Inkl. indirekte Effekte	Eher hoch	Tiefere Tempolimits führen auch zu b) verstetigter Verkehrsfluss (dies wäre vor allem relevant bei 80 km/h, weil dann Tempolimits für LKW und PKW gleich; für 100 km/h ist der Effekt bescheiden), dies führt zu höherer Energieeffizienz, aber auch zu weniger Stau und höherer Strassenkapazität und damit zu höherer MIV-Attraktivität und Mehrverkehr; c) Die bei freier Fahrt längere Reisezeiten (Zeitkosten steigen um max. 17%, falls 100 anstelle von 120 km/h) führen zu reduzierter Attraktivität MIV und damit Umstieg auf ÖV. Die MIV-Eigenelastizität zu MIV-Fahrzeit beträgt kurzfristig –0.35 bis –0.2, langfristig –0.74 bis –1.34 (ARE 2012). Ein maximaler Verkehrsrückgang von 12.5% wäre möglich (gerechnet mit –0.74). Wir nehmen an, dass sich diese (energetisch) positiven und negativen indirekten Effekte (b) und (c) aufheben und obigen direkten Effekt nicht beeinflussen.

Tabelle 23. Energetisch nicht-optimale Tempolimits: Energetische Beurteilung der Abbauvariante „Generelles Tempolimit 100 km/h auf Autobahnen“.

3. Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung

Kriterium	Wirkung	Kommentar
Wirtschaftliche Wirkung: Wirtschaftssubjekte und Gesamtwirtschaft	Leicht negativ	– Haushalte und Unternehmen: Reisen, die vorwiegend auf Autobahnen erfolgen, dauern länger. Der Zeitbedarf für die gleiche Strecke würde sich um $(0.3 \cdot 17\%) = 5.1\%$ erhöhen. Die Auswirkungen dürften am stärksten sein für Unternehmen mit vielen Aussendienstmitarbeitenden sowie Freizeitverkehr der Haushalte ausserhalb der Stosszeiten. Pendler sind weniger stark betroffen, weil innerhalb der

		Agglomerationen während den Spitzenzeiten vielerorts bereits reduzierte Höchstgeschwindigkeiten gelten (80 oder 100 km/h). Allenfalls wären Pendler stärker betroffen, die von den Randregionen in die Städte pendeln. – Auf den Arbeitsmarkt sowie Innovation und Forschung werden keine massgeblichen Auswirkungen erwartet. – Die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen dürften leicht negativ sein.
Öffentliche Hand und Ordnungspolitik	<i>Neutral</i>	– Öffentliche Hand: Die einmaligen Kosten für die Umstellung der Geschwindigkeitsbeschränkung an sich dürften – wenn in Etappen vollzogen – gering sein. Beim Kontrollaufwand wäre kurzfristig mit einem markant höheren Kontrollaufwand zu rechnen; langfristig ermöglichen neue Technologien ein nur mässig erhöhter Kontrollaufwand. Die Kosten für die Umstellung der Geschwindigkeitsbeschränkung dürften – mittelfristig betrachtet – gering sein. Durch die erhöhte Sicherheit und den besseren Verkehrsfluss könnte sich der Aufwand für die Polizei reduzieren und andere Verkehrslenkungsmassnahmen müssen evtl. später oder gar nicht ergriffen werden. – Ordnungspolitik: Keine massgeblichen Auswirkungen erwartet.
Gesellschaftliche Wirkung:	<i>Leicht positiv</i>	– Tiefere und konstantere Höchstgeschwindigkeiten können die Sicherheit erhöhen. – Keine relevanten Auswirkungen auf Bildung, Kultur, Gleichberechtigung, Gesundheit und Solidarität erwartet.
Ökologische Wirkung:	<i>Stark positiv</i>	– Die konstantere Fahrweise bei tieferer Höchstgeschwindigkeit führt zu einer tieferen Schadstoffbelastung (Schadstoff-Ausstoss steigt überproportional mit Geschwindigkeit oberhalb von 100 km/h und mit unruhigem Fahrverhalten an). – Gleichzeitig sinkt auch die Lärmbelastung, weil bei tieferer Geschwindigkeit weniger (lärmige) Luftverwirbelungen auftreten und die Abrollgeräusche der Reifen leiser sind.

Tabelle 24. Energetisch nicht-optimale Tempolimiten: Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung der Abbaubariante „Generelles Tempolimit 100 km/h auf Autobahnen“.

4. Gesamtbeurteilung

Vorteile:	– Einfach, kostengünstig umsetzbar (Einmalige Kosten der Umsignalisation) – Positive Effekte bei Verkehrssicherheit und Luftreinhaltung – Positive wirtschaftliche Effekte durch Stau-Reduktion und erhöhte Strassenkapazität
Nachteile:	– Niedrigere Durchschnittsgeschwindigkeit bedeutet längere Reisezeit, was volkswirtschaftlich schädlich ist. Die Reisezeit würde um ca. 5.1% erhöht, wobei vor allem Aussendienstmitarbeitende sowie Fahrten mit Fahrtzweck „Freizeit“ betroffen wären (Pendel+Berufsverkehr findet hauptsächlich zu Stosszeiten im gebundenen Verkehr statt). – Da heutige Autobahnen für 120 km/h ausgelegt, wäre kurzfristig ein markant erhöhter Kontrollaufwand nötig. Langfristig ermöglichen neue Technologien ein weniger erhöhter Kontrollaufwand.
Gesamtbeurteilung:	– Die Abbaubariante hat mannigfaltige Auswirkungen und ist nur schwer als rein energetisch begründete MeF-Abbaubariante konzipierbar.
Mögliche Vertiefungen:	– Win-win-Situation analysieren: Energetische Wirkung von Verkehrsverflüssigung über dynamisches Verkehrsmanagement und kapazitätsbedingte Einführung von Tempo 80/100

Tabelle 25. Energetisch nicht-optimale Tempolimiten: Synthese zur Abbaubariante „Generelles Tempolimit 100 km/h auf Autobahnen“.

8.4 Fahrleistungsunabhängige Motorfahrzeugsteuer

1. Definition, Abbauvariante und Wirkungsmechanismus

Kurzbeschreibung:	– Motorfahrzeugsteuer = kantonal. In allen 26 Kantonen je verschieden. Aber generell nie nach Kilometerleistung. – Zurzeit wird der Kilometerstand bei der Motorenfahrzeugkontrolle (MFK) zwar abgelesen, aber nicht zentral in elektronischer Form erfasst. Dies soll geändert werden, wofür die Rechtsgrundlage bereits vorhanden ist. Ab wann diese Daten EDV-mässig zur Verfügung stehen, hängt von der Umsetzung durch die kantonalen Motorfahrzeugämter ab. Die erste MFK findet nach 4 Jahren (in der Praxis oft 5 Jahre) statt, die zweite MFK drei Jahre später, dann alle 2 Jahre. Auch nach einem Halterwechsel wird eine MFK fällig, falls die vorangehende MFK mehr als 6 Monate zurück liegt.
Hauptziel (der heute bestehenden Regulierung):	– Die Erträge der kantonalen Motorfahrsteuer sollen allgemein den Unterhalt und den Ausbau der kantonalen Strassen finanzieren, inklusive hoheitlicher Aufgaben (Aufgaben der Strassenverkehrsämter und der Verkehrspolizei) (Verursacherprinzip). Teilweise kennen die Kantone klare Zweckbindungen (welche auch die Finanzierung von Agglomerations-ÖV umfassen kann) und führen eine Strassenrechnung, teilweise liegt dies nicht vor. – Teilweise lassen die kantonalen Motorfahrzeug-Steuersysteme eine Besteuerung nach dem Prinzip der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit erkennen: Die höhere Besteuerung von schwereren oder stärker motorisierten Fahrzeugen lässt sich nur teilweise mit dem Verursacherprinzip begründen, teilweise besteht hier eine umweltpolitische Lenkungswirkung.
Wirkungsmechanismus des energetischen Fehlanreizes:	– Die nicht fahrleistungsabhängige Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuern führt zu überhöhten Fix- und zu niedrigen variablen Kosten und damit zu niedrigen marginalen Kosten eines zusätzlichen Autokilometers. Es kommt zu einer Quersubventionierung von Vielfahrern durch Wenigfahrer (natürlich weist die kantonale Steuer sowohl eine „Grundkomponente“ [Vollzugsaufwand pro immatrikulierte Fahrzeug] als auch eine von der Fahrleistung abhängige Komponente auf [Unterhalt+Ausbau Strassennetz; strassenpolizeiliche Aufgaben], letztere überwiegt aber deutlich).
Abbauvariante:	– Alle 26 Kantone gestalten ihre Motorfahrzeugsteuer zu 100% fahrleistungsabhängig aus (wer doppelt so viele Kilometer fährt, bezahlt doppelt so viel). Die Kantone könnten dies je einzeln umsetzen oder dazu ein Konkordat bilden. Für den Bund wäre vermutlich eine Verfassungsänderung nötig, um entsprechende Vorschriften zu erlassen, weil die heutige Art. 129 BV (Steuerharmonisierung) nicht auf Motorfahrzeugsteuern anwendbar ist. – Wir nehmen an, dass die fahrleistungsabhängige Ausgestaltung aufkommensneutral durchgeführt wird. Der Gesamtertrag der kantonalen Motorfahrzeugsteuer ändert sich nicht, Vielfahrer bezahlen aber mehr, Wenigfahrer weniger. – Basis wäre die Selbstdeklaration (man müsste die Differenz nachzahlen, falls bei einer MFK später festgestellt wird, dass die Selbstdeklaration geringer ist als die tatsächliche gefahrene Anzahl Kilometer). – In naher Zukunft wird der bereits heute anlässlich der MFK erfasste Stand des Kilometerzählers EDV-mässig zentral verfügbar sein (siehe obigen Kurzbeschreibung). – Bei Verkauf eines Occasionsfahrzeugs müsste der Kilometerstand vertraglich festgehalten werden, mit einer Nachsteuerpflicht des vorherigen Besitzers im Falle einer Unterdeklaration. – Streng genommen werden mit dieser Abbauvariante nicht nur die in der Schweiz, sondern auch die im Ausland gefahrenen Kilometer besteuert. Dies wird nicht vertieft erörtert. Längerfristig könnten neue Datenquellen (Road Pricing) diese Unterscheidung erlauben.

Tabelle 26. Fahrleistungsunabhängige Motorfahrzeugsteuer: Definition, Wirkungsmechanismus und betrachtete Abbauvariante.

2. Energetische Beurteilung

Betroffenes Segment

- Gesamtverkehr mit Leichten Motorwagen (Jahr 2010 gemäss BFE 2011: PKW: 180.7 PJ, LNF 14.2 PJ, MR 3.9 PJ): 198.9 PJ

Abbauvariante „Vollständig kilometerabhängige kantonale Motorfahrzeugsteuer“

Direkter Effekt

*Eher
hoch*

- Gemäss TCS (2013) machen die Steuern 2.9% der Kilometerkosten von 76 Rp./km aus. Diese würden in der Höhe stabil bleiben, aber neu zu 100% zu den variablen Kosten zählen: Diese machen dann neu 43.9% statt 41.0% aller Kilometerkosten aus.
- Gemäss Anhang A3 verwenden wir eine langfristige Elastizität der Fahrzeugkilometer aufgrund von Änderungen der variablen Kosten von -0.75 ; der Anstieg der variablen Kosten um 7.0% würde zu einem Rückgang der Verkehrsmenge um 5.3% führen. Die langfristige Elastizität der Fahrzeugkilometer aufgrund von Änderungen der fixen Kosten beträgt -0.20 ; die Abnahme der fixen Kosten um 4.9% würde zu einer Zunahme der Verkehrsmenge um 1.0% führen. Insgesamt resultiert eine Abnahme der Fahrzeugkilometer um -4.3% .

Für den Fall einer blossen Verschiebung von Kostenfaktoren von fix zu variabel gelten die obigen Elastizitäten nur bedingt. Im Sinne einer konservativen Schätzung gehen wir deshalb nur von einem Viertel des Effekts aus, d.h. einer längerfristigen Verkehrsabnahme mit Leichten Motorwagen um 1.1%. Dies entspricht 2.1 PJ.

Inkl. indirekte Effekte

*Eher
hoch*

- Die Erhöhung der marginalen Kosten eines zusätzlichen Autokilometers verstärkt den Anreiz, im Einzelfall auf ÖV statt Auto zu wechseln.
- Andererseits wird der Autobesitz an sich, weil die Fixkosten sinken, etwas billiger für Wenigfahrer, welche deshalb eher in die Automobilität einsteigen könnten.
- Insgesamt gehen wir davon aus, dass sich die positiven und negativen indirekten Effekte aufheben und die Gesamtzahl der Fahrzeugkilometer nur aufgrund der obigen direkten Preiselastizität-Effekte zurückgeht.

Tabelle 27. Fahrleistungsunabhängige Motorfahrzeugsteuer: Energetische Beurteilung der Abbauvariante „Vollständig kilometerabhängige kantonale Motorfahrzeugsteuer“.

3. Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung

Kriterium	Wirkung	Kommentar
Wirtschaftliche Wirkung: Wirtschaftssubjekte und Gesamtwirtschaft	<i>Neutral</i>	– Haushalte und Unternehmen: Vielfahrer werden stärker belastet, während Wenigfahrer entlastet werden. Gleichzeitig wird der Besitz eines Autos günstiger, weil die fixen Kosten eines Autos günstiger werden. Davon dürften Autohändler profitieren. – Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt sind gering. Für Arbeitnehmende, die überdurchschnittliche Distanzen mit dem Auto zur Arbeit zurücklegen, wird die Fahrt zum Arbeitsplatz teurer, sofern der öffentliche Verkehr keine Alternative darstellt. Dies dürfte nur ein kleines Segment betreffen, sodass die Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt sehr gering sein dürften. Auch deshalb, weil neben den Kosten für die Arbeitsstelle wichtigere Einflussfaktoren für die Wahl des Arbeitsplatzes massgeblich sind (z.B. Zeitbedarf für das Erreichen der Arbeitsstelle, Attraktivität der Arbeitsstelle). – Insgesamt werden keine Auswirkungen auf die Innovation und Forschung erwartet. – Die Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft dürften insgesamt neutral sein.
Öffentliche Hand und Ordnungspolitik	<i>Leicht negativ</i>	– Ordnungspolitik: Die Finanzierung der Infrastruktur erfolgt leicht verursachergerechter.

		– Öffentliche Hand: Die Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer bleiben konstant. Allerdings dürften für die zusätzliche Erfassung der gefahrenen Kilometer Mehrkosten entstehen (diese könnten durch eine Steuererhöhung kompensiert werden, dies entspricht aber nicht der getroffenen Annahme). Darüber hinaus wird die Budgetierung der Einnahmen erschwert (variable von der Fahrleistung abhängige Einnahmen)
Gesellschaftliche Wirkung:	<i>Ambivalent</i>	– Die Anzahl der Fahrzeugkilometer geht zurück. Die Verkehrssicherheit nimmt zu, weil die Verkehrsdichte abnimmt. – Solidarität: Die mit Motorfahrzeugen zurückgelegten Tagesdistanzen sind in den Randregionen höher als in den Städten. Daher sind diese stärker betroffen. – Auf Bildung, Kultur, Gleichberechtigung und Gesundheit werden keine massgeblichen Auswirkungen erwartet.
Ökologische Wirkung:	<i>Stark positiv</i>	– Der Rückgang der Fahrleistung führt – trotz gegenläufiger Effekte wegen dem erhöhten Autobesitz – zu einem Rückgang der Schadstoff- und Lärmbelastung. – Die Auswirkungen auf die Naturräume dürften gering sein.

Tabelle 28. Fahrleistungsunabhängige Motorfahrzeugsteuer: Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung der Abbauvariante „Vollständig kilometerabhängige kantonale Motorfahrzeugsteuer“.

4. Gesamtbeurteilung

Vorteile:	– Etwas verursachergerechtere Finanzierung der Infrastruktur. – Positive ökologische Wirkung
Nachteile:	– Zusätzlicher Parameter für die Erhebung der Motorfahrzeugsteuer verursacht Mehraufwand bei den Kantonen. – Fahrleistungsabhängigkeit stellt ein Erschwernis für die Budgetierung der Einnahmen dar. Im Gegensatz zu fahrleistungsabhängigen Ausgestaltung der Autobahnvignette (was einen kompletten Systemwechsel entsprechen würde) handelt es sich hier um eine blosser Erweiterung der Berechnungsbasis, so dass keine zusätzlichen Vollzugsschwierigkeiten zu erwarten sind.
Gesamtbeurteilung:	– Diese Abbauvariante wird, in anderer Form, im Rahmen von „Mobility Pricing“ diskutiert.

Tabelle 29. Fahrleistungsunabhängige Motorfahrzeugsteuer: Synthese zur Abbauvariante „Vollständig kilometerabhängige kantonale Motorfahrzeugsteuer“.

9 MeF-Gruppe „ÖV“ (ohne Flugverkehr)

Die hier analysierten MeF-Abbauvarianten zeigen verschiedene Ausprägungen: Die Abbauvariante zur MeF „ÖV-Pauschalangebote“ führt zu Änderungen der Preise individueller ÖV-Fahrten, ist aber aufkommensneutral, d.h. der ÖV wird *insgesamt* weder teurer noch billiger. Die Abbauvariante zur MeF „ÖV-Subventionierung“ bedeutet hingegen eine Verteuerung des ÖV.

9.1 ÖV-Pauschalangebote

1. Definition, Abbauvariante und Wirkungsmechanismus

Kurzbeschreibung:	– Es gibt verschiedene „flat rate“-ÖV-Angebote, allen voran das General-Abonnement (weitere sind Jahresabonnemente regionaler Verkehrsverbünde, Streckenabonnemente, Tageskarten, „Gleis 7“-Karte, Hunde-GA, Velo-GA, Junior- und Enkelkarten) – „Bedingte“ Pauschalangebote wie die „Gleis 7“-Karte und die 9-Uhr-Tageskarte setzen Anreize, um von den Pendlerzeiten auf Randzeiten umzusteigen, wodurch das ÖV-Angebot effizienter genutzt werden kann. Diese Pauschalangebote werden hier nicht behandelt.
Hauptziel (der heute bestehenden Regulierung):	– ÖV-Pauschalangebote erhöhen die Attraktivität des ÖV namentlich für Berufspendler und sind mit ein Grund für den hohen Marktanteil des ÖV in diesem Verkehrsegment. – ÖV-Pauschalangebote haben geringe operationelle Kosten; sie können zu einer Verlagerung auf den ÖV namentlich für „Convenience“-Kunden führen
Wirkungsmechanismus des energetischen Fehlanreizes:	– ÖV-Pauschalangebote wie das GA sind verhältnismässig günstig (CHF 3'655 für die 2. Klasse ab Dezember 2014; die deutsche BahnCard 100 kostet für die 2. Klasse aktuell € 4'090). Bereits sind in der Schweiz über 420'000 GA im Umlauf, 40% aller Reisenden haben ein GA. Die SBB erhöhen die GA-Preise bereits seit einigen Jahren überproportional zu den Ticketpreisen. – Bei Pauschalkosten bestehen keine Anreize zur Verminderung von Fahrten, einerseits von Pendelfahrten (wenn auch Home Office möglich wäre), andererseits von verzichtbaren Dienstoffahrten. – Der Fehlanreiz besteht, dass Pauschalangebote sowohl die „Convenience“- als auch die „Heavy User“-Kundensegmente bedienen, womit die letztere Gruppe keinerlei Anreize zur Reduktion der Anzahl Fahrten hat.
Abbauvariante	– Abschaffung aller ÖV-Pauschalangebote, Einführung von elektronischen Fahrausweisen („easy ride“) analog zum System der Niederlande („ÖV-Chipkarte“): Die Chipkarte wird am Start-, Ziel- oder Umsteigebahnhof mittels Kartenlesegeräte ausgelesen. Jedes Verkehrsunternehmen kennt so die Beförderungsdienstleistung auf dem betreffenden Abschnitt. Die Karte muss vor Fahrtantritt mit einem Saldo (in Euro) oder einem Abonnement „geladen“ werden. Bei Fahrtantritt wird eine Kautionsabgabe, welche fällig wird, falls bei Fahrtende keine Abmeldung (Checkout) erfolgte. – Nota bene: In den Niederlanden sind weiterhin Pauschalangebote erhältlich, welche auf die ÖV-Chipkarte geladen werden können; der Preis ist aber höher und der Marktanteil dieses Produkts geringer als in der Schweiz und auch als in Deutschland, ein GA 2. Klasse kostet z.B. € 4'297. – Es wird davon ausgegangen, dass die Abschaffung der ÖV-Pauschalangebote einnahmenneutral erfolgt und theoretisch keine Auswirkungen auf das Fahrplanangebot hat. Die energetische Wirkung entsteht durch einen Rückgang beim MIV (siehe Tabelle 31).

Tabelle 30. ÖV-Pauschalangebote: Definition, Wirkungsmechanismus und betrachtete Abbauvariante.

2. Energetische Beurteilung

Betroffenes Segment

- Der Schienen-Personenverkehr umfasst ca. 7.5 PJ (INFRAS 2007, S. 171), der ÖPNV elektrisch (Trams, Trolleybusse) 0.8 PJ (INFRAS 2007), dieselbetriebene Busse 4.5 PJ (BAFU 2010, Anhang 3). Insbesondere entfallen beim Schienen-Personenverkehr von den 7.5 PJ auf die Verkehrszwecke Einkauf+Freizeit 3.3 PJ (ARE und BFS 2007, Tab. g5.5, g5.7)

Abbauvariante „Einführung der ÖV-Chipkarte ohne Flatrate-Abo“

Direkter Effekt	<i>Eher niedrig</i>	Es kommt zu verschiedenen Wirkungen, wobei es letztlich vor allem im Einkaufs- und Freizeitverkehr zu Nachfrageänderungen kommt, während der Pendel- und Berufsverkehr weniger elastisch reagiert: – (a) Die Erträge bleiben zwar insgesamt gleich, verteuern sich aber für Vielfahrer; für diese steigen sie von ca. 11 auf ca. 16 Rp/km, was einer Reduktion der km-Nachfrage durch heutige GA-Inhaber um 20 bis 30% zur Folge hätte (ARE 2012, Tab. 6) (namentlich Verzicht auf „unnötige“ [Freizeit-]fahrten); ca. 1/3 dieses wegfallenden ÖV-Verkehrs würde auf MIV umsteigen – (b) Der ÖV wird (preislich, wegen einheitlichem Preissystem; sowie in der Nutzung) attraktiver für „Gelegenheits- und mittlere Nutzer“, was zu erhöhter ÖV-Nachfrage und einem MIV-Rückgang führen würde (vollständige Substitution) Wir schätzen den Effekt, dass der ÖV für Vielnutzer (Pendler) weniger attraktiv wird, als gering ein (d.h. nur geringer Umstieg auf MIV), weil für diese Gruppe der ÖV preislich weiterhin günstiger wäre als MIV. Insgesamt gehen wir von einem leichten Rückgang der ÖV-Pkm (ersatzloser Verzicht auf gewisse Freizeitfahrten) aus. Beim MIV gehen wir von einem geringen Rückgang aus (die Wirkungen heben sich grösstenteils auf). Der energetische Effekt beträgt ca. 4 bis 6% der gesamten ÖV-Nachfrage bzw. ca. 12% der Freizeit-Nachfrage: 0.4 PJ.
Inkl. indirekte Effekte	<i>Eher niedrig</i>	Längerfristig führt die Abbauvariante auch zu einer – (c) Anpassung von Wohnorten sowie zu gewissen „Lifestyle“-Änderungen betr. der flexiblen ÖV-Nutzung. Wir nehmen die Wirkung hier konservativ als Null an, obwohl sie energetisch tendenziell positiv sein wird. Der Hauptnutzen der Abbauvariante ist nicht-energetischer Natur, da die tageszeit- und auslastungsabhängige Tarifierung möglich wird, was ein Spitzenlast-Management ermöglicht, und damit bessere Auslastungen und geringere Kosten.

Tabelle 31. ÖV-Pauschalangebote: Energetische Beurteilung der Abbauvariante „Einführung der ÖV-Chipkarte ohne Flatrate-Abo“.

3. Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung

Kriterium	Wirkung	Kommentar
Wirtschaftliche Wirkung: Wirtschaftssubjekte und Gesamtwirtschaft	<i>Leicht negativ</i>	– Haushalte: Der Wegfall des Generalabonnements bei gleichbleibenden Erträgen führt dazu, dass ÖV-Nutzer ohne GA und GA-Nutzer mit geringen Fahrleistungen entlastet werden. Vielfahrer werden stärker belastet. Davon betroffen wären hauptsächlich Pendler, die abhängig von der zurückgelegten Distanz mit deutlich höheren Mobilitätskosten rechnen müssten. Langfristig können Jobwechsel oder Wohnungsortwechsel erfolgen, weil die Pendelkosten im Vergleich zu den Lohneinnahmen zu hoch werden. Insgesamt bleibt die Kostenbelastung der Haushalte aufgrund der (in der Abbauvariante angenommenen) Ertragsneutralität der Massnahme konstant (Mehr- und Minderbelastungen verschiedener Kundengruppen gleichen sich aus).

		– Unternehmen: Geschäftsreisende, die viel mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind, müssten mit höheren Mobilitätskosten rechnen. Gelegenheitsfahrer werden entlastet. – Auf Freizeitfahrten würde tendenziell eher verzichtet. Davon wären insbesondere mit dem ÖV gut erschlossene und entlegene Tourismusdestinationen betroffen. Zusätzlich könnte die Strassenverkehrsbelastung an Freizeitdestinationen steigen, weil frühere GA-BesitzerInnen für Freizeitfahrten eher auf das Auto umsteigen. – Arbeitsmarkt: Die höheren Mobilitätskosten für Vielfahrer können allenfalls den Arbeitsmarkt räumlich etwas verkleinern: Die „zusammengewachsenen Arbeitsmärkte“ in den grossstädtisch geprägten Räumen werden unflexibler, sodass Stellenwechseln zwischen diesen Städten eher mit einem Umzug verbunden sind oder nicht stattfinden. Allerdings ist anzumerken, dass neben den Kosten für das Erreichen der Arbeitsstelle wichtigere Einflussfaktoren für die Wahl des Wohnortes und des Arbeitsplatzes massgeblich sind. – Keine massgeblichen Auswirkungen auf Innovation und Forschung erwartet. – Die Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft sind leicht negativ.
Öffentliche Hand und Ordnungspolitik	Leicht positiv	– Ordnungspolitik: Die Infrastruktur-Finanzierung erfolgt verursachergerechter. – Öffentliche Hand: An der Einnahmensituation des ÖV ändert sich gemäss Annahme nichts. Die Unterdeckung bei der Infrastruktur sowie die Defizite beim Betrieb trägt weiterhin die öffentliche Hand. Mittelfristig wird aber die Mobilitätsnachfrage gedämpft, was Bedarf und Kosten für weitere (defizitäre) Ausbauten reduziert. Die direkten und indirekten finanziellen Folgen für Transportunternehmungen, Kantone und Bund hängen von der genauen Umsetzung und dem jeweiligen Kundenmix sowie allfälligen Anpassungen in den Betriebskonzepten ab und müssten vertieft analysiert werden. Die indirekten Folgen im Strassenverkehr und Strassenbau sind in dieser Grobbeurteilung nicht genau abschätzbar.
Gesellschaftliche Wirkung:	Unsicher	– Solidarität: Von den positiven und negativen Auswirkungen sind sowohl Personen in Randregionen als auch in den grossstädtisch geprägten Räumen betroffen. Die genaue Verteilungswirkung auf die Regionen ist unklar. – Keine relevanten Auswirkungen auf Gesundheit, Gleichberechtigung, Sicherheit, Bildung und Kultur erwartet.
Ökologische Wirkung:	Neutral	– Im MIV wird per Saldo keine Veränderung angenommen. – Die Wirkung der ÖV-Reduktion auf die Umwelt (insbesondere Lärm; Energie wird oben wie immer separat beurteilt) ist gering, weil angenommen wird, dass das Fahrplanangebot gleich bleibt.

Tabelle 32. ÖV-Pauschalangebote: Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung der Abbauvариante „Einführung der ÖV-Chipkarte ohne Flatrate-Abo“.

4. Gesamtbeurteilung	
Vorteile:	– Verursachergerechtere Finanzierung der Infrastruktur
Nachteile:	– Rückverlagerung auf die Strasse mit entsprechender Zunahmen der Lärm- und Schadstoffbelastung und kurzfristig auch des Energieverbrauchs möglich. – Höhere Kosten für Vielfahrer können die Flexibilität des Arbeitsmarktes einschränken.
Gesamtbeurteilung:	– Diese Abbauvариante lässt sich nicht einführen, bevor die Realisierung von ÖV-Chipkarten absehbar ist.

Tabelle 33. ÖV-Pauschalangebote: Synthese zur Abbauvариante „Einführung der ÖV-Chipkarte ohne Flatrate-Abo“.

9.2 ÖV-Subventionierung

1. Definition, Abbauvariante und Wirkungsmechanismus

Kurzbeschreibung:	– Der schienengebundene ÖV trägt einen geringeren Anteil an seinen Infrastrukturkosten als der MIV oder der Luftverkehr (INFRAS 2003). Auch der Betrieb des ÖV ist in den meisten Fällen auf Subventionen angewiesen. Dazu werden die ÖV-Leistungen von der öffentlichen Hand (direkt oder über Verkehrsverbünden) ausgeschrieben, bestellt und bezahlt
Hauptziel (der heute bestehenden Regulierung):	– Die Subventionierung des Öffentlichen Verkehrs ist historische Tradition in allen Industrieländern. Gründe sind die Mobilität als Wachstumstreiber, geringere Umweltbelastung und reduzierter Flächenbedarf im Vergleich zum MIV sowie, in der Schweiz sehr ausgeprägt, die Bereitstellung von Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen auch in peripheren Gegenden („service public“). – Im Gegensatz zum MIV (überwiegend externe Kosten) kann beim ÖV aufgrund der Umweltvorteile des Umsteigeeffektes von einem externen Nutzen i.w.S. gesprochen werden, der durch die Subventionierung (resp. Bestellungen / Abgeltungen) berücksichtigt wird (sog. second-best-Subventionierung infolge unvollständiger Internalisierung beim MIV).
Wirkungsmechanismus des energetischen Fehlanreizes:	– Die separate Planung und Finanzierung der Schieneninfrastruktur führt tendenziell zu Fehlanreizen, weil (a) nur beschränkt Mittelverschiebungen zwischen Infrastruktur-Massnahmen und betriebliche Massnahmen erwogen werden; (b) bestimmte Regionen und Kantone im politischen Prozess auf die Erstellung zusätzlicher, betrieblich nicht optimale Schieneninfrastruktur pochen. – Die Subventionierung der meisten ÖV- und ÖPNV-Angebote führt zu einem nicht-optimalen Mitteleinsatz. Es gibt nur wenige ÖV-Anbieter und die Kostenabgrenzungen im ÖV-System (vor allem beim schienengebundenen ÖV) können nur bedingt vorgenommen werden. – Die fehlende Kostenwahrheit führt damit generell zu einem nicht-optimalen Einsatz, die Kosten für Betrieb und Infrastruktur sind tendenziell höher, die Preise damit ebenfalls. – Zu beachten sind die Differenzen zwischen der Kostenseite und dem Energiebedarf: Die Verbilligung des ÖV führt zu einer Verlagerung vom MIV hin zum ÖV; da der ÖV pro Personenkilometer etwa um einen Faktor vier energieeffizienter ist, führt diese Verbilligung tendenziell zu höheren Gesamtkosten, aber zu einer geringeren Energienachfrage.
Abbauvariante:	– Reduktion der ÖV-Subventionen so dass die ÖV-Tarife um durchschnittlich 30% erhöht werden.. – Das Fahrplanangebot wird der Nachfrage angepasst. Zumindest ein Teil der Linien, die trotz der Erhöhung der ÖV-Tarife unrentabel wären, werden eingestellt.

Tabelle 34. ÖV-Subventionierung: Definition, Wirkungsmechanismus und betrachtete Abbauvariante.

2. Energetische Beurteilung

Betroffenes Segment	– Der Schienen-Personenverkehr umfasst ca. 7.5 PJ (INFRAS 2007, S. 171), der ÖPNV elektrisch (Trams, Trolleybusse) 0.8 PJ (INFRAS 2007), dieselbetriebene Busse 4.5 PJ (BAFU 2010, Anhang 3), total 12.8 PJ.
----------------------------	--

Abbauvariante „Um 30% höhere ÖV-Tarife zwecks besserer Kostendeckung“

Direkter Effekt	<i>Niedrig (=leicht negativ)</i> Die Abbauvariante wirkt auf die gesamte ÖV- und ÖPNV-Nachfrage: – (a) Infolge höherer Tarife kommt es zu einem Rückgang der ÖV-Nachfrage (vor allem bei Freizeit- und Einkaufsverkehr, am wenigsten bei Dienstfahrten; ARE 2012, S. 18). Energetisch könnte eine ÖV-Verteuerung um 30% bei einer mittleren Elastizität von -0.247 (alle Fahrtzwecken) zu einem Rückgang beim ÖV um 0.9 bis 1.0 PJ führen. Falls 60% bis 65% der Fahrten durch MIV substituiert würden (ARE 2012, S. 18: Elastizität 0.157), welcher pro Pkm um einen Faktor 4 ineffizienter wäre, würde dem ein Mehrverbrauch von 2.4 PJ gegenüberstehen. Allerdings würde dies zu einer Zunahme des Staus führen, namentlich in Randregionen. Zusammen mit dem ohnehin prognostizierten Verkehrswachstum und der
-----------------	---

		mutmasslichen Zunahme von Engpässen auf dem Strassennetz erscheint fraglich, ob Agglo-Pendler in Zukunft in solchem Ausmass auf MIV ausweichen (können). Eine Halbierung der MIV-Substitution erscheint realistischer und würde netto zu um 0.2–0.3 PJ <i>höhere</i> Energieaufwendungen führen.
Inkl. indirekte Effekte	<i>Niedrig (=leicht negativ)</i>	Ausserdem kommt es auf Ebene des ÖV-Gesamtsystems zu – (b) Einstellung von unrentablen ÖV-Verbindungen. Aufgrund der unelastischen Nachfrage dürfte der Anteil der eingestellten ÖV-Linien gering sein, weil es zwar insgesamt zu einem Nachfragerückgang kommt, der Ertrag aber trotz kleiner Fahrgastzahl höher sein wird (Einnahmen pro Fahrgast sind höher). In Randregionen dürften jedoch bereits heute tief ausgelastete Verbindungen nicht mehr betrieben werden. Der Hauptnutzen der Abbauparallele ist finanzieller Natur (höhere volkswirtschaftliche Effizienz der eingesetzten Mittel infolge erhöhter Kostenwahrheit), auf den Mobilitätssektor bezogen ist der energetische Nutzen gering bzw. leicht negativ (je nach Substitution durch MIV, welche von Stau-Zunahme abhängt). Die energetische Wirkung der Abbauparallele wäre grösser, wenn parallel auch der MIV verteuert würde, was hier jedoch nicht untersucht wurde.

Tabelle 35. ÖV-Subventionierung: Energetische Beurteilung der Abbauparallele „Um 30% höhere ÖV-Tarife zwecks besserer Kostendeckung“.

3. Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung

Kriterium	Wirkung	Kommentar
Wirtschaftliche Wirkung: Wirtschaftssubjekte und Gesamtwirtschaft	<i>Stark negativ</i>	– Haushalte: Die Kosten für die Mobilität nehmen dort zu, wo ein Umstieg auf günstigere Alternativen (Langsamverkehr, MIV) nicht möglich ist. Dadurch sinkt die Kaufkraft der Haushalte. – Unternehmen: Die Kosten für Geschäftsreisen mit dem ÖV nehmen zu – bis zu einer Höhe, wo andere günstigere Alternativen zur Verfügung stehen. Die Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs erleiden einen Nachfragerückgang, der unter Umständen Taktausdünnungen oder die Einstellung von ganzen Linien zur Folge hat. Dies kann zu einem Arbeitsplatzabbau führen. Dafür steigen die Umsätze in den mit dem MIV verbundenen Dienstleistungen (Autogaragen, Tankstellen, Strassenunterhalt, Parkierung etc.). – Arbeitsmarkt: Je nachdem wie sich der Wegfall der Subventionen auf Pendeldistanzen auswirkt, ist denkbar, dass die Mobilität in der Schweiz reduziert wird und damit die Flexibilität des Arbeitsmarktes sinkt. Allerdings gibt es neben Pendelkosten wichtigere Einflussfaktoren für die Wahl des Arbeitsplatzes (z.B. Zeitbedarf und Attraktivität Pendelweg). – Keine massgeblichen Auswirkungen auf Forschung und Innovation erwartet. – Die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen sind stark negativ.
Öffentliche Hand und Ordnungspolitik	<i>Stark positiv</i>	– Ordnungspolitik: Die Finanzierung der Infrastruktur im Schienenverkehr erfolgt verursachergerechter. – Öffentliche Hand: Der Wegfall der Subventionierung führt zu einer Entlastung des Staatshaushaltes.
Gesellschaftliche Wirkung:	<i>Ambivalent</i>	– Keine relevanten Auswirkungen auf Gleichberechtigung, Gesundheit, Bildung und Kultur. – Sicherheit: Zunahme des Strassenverkehrs kann Sicherheit im Strassenverkehr verringern. – Randregionen wären überproportional von der Einstellung von ÖV-Linien betroffen. – Die verursachergerechtere Finanzierung führt dazu, dass nicht zukünftige Generationen die Schulden heute genutzter Infrastruktur finanzieren müssen. Die Solidarität zwischen den Generationen wird erhöht. Von einem möglichen Dienstleistungsabbau im ÖV sind hauptsächlich die Randregionen betroffen. Die

Solidarität mit den Randregionen nimmt ab, weil von den Fahrplananpassungen voraussichtlich die Randregionen mit tieferen Kostendeckungsgraden im ÖV stärker betroffen sind (Abbau des „service public“).		
Ökologische Wirkung:	<i>Stark negativ</i>	– Die Erhöhung der Kosten für den ÖV führen zu einer Verlagerung auf den MIV. Dadurch steigt die Lärm- und Schadstoffbelastung im Strassenverkehr an. Dafür nimmt die Lärmbelastung im Schienenverkehr sowie die Lärm- und Schadstoffbelastung des ÖV auf der Strasse ab. – Insgesamt geht der Bedarf nach Mobilität zurück. Dadurch sinkt die Wahrscheinlichkeit eines Infrastrukturausbaus. Trotzdem führt eine Verlagerung von der Schiene auf der Strasse zu einer Nachfrage nach zusätzlicher Strassenverkehrsinfrastruktur ohne, dass bestehende Schieneninfrastruktur zurückgebaut werden kann. Dadurch steigt insgesamt die Gefahr, dass Naturräume für neue Infrastrukturprojekte verbraucht werden.

Tabelle 36. ÖV-Subventionierung: Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung der Abbaubariante „Um 30% höhere ÖV-Tarife zwecks besserer Kostendeckung“.

4. Gesamtbeurteilung	
Vorteile:	– Entlastung des Staatshaushaltes – Verursachergerechtere Finanzierung der Infrastruktur
Nachteile:	– Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse mit negativen Umweltwirkungen möglich.
Gesamtbeurteilung:	– Aus energetischer Sicht leicht negativ (auch bei konservativen Annahmen betreffend Verlagerung ÖV zu MIV), ausser wenn freiwerdende Mittel für andere Massnahmen zur Reduktion der Energienachfrage (mit höherer Kosteneffizienz als bei verstärkter ÖV-Förderung) eingesetzt würden.

Tabelle 37. ÖV-Subventionierung: Synthese zur Abbaubariante „Um 30% höhere ÖV-Tarife zwecks besserer Kostendeckung“.

10 MeF-Gruppe „Parkplätze“

10.1 Nicht marktgerechte öffentliche Parkgebühren

1. Definition, Abbauvariante und Wirkungsmechanismus	
Kurzbeschreibung:	– Keine Marktpreise für bewirtschaftete öffentliche Parkplätze (ohne Blaue Zone) – Diese MeF umfasst nicht jene Fahrzeuge, die über Nacht im öffentlichen Raum parkiert werden (nicht-bewirtschaftete Parkplätze und Blaue Zonen). Die Jahresparkkarten der Blauen Zonen sind ebenfalls nicht marktgerechte öffentliche Parkplätze. Eine Erhöhung der Gebühren würde zu einer Erhöhung der fixen Kosten führen. Dies würde eine Abnahme des Autobesitzes sowie eine entsprechende Abnahme der Fahrleistung bewirken.
Hauptziel (der heute bestehenden Regulierung):	– Gemäss Art. 37 Abs. 2 BV dürfen für den Verkehr auf Strassen, die im Rahmen ihrer Zweckbestimmung der Öffentlichkeit zugänglich sind, keine Gebühren erhoben werden. Dies betrifft neben dem rollenden auch den stehenden Verkehr.
Heutige Rechtsgrundlagen:	– Gemäss BGE 122/279 gilt Parkieren bis 30 Min nicht als «gesteigerter Gemeingebrauch», es kann lediglich eine «Parkuhrkontrollgebühr» erhoben werden, ab 30 Min. dann aber zusätzlich eine «Parkierungsgebühr» (Gutheissung Beschwerde Stadt Zürich gg RR Kt ZH) – Die Erhebung von Parkgebühren für öffentliche Parkplätze ist eine kommunale Zuständigkeit.
Aktuelle Vorstösse:	– Der Preisüberwacher hat Parkgebühren für öffentliche Parkplätze in Stadtzentren als überhöht kritisiert und sich dabei an den Durchschnittspreisen für Parkplätze orientiert. – Exemplarisch für die kommunale Ebene: Schriftliche Anfrage SP (GR Simone Brander) an Stadtrat Zürich (NZZ 14.09.12) zur Erhebung von Parkgebühren auch nachts (zwischen 21 und 08 Uhr) und auch an Wochenenden, sowie Angleichung der Tarife an jene privater Parkhäuser.
Wirkungsmechanismus des energetischen Fehlanreizes:	– Die Parkplatzbewirtschaftung ist eines der stärksten Hebel zur Beeinflussung der motorisierten individuellen Mobilität, namentlich im Bereich von Freizeit- und Einkaufsfahrten. Dabei werden die Parkgebühren von den Autofahrenden „überhöht“ wahrgenommen und in der Verkehrsmittel- stärker gewichtet als andere, weniger „ins Auge springende“ Kostenfaktoren (namentlich die durchschnittlichen Kilometerkosten des eigenen Autos). Öffentliche Parkgebühren, welche unterhalb von jenen privater Parkhäuser liegen, führen zu Fehlanreizen und zu einer nicht-optimalen Bewirtschaftung knappen öffentlichen Bodens – Insbesondere die Kostenfreiheit (abgesehen von einer „Kontrollgebühr“) in den ersten 30 Minuten ist geeignet, zusätzliche Fahrten für kleinere Einkäufe und Freizeitaktivitäten, die ansonsten nicht, später oder gebündelt erfolgen würden, zu generieren.
Abbauvariante:	– Es wird eine neue Rechtsgrundlage geschaffen, welche eine Bewirtschaftungspflicht für öffentliche Parkplätze einführt und, zwecks Vermeidung der Konkurrenzierung privater Parkhäuser, die Erhebung marktkonformer Parkgebühren ab der 1. Minute vorschreibt.

Tabelle 38. Nicht marktgerechte öffentliche Parkgebühren: Definition, Wirkungsmechanismus und betrachtete Abbauvariante.

2. Energetische Beurteilung

Betroffenes Segment

- PKW-Verkehr mit Fahrtzwecken „Freizeit“ (für das Jahr 2010, nach BFE 2011, BFS 2012 sowie BAFU 2010, siehe Anhang 3: 85.6 PJ), „Einkauf“ (28.2 PJ) und „Service und Begleitung“ (3.7 PJ), insgesamt 117.4 PJ.

Abbauvariante „Marktgerechte öffentliche Parkgebühren, ab der 1. Minute“

Direkter Effekt

Mittel

- Die folgenden Auswirkungen werden auftreten:
 - a) Weniger Fahrten (Verzicht bzw. Kombinationen mehrere Einkäufe oder Freizeitaktivitäten in einer Autofahrt): wir gehen davon aus, dass bei 1/4 aller Fahrten öffentliche Parkplatzgebühren überhaupt eine Rolle spielen. Öffentliche Parkgebühren liegen etwa 20% bis 40% unter jenen von privaten Parkhäusern (siehe dazu Gemeinderat Stadt Zürich 2012). Wir schätzen deshalb (weil Parkgebühren unter 10% der gesamten Fahrkosten einer kürzeren Einkaufsfahrt ausmachen und die Preiselastizität pragmatisch mit -0.5 geschätzt wird) bei diesen Fahrten einen Rückgang um 1%. Dies führt zu einem energetischen Effekt von 0.3 PJ.
 - b) Kürzere Fahrten, weil die weiter entfernte – bis anhin aber günstigere – PP neu gleich teuer sind wie näher liegenden (private) PP. Dies betrifft nur einen Teil (unsere Schätzung: 20%) jenes Viertels aller Fahrten, bei denen öffentliche Parkgebühren überhaupt eine Rolle spielen. Für diese Fahrten gehen wir von einer Reduktion der gefahrenen Kilometer um 5% aus. Dies entspricht einem Effekt von 0.3 PJ.

Inkl. indirekte Effekte

Mittel

- Zusätzlich tritt ein indirekter Verlagerungseffekt auf:
 - c) mehr ÖV-Fahrten: wir nehmen an, dass 1/3 der wegfallenden Fahrten gemäss (a) durch ÖV-Fahrten ersetzt werden, welche um 75% energieeffizienter erbracht werden können
- Insgesamt beträgt der Nettoeffekt $0.3 \text{ PJ} + 0.3 \text{ PJ} - 0.025 \text{ PJ} = 0.56 \text{ PJ}$.

Tabelle 39. Nicht marktgerechte öffentliche Parkgebühren: Energetische Beurteilung der Abbauvariante „Marktgerechte öffentliche Parkgebühren, ab der 1. Minute“.

3. Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung

Kriterium

Wirkung

Kommentar

Wirtschaftliche Wirkung:
Wirtschaftssubjekte und
Gesamtwirtschaft

*Leicht
negativ*

- Haushalte: Höhere Parkgebühren führen dazu, dass die Kosten für die Haushalte mit Auto, abhängig von gesamten Parkdauer auf öffentlichen Parkplätzen, leicht zunehmen. Besonders betroffen dürften Haushalte sein, die über keinen privaten Parkplatz zu Hause verfügen oder bei der Arbeit keinen privaten Parkplatz nutzen können. Zum Vergleich: Ein reservierter Aussenabstellplatz kostet zwischen 600 und 840 CHF pro Jahr. Die Kaufkraft der Autobesitzer würde sinken und es könnten sich weniger Personen ein Auto sowie Fahrten mit dem Auto leisten.
- Unternehmen: Einkaufsgeschäfte an Standorten mit günstigen öffentlichen Parkplätzen würden einen Wettbewerbsvorteil verlieren. Andererseits vermindert sich der Wettbewerbsnachteil für Geschäfte an Standorten ohne günstige Parkplätze. Einen Wettbewerbsnachteil gegenüber Geschäften, die kostenlose Parkplätze zur Verfügung stellen, sehen wir nicht. Diese müssen die Kosten für die Bereitstellung der den Kunden gratis zur Verfügung gestellten Parkplätze ebenfalls tragen. Allenfalls würde ein kleiner Nachteil aufgrund von psychologischen Effekten entstehen. Dieser könnte aber durch die Übernahme der Parkierungskosten der Kunden mittels entsprechenden Rabatts reduziert werden.
- Es werden keine massgeblichen Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt erwartet, weil vorwiegend Einkaufs- und Freizeitfahrten von höheren Parkgebühren betroffen sind.

		– Ebenfalls werden keine massgeblichen Auswirkungen auf Innovation und Forschung erwartet. – Die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen dürften leicht negativ sein. Sie werden zudem gemildert, wenn die Einnahmen aus der Parkplatzbewirtschaftung für eine Attraktivitätssteigerung in den von der Parkgebühr betroffenen Gebieten genutzt werden.
Öffentliche Hand und Ordnungspolitik	Leicht positiv	– Öffentliche Hand: Die Einnahmen aus der Bewirtschaftung der Parkplätze steigen. – Ordnungspolitik: Die von der öffentlichen Hand zur Verfügung gestellten Parkmöglichkeiten werden verursachergerechter finanziert.
Gesellschaftliche Wirkung:	Neutral	– Keine relevanten Auswirkungen auf Gesundheit, Sicherheit, Bildung, Kultur und Solidarität erwartet.
Ökologische Wirkung:	Neutral	– Die Anzahl Fahrten (reduzierter Suchverkehr, Rückgang der Anzahl Fahrten infolge höherer Mobilitätskosten, Rückgang infolge reduzierten Autobesitz) gehen zurück. Dadurch sinkt die Lärm- und Schadstoffbelastung. Aufgrund der spezifischen Emissionsreduktionen bei den Fahrzeugen ist dieser Effekt allerdings gering, wie auch jüngst BAFU und ARE (2013), allerdings im Zusammenhang mit verkehrsintensiven Einrichtungen, zeigt. – Naturräume: Die Nachfrage nach Strasseninfrastruktur geht zurück, weil die Verkehrsbelastung sinkt. Andererseits steigt – insbesondere bei Haushalten das Bedürfnis – private Parkmöglichkeiten zu bauen. Dadurch steigt der Bodenflächenverbrauch für Parkplätze auf privaten Grundstücken. – Beide Effekte schätzen wir als sehr gering und per Saldo ungefähr neutral ein.

Tabelle 40. Nicht marktgerechte öffentliche Parkgebühren: Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung der Abbauvariante „Marktgerechte öffentliche Parkgebühren, ab der 1. Minute“.

4. Gesamtbeurteilung

Vorteile:	– Erhöhung der Nutzerfinanzierung der öffentlichen Parkplätze; Reduktion des Autobesitzes und der Fahrleistung – Durch erhöhte Kostenwahrheit und reduzierte Konkurrenzierung privater Parkhäuser insgesamt volkswirtschaftlich positiv
Nachteile:	– Kosten für die Parkplatz-Nutzer/innen
Gesamtbeurteilung:	– In der Schweiz entstehen zunehmend Kernstädte mit Fussgängerzonen und sehr hohem ÖPNV-Angebot, in denen das Parkieren auf öffentlichem Grund bereits ab der 1. Minute einen gesteigerten Allgemeingebrauch darstellen wird. Das energetische Potenzial ist, da auf Kernstädte fokussiert, nicht sehr gross.

Tabelle 41. Nicht marktgerechte öffentliche Parkgebühren: Synthese zur Abbauvariante „Marktgerechte öffentliche Parkgebühren, ab der 1. Minute“.

10.2 Gratisparkplätze Publikumsintensive Einrichtungen

1. Definition, Abbauvariante und Wirkungsmechanismus

Kurzbeschreibung:	– Publikumsintensive Einrichtungen (PE), wie Shopping- und Freizeitzentren stellen oftmals ihre Parkplätze gratis zur Verfügung, um (automobile) Kundschaft anzulocken. Die Parkplatz-Kosten werden somit quersubventioniert und nicht kostengerecht an die Kundschaft weiterverrechnet. Dadurch werden Anreize zusätzlicher Fahrten resp. zur Nutzung des MIV geschaffen. – PE werden i.d.R. in der Nähe von städtischen Agglomerationen gebaut. Bevorzugt werden Standorte in unmittelbarer Nähe zu Autobahnanschlüssen gewählt (IRL 2003, S. 38). Auch wenn je nach Praxis von Kantonen und Gemeinden z.T. neue publikumsintensive Einrichtungen nur noch mit einem sog. Fahrtenmodell bewilligt werden, resp. wenn eine gute ÖV-Erschliessung sichergestellt wird bleibt das Auto das wichtigste Transportmittel (IRL 2003, S. 53). Der Anteil des MIV ist bei diesen Zentren daher hoch (78%) (Metron et al 2002, S. 74) und das Segment der Autofahrer ist für die PE wichtig, weil diese Kundengruppe die höchsten Umsatzanteile bewirken (Metron et al 2002, S. 27). Gratisparkplätze werden bei den Kunden von PE– insbesondere bei Einkaufszentren – als selbstverständlich vorausgesetzt (IRL 2003, S. 38, EBP/Interface 2012). Die zuständigen Behörden bewilligen oftmals die kostenlosen Parkplätze – trotz ausgelöstem Mehrverkehr -, weil sie die publikumsintensiven Einrichtungen als Mittel zur Wirtschaftsförderung sehen.
Hauptziel (der heute bestehenden Regulierung):	– Die bestehende Regulierung bietet publikumsintensiven Einrichtungen die Möglichkeit, über die Gewährung kostenloser Parkplätze, ihre Attraktivität für potentielle Kunden zu steigern. Eine genügende Zahl von kostenlosen Parkplätzen fördert die Standortqualität der Einrichtung, insbesondere dann, wenn die Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht ist.
Wirkungsmechanismus des energetischen Fehlanreizes:	– Die Betreiber der publikumsintensiven Einrichtungen nehmen eine Quersubventionierung der Parkplätze vor. Dadurch sind die direkt von den Besuchern bezahlten Parkierungskosten und somit auch die Kosten für die An- und Rückreise zu tief. Der Fehlanreiz besteht darin, dass keine Kostenwahrheit herrscht und die tieferen Mobilitätskosten zusätzliche Fahrten auslösen. Anders gesagt: Die Kostenwahrheit im Bereich Mobilität wird mit dem Angebot von Gratisparkplätzen unterwandert. Dies führt dazu, dass ein Teil der Kunden die Mobilität eines anderen Teils fördert. Implizit kann dies einer Förderung negativer Externalitäten gleich kommen.
Abbauvariante:	– Festlegung von Mindesttarifen für die Parkplatznutzung abhängig von den effektiven Bodenpreisen pro m². Dies führt dazu, dass die Tarife zwar nicht überall gleich hoch, aber immer grösser als Null sind.

Tabelle 42. Gratisparkplätze Publikumsintensive Einrichtungen: Definition, Wirkungsmechanismus und betrachtete Abbauvariante.

2. Energetische Beurteilung

Betroffenes Segment

- Freizeitverkehr MIV: Fahrtzwecke Einkauf (28.2 PJ) und Freizeit (85.6.8 PJ) (ARE und BFS 2007 Tab. g5.5+g5.6). Angenommen wird, dass davon 10% auf Fahrten zu/von Publikumsintensiven Einrichtungen (PE) entfallen (11.4 PJ), von denen wiederum die Hälfte die Parkplätze bereits bewirtschaftet, auf welche aber eher die kürzeren Fahrten entfallen, so dass 2/3 der Fzkm noch nicht bewirtschaftete PP in PE betreffen würde (7.6 PJ)

Abbauvariante „Parkplatz-Bewirtschaftungspflicht für Publikumsintensive Einrichtungen“

Direkter Effekt

*Eher
niedrig*

Ausgehend davon, dass Mindestpreise für Parkplätze in der Schweiz flächendeckend eingeführt werden, sind folgende Wirkungen denkbar:

- Die Preise pro Fahrt in eine PE steigen. Dadurch nehmen die Anzahl Fahrten mit dem MIV ab. Die Einführung einer Parkplatzgebühr von 4 CHF pro Std. führt zu einer durchschnittlichen Reduktion der Fahrleistung von 11-16%. Eine Gebühr von 2 CHF pro Stunde führt zu einer Reduktion der Fahrleistung von 9-13%. Gebühren unter 2 CHF pro Stunde haben eine stark reduzierte Wirkung (Metron et al. 2002, 127).
- Es gibt aufgrund der Parkgebühren praktisch keinen Umsteigeeffekt vom Auto auf ÖV oder LV (TransferPlus AG 2008, S. 7 und JEKO AG 2007, S. 6).
- Die Reaktion auf Parkgebühren ist unelastisch; aufgrund psychologischer Faktoren kann die Anfangswirkung bei der Einführung grösser sein, während nachher ein Gewöhnungseffekt eintritt. Allerdings gibt es langfristig immer grössere Anpassungsmöglichkeiten im Verhalten. Welcher Effekt überwiegt, ist offen. Wir gehen davon aus, dass langfristig das Reduktionspotenzial tiefer ist als kurzfristig (Widmer 2004; 2013). Widmer (2013) zeigt für ein Untersuchungsgebiet Winterthur lokale Rückgänge von 2 bis 7%.
- Insgesamt schätzen wir die Abnahme der Fahrzeugkilometer im betroffenen Segment auf 5% (0.38 PJ)

Inkl. indirekte Effekte

*Eher
niedrig*

Die übrigen Wirkungen sind unklar (energetische Wirkung neutral):

- Falls in der Nähe des Zentrums kostenloser oder günstigerer Parkraum zur Verfügung steht, kann es zu vermehrtem Ausweich- und Suchverkehr kommen.
- Falls sich der Umsatz pro Besucher reduziert, würden grundsätzlich weniger publikumsintensive Einrichtungen gebaut. Dadurch würde auch der Flächenverbrauch zurückgehen. Falls sich der Umsatz pro Besucher aber erhöht, weil der Umsatz pro unternommene Fahrt steigt, erübrigt sich dieser Effekt.
- Falls aufgrund der Parkgebühren die Kosten für eine MIV-Fahrt (Zeit + Geld) zu Zentren in grösserer Nähe der Agglomeration teurer werden, sinkt die Attraktivität dieser Zentren. Periphere PE werden dadurch tendenziell eher bevorzugt, falls die minimale Gebühr niedrig ist (aufgrund der zusätzliche Kilometerkosten lohnt sich die Fahrt in die periphere PE zwar wohl nicht, Autofahrer neigen bei Kostenfaktoren wie Parkgebühren aber zu Überbewertung). Andererseits sind PP in zentrumsnahe PE heute eher schon bewirtschaftet, die peripheren eher nicht.

Tabelle 43. *Gratisparkplätze Publikumsintensive Einrichtungen: Energetische Beurteilung der Abbauvariante „Parkplatz-Bewirtschaftungspflicht für Publikumsintensive Einrichtungen“.*

3. Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung

Kriterium	Wirkung	Kommentar
Wirtschaftliche Wirkung: Wirtschaftssubjekte und Gesamtwirtschaft	<i>Leicht negativ</i>	– Haushalte: Die Kaufkraft der Haushalte wird leicht reduziert, weil die Mobilitätskosten zu publikumsintensiven Einrichtungen einsteigen. – Unternehmen: Unternehmen in publikumsintensiven Einrichtungen dürfen keine kostenlosen Parkplätze mehr anbieten. Sie verlieren dafür einen Vorteil, den sie aber durch andere Aktionen kompensieren können. Die Einnahmen aus der Parkplatzbewirtschaftung stünden ihnen dafür zur Verfügung. – Arbeitsmarkt: Keine Auswirkungen (ausschliesslich Freizeitverkehr betroffen). – Keine massgeblichen Auswirkungen auf Innovation und Forschung erwartet. – Die Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft sind leicht negativ.
Öffentliche Hand und Ordnungspolitik	<i>Leicht negativ</i>	– Öffentliche Hand: Keine Auswirkungen erwartet. Die Parkplätze bei publikumsintensiven Einrichtungen stellen i.d.R. keinen öffentlichen Grund dar. Die Einnahmen gehen somit zugunsten von privaten Unternehmen. – Ordnungspolitik: Eingriff in die freie Preisgestaltung von privaten Unternehmen.
Gesellschaftliche Wirkung:	<i>Neutral</i>	– Kostenlose Parkgebühren sind besonders bei publikumsintensiven Einrichtungen in Randregionen ein Thema. Diese verlieren die Möglichkeit, Kunden über tiefe Parkierungskosten anzulocken. Es gibt aber noch andere Möglichkeiten, sodass nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Solidarität zwischen den Regionen verändert wird. – Keine relevanten Auswirkungen auf Gleichberechtigung, Gesundheit, Sicherheit, Bildung und Kultur erwartet.
Ökologische Wirkung:	<i>Leicht positiv</i>	– Der Rückgang der Anzahl Fahrten führt zu einem Rückgang der Lärm- und Schadstoffbelastung. Die Wirkungen sind allerdings relativ gering, wie auch jüngste Veröffentlichungen des BAFU zeigen /BAFU und ARE 2013) – Die Übernachtung nach Parkplätzen geht zurück. Dadurch sinkt der Bedarf nach Parkfeldern, sodass weniger zusätzlicher Boden für Parkplätze verbraucht wird und der Druck auf die Naturräume abnimmt.

Tabelle 44. Gratisparkplätze Publikumsintensive Einrichtungen: Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung der Abbauparallel „Parkplatz-Bewirtschaftungspflicht für Publikumsintensive Einrichtungen“.

4. Gesamtbeurteilung

Vorteile:	– Reduktion der zu hohen Parkplatznachfrage; mutmasslich positive langfristige Wirkung, wenn weniger zusätzliche PE „auf der grünen Wiese“ gebaut werden
Nachteile:	– Eingriff in die wirtschaftliche Freiheit von privaten Unternehmen (Unternehmen mit kostenlosen Parkplätzen verlieren Wettbewerbsvorteile)
Gesamtbeurteilung:	– Psychologisch werden Parkgebühren überbewertet; die Einführung einer Bewirtschaftungspflicht kennt starke Befürworter und starke Gegner. Falls davon ausgegangen wird, dass die Autofahrer sich langfristig dennoch unelastisch verhalten, ist die energetische Wirkung eher gering. – Wie erwähnt handelt es sich um eine MeF im weiteren Sinn und einen Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit, der gegen die relativ geringen Energie-Effekte abgewogen werden müsste.
Mögliche Vertiefungen:	– Falls die Bewirtschaftungspflicht zur Nicht-Realisierung neuer PE führt, hätte dies grössere (hier nicht quantifizierte) energetische Auswirkungen.

Tabelle 45. Gratisparkplätze Publikumsintensive Einrichtungen: Synthese zur Abbauparallel „Parkplatz-Bewirtschaftungspflicht für Publikumsintensive Einrichtungen“.

11 MeF-Gruppe „Finanzierung/Besteuerung“

11.1 Benachteiligung Langsamverkehr

1. Definition, Abbauvariante und Wirkungsmechanismus

Kurzbeschreibung:	– Nicht alle Verkehrsträger werden „gleich“ gefördert. Oft wird behauptet, der Langsamverkehr (LV, auch „human powered mobility“ genannt), d.h. zu Fuss und mit dem Fahrrad (oder mit „fahrzeug-ähnlichen Geräten“ wie Inlineskates und Trottinets) zurückgelegten Wege, würde benachteiligt. – Es sind vor allem die Schnittstellen (mit Hauptstrassen, bei Bahnhöfen, usw.), welche Hindernisse für den LV darstellen. Das ASTRA hat ein Handbuch zur LV-Förderung in den Agglomerationsprogrammen veröffentlicht (ASTRA 2007), sowie ein Leitbild zur LV-Förderung (ASTRA 2008). – Seit 2008 wird der LV über die Agglomerationsprogramme im Rahmen des Infrastrukturfonds gefördert. Neben dieser Förderung sind vor allem die Kantone und Gemeinden sowie die Eigentümer von Bahnhofarealen für die Berücksichtigung des LV zuständig (siehe „Hauptziel“). – Es handelt sich nicht um eine MeF im engeren Sinn, jedoch um eine – im Vergleich zu ÖV und MIV – teilweise geringere Unterstützung. Bei den anderen Verkehrsträgern tragen allerdings die Verkehrsteilnehmenden die Kosten mit; beim LV fehlt diese Komponente. – Eine neue Studie zeigt den externen Gesundheitsnutzen des Langsamverkehrs und auch eine aktualisierte Bilanz der externen Kosten (Ecoplan/Infras 2014).
Hauptziel (der heute bestehenden Regulierung):	– Grundsätzlich ist die kommunale Orts- und Verkehrsplanung zuständig für eine insgesamt möglichst optimale Nutzung des öffentlichen Raums und den optimalen Einsatz der verschiedenen Verkehrsträger. Interferenzen bestehen mit dem Kanton, dessen Hauptstrassennetz den Strassenverkehr mit Ziel und/oder Start ausserhalb der Gemeinde aufnehmen soll, sowie mit regionalen ÖV-Anbietern (namentliche Busse und Trams) und dem überregionalen ÖV (Erreichbarkeit von Bahnhöfen für den ÖPNV, den MIV und den LV).
Wirkungsmechanismus des energetischen Fehlanreizes:	– Das Fehlen von Massnahmen wie das Einrichten von Velobahnnetzen in Agglomerationen sowie die LV-freundliche Ausgestaltung bei Kreiseln, Kreuzungen und Fussgängerstreifen führt indirekt zu einer höheren relativen Attraktivität der anderen Verkehrsträger ÖPNV und MIV. – Fehlende subjektive Sicherheit auf dem LV-Weg oder bei ÖV-Knotenpunkten führen zu mehr MIV-Service- und Begleitwegen („Taxifahrten“).
Abbauvariante:	– Gegenüber ASTRA (2008) beschleunigte und verstärkte LV-Förderung in Agglomerationen: – a) Mehrjährige Anschub- resp. Übergangsfinanzierung für LV-Projekte in den Kantonen / Agglomerationen (Kantone mit konkreten Projekten können Geld beantragen). Finanzierung über erweiterte Zweckbindung* der Mineralölsteuergelder für den LV, vorab für Verwendung in den Agglomerationen (LV-Agglomerationsprogramm); – b) Verankerung LV in Leistungsverträgen/Konzessionen von KTU (Veloabstellanlagen) – c) Zweckgebundene Globalbeiträge an Kantone / Agglomerationen für Bau, Unterhalt und Erneuerung der LV-Infrastruktur; – d) Begleitend werden RPG (Erschliessungsbestimmungen betreffend LV) und Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) angepasst – e) Bundesanforderungen betreffend LV für Erstellung und Genehmigung kantonaler Richtpläne. – *Siehe auch Kap. 11.(Zweckbindung der Mineralölsteuer-Erträge als MeF); beim LV fallen keine direkten Erträge an, die sich zweckbinden lassen).

Tabelle 46. Benachteiligung LV: Definition, Wirkungsmechanismus und betrachtete Abbauvariante.

2. Energetische Beurteilung

Betroffenes Segment

- PW-Verkehr innerorts für „Taxifahrten“ (Service und Begleitung), im 2010 ca. 16.8 PJ (BAFU 2010 sowie BFS und ARE 2007, Tab. g5.7)
- PW-Verkehr und Motorräder innerorts für übrige Zwecke, 2010 ca. 47.5 PJ (PW)+1.1 PJ (MR) (BAFU 2010 Anhang 3, BFS und ARE 2007)
- ÖV-Busse innerorts, 2010 ca. 3.2 PJ. (BAFU 2010, Anhang 3)

Abbauvariante „Förderung des Langsamverkehrs in Agglomerationen“

Direkter Effekt

*Eher
niedrig*

- LV-Förderung, namentlich sicherere Velowege und Fussgängerstreifen hin zu ÖV-Knoten, reduzieren den Bring-/Holverkehr
- LV-Förderung führt zu allgemeine Verlagerungen vom PW- und Motorradverkehr innerorts. Infrage kommen vor allem die zahlreichen kurzen Wege, deren energetisches Potenzial aber weniger gross ist.
- LV-Förderung ist vor allem in mittelgrossen Städten ein Thema, wo verkehrsstarke Haupt- und Kantonsstrassen das Kernsiedlungsgebiet queren und keine zusammenhängenden Velorouten bestehen und oft z.B. die Fussgängerführung als exponiert empfunden werden kann, namentlich für jüngere und ältere Personen.
- Insgesamt dürften 10% des betroffenen Innerortsverkehrs auf Ortschaften entfallen, in denen LV-Förderung relevant wäre. Von diesen Verkehr gehen wir von einer Reduktion der Service- und Begleitwege um 5% (0.08 PJ), des übrigen Innerortsverkehrs um 2% aus (0.1 PJ), insgesamt 0.2 PJ (zur Wirkung einer LV-Förderung siehe auch SVI-Studie).

Inkl. indirekte Effekte

*Eher
niedrig*

- Wir gehen davon aus, dass eine LV-Förderung keine Energieeinsparnisse beim ÖPNV bewirkt. Zwar wären kleine Rückgänge bei der ÖV-Nachfrage zu Stosszeiten denkbar, was den Einsatz von weniger oder kürzeren Bussen erlaubt. Aber bei Schlechtwetter und im Winter wäre die ÖV-Nachfrage nahezu unbeeinflusst, weshalb ein Abbau der Stosszeiten-Beförderungskapazität hier nicht unterstellt wird.

Tabelle 47. Benachteiligung LV: Energetische Beurteilung der Abbauvariante „Förderung des Langsamverkehrs in Agglomerationen“.

3. Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung

Kriterium	Wirkung	Kommentar
Wirtschaftliche Wirkung: Wirtschaftssubjekte und Gesamtwirtschaft	<i>Neutral</i>	– Für Haushalte und Unternehmungen wirkt sich die Förderung positiv aus (Verbesserungen im LV, Entlastungen von MIV und ÖV) – Offen ist, ob andernorts weniger Ausgaben getätigt werden (z.B. für den MIV), was z.B. für MIV-Nutzer/innen zu Nachteilen führen könnte. – Insgesamt sind die wirtschaftlichen Effekte und besonders die gesamtwirtschaftlichen Wirkungen als sehr gering einzustufen.
Öffentliche Hand und Ordnungspolitik	<i>Ambivalent</i>	– Wenn man von einer budgetneutralen Umlagerung bei der öffentlichen Hand ausgeht, kommt es zu Einsparungen in anderen Ausgabenbereichen. Andernfalls müssten die Einnahmen, z.B. durch Steuern oder Verkehrsabgaben, leicht erhöht werden. – Die LV-Förderung kann als Second-Best-Massnahme gesehen werden, welche als Kompensation für ungedeckte externe Kosten des MIV und des ÖV ergriffen wird, oder sie kann als Verbilligung der Mobilität gesehen werden, die grundsätzlich dem Verursacherprinzip widerspricht.
Gesellschaftliche Wirkung:	<i>Leicht positiv</i>	– Keine massgeblichen Auswirkungen auf Solidarität, Bildung, Kultur und Gleichberechtigung erwartet. – Bei Sicherheit und Gesundheit sind tendenziell Verbesserungen zu erwarten, sofern im LV auch die Sicherheit verbessert werden kann. Die gesundheitsfördernde Wirkung von Velofahren und Zu-Fuss-Gehen wird (z.B. von der WHO) oft hervorgehoben.
Ökologische Wirkung:	<i>Leicht positiv</i>	– Aufgrund der Umsteigewirkung vom MIV auf den LV ist mit einer leichten Verminderung von Luft- und Lärmemissionen zu rechnen. – Die Effekte auf Naturräume/Artenvielfalt resp. Flächenverbrauch dürften vernachlässigbar sein. Punktuell wird für den LV etwas Land beansprucht, dafür mag der eine oder andere MIV-Ausbau einige Jahre später nötig werden.

Tabelle 48. Benachteiligung LV: Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung der Abbauparadigma „Förderung des Langsamverkehrs in Agglomerationen“.

4. Gesamtbeurteilung

Vorteile:	– Die Effekte einer LV-Förderung sind langfristig, schlecht quantifizierbar und werden teilweise erst bei weit gefassten Systemgrenzen sichtbar, es ist aber unbestritten, dass sie positiv sind.
Nachteile:	– Beim LV sind meist die Gemeinde, der Kanton (Kantonsstrassen, ÖV), der ÖPNV, der überregionale ÖV und private Grundeigentümer betroffen. Auch die positiven Effekte sind dispers und fallen bei der Allgemeinheit an. – Die Entflechtung der Aufgaben der staatlichen Ebenen Bund/Kantone/Gemeinden, wie mit dem Neuen Finanzausgleich NFA begonnen, führt grundsätzlich zu höherer Effizienz – Auch beim LV ist grundsätzlich Kostenwahrheit anzustreben (Bsp. Veloparkplätze bei Bahnhöfen), soweit nicht die fehlende Internalisierung bei anderen Verkehrsmitteln kompensiert werden soll.
Gesamtbeurteilung:	– Die grösste Herausforderung scheint institutioneller und koordinativer Natur zu sein. Bundesmittel können positive katalytische Wirkung entfalten in den Bereichen Koordination und Weiterbildung, bei der Entwicklung neuer Ansätze sowie bei überregionalen ÖV-Knoten. – Zu erwähnen ist nochmals, dass es sich um eine MeF im weiteren Sinn handelt.

Tabelle 49. Benachteiligung LV: Synthese zur Abbauparadigma „Förderung des Langsamverkehrs in Agglomerationen“.

11.2 Mineralölsteuerbefreiung Land-/Forstwirtschaft und Berufsfischerei

1. Definition, Abbauvariante und Wirkungsmechanismus

Kurzbeschreibung:	Für Treibstoffe, die in der Land- und Forstwirtschaft sowie in der Berufsfischerei verwendet werden, sind Steuerbegünstigungen vorgesehen: – Landwirtschaft: Die Steuerbefreiung ist abhängig von der bewirtschafteten Fläche. Für die Berechnung wird ein Flächenfaktor mit einem Normverbrauch multipliziert (EZV 2010a, S. 2). – Forstwirtschaft: Die Höhe der Mineralölsteuerrückerstattung wird festgelegt anhand der bewirtschafteten Flächen, der ausgeführten Tätigkeiten und den eingesetzten Maschinen für die jeweils ein Normverbrauch festgelegt wurde (EZV 2010b, S.1). – Berufsfischerei: Im Gegensatz zur Steuervergünstigung bei der Land- und Forstwirtschaft ist die Steuerbegünstigung der Berufsfischerei abhängig vom tatsächlichen Verbrauch (EZV 2010c, S.1). Wie nachstehend gezeigt wird, liegt in der Schweiz (im Gegensatz zur Situation im Ausland) <i>kein</i> energetischer Fehlanreiz im eigentlichen Sinne vor (ausser bei der – absolut gesehen irrelevanten – Berufsfischerei), weil die Rückerstattung der Mineralölsteuer in der Schweiz für die Land- und die Forstwirtschaft pauschal (nach Fläche) und nicht nach tatsächlichem Energieverbrauch erfolgt.
Hauptziel (der heute bestehenden Regulierung):	– Auch wenn die eingesetzten Geräte mobil sind, handelt es sich zum grösseren Teil nicht um Verkehrszwecke, sondern um Produktionsmittel zur Herstellung land- und forstwirtschaftlicher Güter. Die traditionelle Steuerbefreiung dieser Sektoren (die auch mit dem politischen Willen zur Förderung von Gütern der Land- und Forstwirtschaft sowie der Berufsfischerei erklärt werden kann) lässt sich damit fiskaltheoretisch begründen. Die meisten anderen Industriestaaten (namentlich die gesamte EU, die USA, Kanada, usw.) befreien diese Sektoren von der Mineralölsteuer. – Vermeiden einer Anlastung von Kosten, welche für den Strassenbau- und -Unterhalt zweckgebunden sind, an nicht strassengebundenen Verbräuchen von Treibstoffen
Heutige Rechtsgrundlagen:	– Gesetz: http://www.admin.ch/ch/d/sr/641_61/index.html – Merkblätter Rückerstattungen: http://www.ezv.admin.ch/zollinfo_firmen/steuern_abgaben/00382/01875/01905/index.html?lang=de
Aktuelle Vorstösse:	– Aktuelle parlamentarische Debatte siehe unter: http://www.parlament.ch/d/suche/seiten/ge-schaefte.aspx?gesch_id=20053691
Wirkungsmechanismus des energetischen Fehlanreizes:	– Weil Diesel höher besteuert wird (und für LKW zahlreiche weitere Regulierungen bestehen), übernehmen Landwirte in einzelnen EU-Ländern zunehmend Transportaufgaben (Transporte für Baustellen sowie hin zu Verteilzentralen). Dies führt zu Mineralölsteuerausfällen (weil weniger LKW fahren) sowie zu energetischer Ineffizienz (ein LKW ist im Strassengütertransport viel energieeffizienter als ein Traktor). In der EU ist auch der Sicherheitsaspekt wichtig (höhere Gefährdung, wenn junge Traktorfahrer mit grossen Anhängern längere Strecken fahren als nötig). – In der Schweiz sind die Steuervergünstigungen in der Land- und Forstwirtschaft vollständig <i>unabhängig vom tatsächlichen Verbrauch</i>. Der Fehlanreiz im weiteren Sinn besteht nur darin, dass die Produktionskosten günstiger werden, was bei gleichbleibenden Preisen für das Endprodukt den Druck für eine effiziente Allokation der Produktionsfaktoren reduzieren kann. Dies kann beispielsweise zur Aufrechterhaltung von nicht optimalen Betriebsgrössen führen, allenfalls auch zum Einsatz von übermotorisierten Fahrzeugen (in der Forstwirtschaft), während dank normierten Ansätzen in der Landwirtschaft kein Zusammenhang zur Motorisierung besteht.
Abbauvariante:	– Aufhebung der Mineralölsteuerbefreiung. Treibstoffe für die Land- und Forstwirtschaft sowie Berufsfischerei würden der Mineralölsteuer unterstellt (inklusive dem Mineralölsteuerzuschlag)

Tabelle 50. Mineralölsteuer Land-/Forstwirtschaft: Definition, Wirkungsmechanismus und betrachtete Abbauvariante.

2. Energetische Beurteilung

Betroffenes Segment

- In der Gesamtenergiestatistik sind die Treibstoffe für die Land- und Forstwirtschaft sowie Berufsfischerei im Sektor Verkehr enthalten. Gemäss INFRAS (2008) entfallen 6.2 PJ auf die Landwirtschaft (davon 5.4 PJ Diesel) und 0.4 PJ auf die Forstwirtschaft (vor allem Benzin). Die Treibstoffe für Berufsfischerei sind in der Kategorie „Fischerei und kommerzielle Schiffe“ enthalten, wir schätzen den Anteil auf 1/3 des Benzinbedarfs dieser Kategorie (0.035 PJ). Insgesamt 6.6 PJ.

Abbauvariante „Aufhebung der Mineralölsteuerbefreiung der Land- und Forstwirtschaft“

Direkter Effekt	Niedrig	– Landwirtschaft: Die Rückerstattung der Mineralölsteuer basiert nicht auf den konkreten Treibstoffverbrauch im Einzelfall. Anreize zur Optimierung des Energieverbrauchs bestehen schon heute in Höhe des Treibstoffpreises inkl. Mineralölsteuer. Eine Aufhebung der Mineralölsteuerbefreiung führt daher nicht unmittelbar zu einer Senkung des Treibstoffverbrauches, es gibt kein zusätzlicher Anreiz zum Einsatz effizienter Maschinen. Die direkte Wirkung ist null. – Forstwirtschaft: Analog zur Landwirtschaft. – Berufsfischerei: Bei der Berufsfischerei besteht ein engerer Zusammenhang zwischen der Vergünstigung und dem tatsächlichen Treibstoffverbrauch. Die Wirkung der Aufhebung wird psychologisch dadurch allenfalls verringert, weil sich um eine nachträgliche Rückerstattung handelt. Insgesamt ist die Wirkung aufgrund der kleinen Zahl der Berufsfischer sehr gering. Im Jahr 2010 gab es noch 310 Berufsfischer, davon rund 63% vollzeitlich (BAFU 2010).
Inkl. indirekte Effekte	Niedrig	– Die generelle Verteuerung der Produktionskosten kann zu weiteren Effizienzverbesserungen und damit zu kleineren indirekten Effekten in Richtung eines effizienteren Treibstoffverbrauchs führen, ist unwahrscheinlich. Eine pauschale Reduktionswirkung von 2% bis 3% entspräche 0.01 PJ – Die Massnahme kann zum vermehrten gemeinsamen Besitz und Einsatz von Landwirtschaftsmaschinen führen. Dies spart vor allem Gerätekosten, den Einfluss auf den Treibstoffverbrauch ist vernachlässigbar. – Die höhere Belastung infolge des Wegfalls der Mineralölsteuer-Befreiung könnte bei Privatwaldbesitzern teilweise zu Verzicht auf heute nur knapp rentabler Energieholzproduktion führen, was klimapolitisch unerwünscht wäre (kein Einfluss auf Endenergienachfrage). Dieser Effekt ist allerdings vernachlässigbar klein.

Tabelle 51. Mineralölsteuer Land-/Forstwirtschaft: Energetische Beurteilung der Abbauvariante „Aufhebung der Mineralölsteuerbefreiung der Land- und Forstwirtschaft“.

3. Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung

Kriterium	Wirkung	Kommentar
Wirtschaftliche Wirkung: Wirtschaftssubjekte und Gesamtwirtschaft	Ambivalent	– Haushalte: Die Preise für Produkte der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft und der Fischerei steigen allenfalls leicht an (abhängig von den Bedingungen für die Konkurrenz). Dafür stehend die zusätzlichen finanziellen Mittel für andere staatlichen Aufgaben oder Steuersenkungen zur Verfügung. – Unternehmen: Unternehmen der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft und der Fischerei sind mit höheren Produktionskosten konfrontiert, weil staatliche Unterstützung wegfällt. Soweit diese Mehrkosten überwält werden, müssen Bezüger von Vorleistungen aus der Landwirtschaft, Forstwirtschaft und der Fischerei höhere Einkaufskosten tragen. Es ist unklar, ob diese weitergegeben werden. Unter Umständen führt dies zu positiven Auswirkungen auf die übrigen Unternehmen, weil deren Steuerbelastung geringer werden könnte.

		– Arbeitsmarkt: Der zunehmenden Produktionskosten in der Land-, Forstwirtschaft und Fischerei können zu Rationalisierungsmassnahmen und Konsolidierungen in diesen Branchen führe. Dies könnte auch zu Arbeitsplatzverlusten führen. Abhängig von der Verwendung der zusätzlichen Einnahmen aus Abgaben, könnten in anderen Branchen Arbeitsplätze geschaffen werden. – Wegfall staatliche Unterstützung kann Innovation in den betroffenen Branchen fördern; keine massgeblichen Auswirkungen auf die Forschung erwartet. – Die Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft sind ambivalent.
Öffentliche Hand und Ordnungspolitik	Leicht positiv	– Ordnungspolitik: Staatliche Subventionierung würde wegfallen. Dadurch würde der Wettbewerb gegenüber Importen (wo es noch Subventionen gibt) erhöht. Die Verursachergerechtigkeit der Infrastrukturfinanzierung würde vermindert, weil Fahrzeuge, die nicht auf öffentlicher Infrastruktur verkehren, zusätzlich belastet würden. – Öffentliche Hand: Freiwerdende Mittel könnten für die Erfüllung anderer Staatsaufgaben sowie für die Finanzierung von Leistungen eingesetzt werden.
Gesellschaftliche Wirkung:	Neutral	– Keine relevanten Auswirkungen auf Gleichberechtigung, Gesundheit, Sicherheit, Bildung und Kultur.
Ökologische Wirkung:	Neutral	– Nur geringe Reduktion der Schadstoff- und Luftbelastung. – Die Wirkung eines allfälligen Produktionsrückgangs in der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft und der Fischerei auf die Naturräume und die Artenvielfalt ist offen. Es können positive (z.B. Landschaftspflege, Biodiversität) und negative Umweltwirkungen (z.B. Gewässerbelastung) reduziert werden.

Tabelle 52. Mineralölsteuer Land-/Forstwirtschaft: Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung der Abbauvariante „Aufhebung der Mineralölsteuerbefreiung der Land- und Forstwirtschaft“.

4. Gesamtbeurteilung

Vorteile:	– Keine wesentlichen Vorteile, da keine massgeblichen energetischen Auswirkungen resultieren.
Nachteile:	– Abgabenbelastung der Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Fischerei wird erhöht. – Die Verursachergerechtigkeit der Infrastrukturfinanzierung würde vermindert, weil Fahrzeuge, die nicht auf öffentlicher Infrastruktur verkehren, zusätzlich belastet würden.
Gesamtbeurteilung:	– Im Gegensatz zur Situation im Ausland erfolgt die Rückerstattung der Mineralölsteuer in der Schweiz für die Land- und die Forstwirtschaft pauschal. Damit liegt <i>kein</i> Mechanismus für energetische Fehlanreize im eigentlichen Sinne vor. Einzig bei der – absolut gesehen irrelevanten – Berufsfischerei liegt ein eigentlicher energetischer Fehlanreiz vor. – Die insgesamt identifizierte energetische Wirkung ist entsprechend nahe bei Null, während die übrigen Auswirkungen als ambivalent oder irrelevant eingestuft werden.

Tabelle 53. Mineralölsteuer Land-/Forstwirtschaft: Synthese zur Abbauvariante „Aufhebung der Mineralölsteuerbefreiung der Land- und Forstwirtschaft“.

11.3 Zweckbindung Mineralölsteuerertrag

1. Definition, Abbauvariante und Wirkungsmechanismus

Kurzbeschreibung:	– Die Erträge der Mineralölsteuer (50% für allgemeine Bundeskasse, 50% zweckgebunden für Strassenverkehr), des Mineralölsteuerzuschlags (100% zweckgebunden für Strassenverkehr) und der Autobahn-Vignette werden für Neubau und Unterhalt von Strasseninfrastrukturen verwendet. Infolge der Neugestaltung des Finanzausgleichs (NFA) und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen ist seit 2008 das ASTRA allein für Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen zuständig.
Hauptziel (der heute bestehenden Regulierung):	– Mitfinanzierung Strassen- und Infrastrukturbau durch die Verbraucher (Verursacherprinzip). – Sicherung genügender Mittel für den Bau neuer Nationalstrassen (Spezialfinanzierung)
Heutige Rechtsgrundlage	– Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG); SR 725.116.2
Aktuelle Vorstösse	– Initiative „Für den öffentlichen Verkehr“ (Änderung, aber keine Abschaffung der Zweckbindung) – Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI – angenommen am: 9. Februar 2014 – Initiative „für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuhinitiative; Sammelbeginn März 2013): Mineralölsteuer-Erträge neu zu 100% (statt heute 50%) für den Strassenverkehr einzusetzen – Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF): soll bisher über Infrastrukturfonds und Spezialfinanzierung Strasse finanzierte Aufgaben übernehmen. Neben bisherigen Quellen (Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Vignette) sollen neu die Automobilsteuer und eine neue Pauschale für Elektroautomobile zweckgebunden einfließen. Parlamentarische Beratung ab 2015. Der Fonds wäre auf Verfassungsstufe verankert (obligatorische Volksabstimmung). Im September 2014 hat der Bundesrat die Eckwerte festgelegt und den Auftrag zur Ausarbeitung der Botschaft erteilt.
Wirkungsmechanismus des energetischen Fehlanreizes:	– Ob Zweckbindungen steuertheoretisch positiv (Verursacherprinzip) oder negativ (beeinträchtigt optimale Mittelallokation durch Parlament) sind, wird kontrovers diskutiert. – Diese Kontroverse spiegelt sich in den aktuellen Vorstössen (sh. oben): Es wird sowohl die <i>Erhöhung</i> wie die <i>Reduktion</i> von Zweckbindungs-Anteilen gefordert. Zitat aus Antwort Bundesrat zu Motion 13.3045: "Zweckbindungen sind vor allem dann geeignet, wenn die Kosten einer Aufgabe unmittelbar durch die Nutzniesserinnen und Nutzniesser finanziert werden. Mit solchen Benutzerfinanzierungen wird meist auch eine Lenkungswirkung erzielt." – Zitat aus Antwort Bundesrat zu Motion 00.3624: „Das Instrument der Zweckbindung enthält zwar durchaus Anzelelemente für die Realisierung von Strassenprojekten, da das erforderliche Geld grundsätzlich vorhanden ist. Allerdings sind daneben verschiedene andere Faktoren wie Landverbrauch, Umweltbelastung und räumliche Auswirkungen massgebend. Die Bedeutung der Zweckbindung als Anreizfaktor für den Strassenbau darf deshalb nicht überschätzt werden“. In der <i>Vergangenheit</i> ist die Bedeutung der Zweckbindung als Anreizfaktor für den Strassenbau deshalb eher gering gewesen. – Für die <i>Zukunft</i> wird postuliert, dass in Zeiten knapper Finanzmittel bei gleichzeitig ansteigenden Verkehrsinfrastruktur-Ausgaben in geringem Mass ein Anreizfaktor und damit grundsätzlich ein MeF vorliegt: Zweckgebundene Mittel werden teilweise dem üblichen Priorisierungsprozess bei der Budgetierung entzogen und die entsprechenden Ausgaben so privilegiert⁶. Zitat aus Antwort Bundesrat zu Motion 00.3624: „Ohne Zweckbindung ... wären solche Vorhaben im Budgetprozess in direkter Konkurrenz zu anderen Staatsaufgaben und damit unter enormem Druck“. Das Ausmass des Fehlanreizes ist allerdings stark kontextabhängig (Verknappung der zweckgebundenen Einnahmen zwingt ohnehin zu starker Priorisierung; Vorhandensein baureifer Projekte, usw.). – Die aktuellen Vorstösse setzen für die Finanzierung neuer Infrastruktur auf eine Verstärkung der Zweckbindungen. Dies erleichtert somit die langfristige Finanzierung neuer Infrastrukturprojekte.

⁶ Denkbar ist auch die umgekehrte These, dass die heute geltenden Mineralölsteuertarife (mit ihrem Lenkungseffekt auf den Energieverbrauch) nicht so hoch wären, wenn keine Zweckbindung für die Strassen bestehen würde, weil die Stimmbürger den Tarifierhöhungen jeweils auch zugestimmt haben, weil damit eine Zweckbindung (Finanzierung der Strassen) verbunden war, und bei tieferen Mineralölsteuertarifen auch der Lenkungseffekt geringer ausfallen würde.

	– Allfällige zusätzlich finanzierte Verkehrsprojekte generieren oftmals Mehrverkehr. Stehen infolge Aufhebung der Zweckbindung weniger Mittel für die Strasseninfrastruktur zur Verfügung, wird tendenziell weniger Infrastruktur gebaut. Dadurch vermindert sich die Kapazitätssteigerung, was zu einer Reduktion des Verkehrswachstums beiträgt.
Abbauvariante	– Vollständige Aufhebung der Zweckbindung von Mineralölsteuer und -zuschlag.

Tabelle 54. Mineralölsteuer-Zweckbindung: Definition, Wirkungsmechanismus und betrachtete Abbauvariante.

2. Energetische Beurteilung

Betroffenes Segment – Gesamter Strassenverkehr (Personen und Güter): 233.3 PJ im 2010

Abbauvariante „Vollständige Aufhebung der Zweckbindung der Mineralölsteuer“

Direkter Effekt	<i>Eher niedrig</i>	– Die meisten Finanzmittel werden für Werterhaltung eingesetzt, der kleinere Teil für eigentliche Kapazitätserweiterungen und Strassen-Neubauten – Die Wirkung tritt erst längerfristig (Einfluss auf den Bau neuer Autobahnen) ein: Die Einnahmen fliessen durch die Aufhebung nicht mehr in Strassen- und weitere Verkehrsinfrastrukturprojekte; evtl. wird deshalb in Zukunft ein Projekt weniger realisiert. In der Vergangenheit wurden die Mittel jedoch nicht ausgeschöpft, die Mittelverfügbarkeit war kein limitierender Faktor. – ARE Prognosen gehen von 2000 bis 2035 von einer Zunahme von 21% PKW-km und 46% LKW-km aus (ARE 2004 und ARE 2006). Im Falle einer Aufhebung der Zweckbindung sind die Auswirkungen offen. Die Frage ist, ob wirklich auf Neubauprojekte verzichtet würde bzw. diese namhaft später realisiert würden. – Um eine grobe Einschätzung der Grössenordnung der möglichen energetischen Wirkung zu erhalten, verwenden wir einige hypothetische Annahmen: Gestützt auf der Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln – (Botschaft PEB) kann die Annahme getroffen werden, dass drei grosse Nationalstrassenprojekte zur Engpassbeseitigung, deren Kosten gesamthaft auf 4 Mia. CHF geschätzt werden, nicht realisiert würden (Abschätzung aufgrund von Berechnungen des Mehrverkehrs von Nationalstrassenprojekten: Expertenschätzung EBP, 25.11.2011). Diese hypothetische Abschätzung berücksichtigt (logischerweise) gerade solche Bauprojekte, die kaum zu signifikantem Mehrverkehr führen werden. Gestützt auf diese Annahme kann mit einem „nicht eintretenden Mehrverkehr“ von 100 Mio. Fahrzeugkilometern gerechnet werden. Diese entsprechen 0.15% der Fahrleistung im Jahr 2030, energetisch beträgt der Effekt 0.35 PJ.
Inkl. indirekte Effekte	<i>Eher niedrig</i>	– Der nicht-eintretende Mehrverkehr hat laut Experteneinschätzung keinen Mehrverkehr auf der Schiene zur Folge. Dies ist wie folgt zu erklären: Zu einem Teil handelt es sich um Verkehr, der im Referenzfall bereits auf der Bahn ist und im Fall eines Ausbaus des Strassennetzes auf die Strasse wechseln würde. Zum anderen Teil ist es „echter“ Neuverkehr, der infolge neuer oder längerer Fahrten auf der Strasse entsteht. Die energetische Wirkung ist demzufolge eine geringere Verkehrszunahme ohne Verlagerung auf andere Verkehrssegmente.

Tabelle 55. Mineralölsteuer-Zweckbindung: Energetische Beurteilung der Abbauvariante „Vollständige Aufhebung der Zweckbindung der Mineralölsteuer“.

3. Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung

Kriterium	Wirkung	Kommentar
Wirtschaftliche Wirkung: Wirtschaftssubjekte und Gesamtwirtschaft	<i>Unsicher</i>	Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft abhängig von der Verwendung der frei werdenden Mittel: Falls für Steuererleichterungen eingesetzt, kommt es zu einer finanziellen Entlastung der Unternehmen und Haushalte. Die Steuererleichterung haben positive Auswirkungen auf die Arbeitsmärkte, Innovation, Forschung und die Gesamtwirtschaft. Falls für andere Staatsausgaben verwendet werden, sind insgesamt keine Auswirkungen zu erwarten. In beiden Fällen mittelfristig evtl. negative Folgen aufgrund zunehmender Kapazitätsengpässe im Verkehr.
Öffentliche Hand und Ordnungspolitik	<i>Leicht positiv</i>	– Öffentliche Hand erhält mehr Selbstbestimmung über die Verwendung der Einnahmen aus der Mineralölsteuer. – Ordnungspolitik: Die Auswirkungen sind abhängig von der Mittelverwendung.
Gesellschaftliche Wirkung:	<i>Unsicher</i>	– Keine nennenswerten Auswirkungen auf Gesundheit, Sicherheit, Bildung, Kultur und Gleichberechtigung erwartet. – Solidarität: Werden die Mittel für den Strassenbau beschränkt, werden Strasseninfrastrukturprojekte in den Randregionen eher zurückgestellt. Falls die frei werdenden Mittel für regionalpolitische Massnahmen verwendet werden, könnten die Nachteile kompensiert werden.
Ökologische Wirkung:	<i>Unsicher</i>	– Grundsätzlich nimmt der Flächenverbrauch für Strasseninfrastrukturen ab, wenn weniger finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Allerdings ist auch denkbar, dass auf aufwendige Ausgleichsmassnahmen (z.B. Einbettung der Infrastruktur ins Landschaftsbild) verzichtet wird oder die Mittel für Projekte eingesetzt werden, die ebenfalls zu einer Beeinträchtigung der Naturräume führt. – Falls weniger Mittel für die Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen, wird tendenziell eher weniger Infrastruktur gebaut. Dadurch kann die Kapazität der Infrastruktur sinken, was zu einer Reduktion der Anzahl Fahrten und somit zu einer Verminderung der Lärmbelastung und des Schadstoffausstoss führt. Staueffekte können umgekehrt die Belastungen auch erhöhen. Weiter ist es möglich, dass die frei werdenden Mittel für Projekte eingesetzt werden, die ebenfalls zu einer Erhöhung des Schadstoffausstosses führen.

Tabelle 56. Mineralölsteuer-Zweckbindung: Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung der Abbaubauvariante „Vollständige Aufhebung der Zweckbindung der Mineralölsteuer“.

4. Gesamtbeurteilung

Vorteile:	– Grössere Freiheit bei der Mittelverwendung
Nachteile:	– Wirkung unsicher, da primär abhängig von der Verwendung der frei werdenden Mittel – Ausbau des Strassennetzes stärker abhängig von der politischen Prioritätensetzung.
Gesamtbeurteilung:	– Die energetische Wirkung ist gering, da vor allem „Luxusbauten“ gestrichen würden, welche keinen grossen Mehrverkehr ausmachen. Zudem wurde nur eine allfällige Reduktion einer echten Verkehrszunahme als Wirkung betrachtet.
Mögliche Vertiefungen:	– Finanzierungsmechanismen im Verkehr haben sehr hohe Relevanz für den Energieverbrauch. Die Aufhebung der Zweckbindung ist konkretisierungsbedürftig und im Rahmen einer umfassenden Verkehrslenkungs-, Finanzierungs- und Planungs-Debatte zu betrachten (Mobility Pricing).

Tabelle 57. Mineralölsteuer-Zweckbindung: Synthese zur Abbaubauvariante „Vollständige Aufhebung der Zweckbindung der Mineralölsteuer“.

12 MeF-Gruppe „Flugverkehr“

Der Flugverkehr zeichnet sich durch eine sehr dynamische Preisgestaltung aus. Die Flugpreise auf einer gewissen Strecke variieren je nach Auslastung, Tageszeit, Wochentag und Buchungszeitpunkt; sie können teilweise sehr günstig sein. Auch ist die Konkurrenz zwischen den Fluggesellschaften sehr hoch, was zu einer hohen Kosteneffizienz führt. Der Flugverkehr deckt seine Infrastrukturkosten vollständig (INFRAS 2003).

Im Bereich Flugverkehr betrachtet dieser Bericht mehrere MeF, welche aus der unterschiedlichen Besteuerung einzelner Verkehrsträger entstehen. Wir untersuchen den Abbau der betrachteten MeF für Flüge in den EU/EWR-Raum (in Exkursen erwähnen wir die Wirkung eines Abbaus für alle internationalen Flüge). Ein vollständiger Abbau der betrachteten MeF würde zwar zu einer Verteuerung der internationalen Flüge in den EU/EWR-Raum führen. Aus steuerlicher Sicht würden „gleich lange Spiesse“ geschaffen (auch beim Strassen- und Schienenverkehr bestehen MeF, deren Abbau zu höherer Kostenwahrheit führen würde, diese werden in diesem Bericht ebenfalls analysiert). Das Verhältnis beispielsweise zwischen Bahn und Flugzeug würde sich aber nicht fundamental ändern. Letzteres würde für lange Distanzen auch nachher in vielen Fällen die preislich günstigere Alternative darstellen. Die Betrachtung einer vollständigen Internalisierung z.B. der (heute noch unbekannten und auch nur bedingt monetarisierbaren) Folgekosten des Klimawandels würde alle Verkehrsträger betreffen und ist nicht Gegenstand dieses Berichts.

12.1 Mineralölsteuerbefreiung des internationalen Luftverkehrs

1. Definition, Abbauvariante und Wirkungsmechanismus

Kurzbeschreibung:

- Flugtreibstoffe für Flüge ins Ausland unterliegen nicht der Mineralölsteuer. Bereits mit der 1944er Chicagoer Konvention wurde zwischen allen Vertragsstaaten vereinbart (Art. 15 und 24), dass ausländische Fluggesellschaften gleich wie die inländischen zu behandeln seien und an Bord befindliche Güter (inkl. Treibstoff) zollfrei auch wieder ausgeführt werden dürfen. Daraus hat sich die weitgehende Steuerfreiheit des internationalen Flugverkehrs entwickelt (nahezu alle bilateralen Luftverkehrsabkommen schreiben die steuerfreie Abgabe von Flugtreibstoffen für internationale Flüge vor). Heute verzichten alle Vertragsstaaten auf Treibstoffsteuern für den internationalen Flugverkehr, erheben diesen aber teilweise für Inlandflüge (pro 1000 Liter: NL €200, Japan €239, USA €6 bis €30 [(SEC(2005) 467 von 5.04.2005], Norwegen, Indien, Schweiz). Einige Länder haben andere Steuern eingeführt (F, UK, IRL; in Deutschland seit 1.1.2011; 2008/2009 gab es auch eine Flugtaxe von €11/€45 in NL), welche aber nicht als Treibstoffsteuern ausgestaltet sind.
- Schon heute steuerpflichtig sind Treibstoffe für Flüge im Inland und zu privaten Zwecken. Die Erträge werden zweckgebunden für den Flugverkehr eingesetzt: Ende 2009 hatte das Schweizer Stimmvolk der Änderung von Art 86 BV zugestimmt: Die Anpassung des Mineralölsteuergesetzes (in Kraft seit August 2011) ermöglicht es, Erträge des Bundes aus der Kerosenbesteuerung (ca.40–50 Mio. Franken pro Jahr) künftig für Belange der Luftfahrt zu verwenden. Früher flossen diese Gelder – abgesehen vom Anteil für die Bundeskasse – in den Strassenverkehr.

Hauptziel:

- Ziel der Chicagoer Konvention ist die Gleichbehandlung in- und ausländischer Fluggesellschaften und die Vermeidung von offenem oder verstecktem Protektionismus.

Heutige Rechtsgrundlagen:	– Art. 17 Abs. 2 MinöStG (SR 641.61) – Art. 37 MinVG (BG Verwendung zweckgeb. MinÖSt und Nationalstrassenabgabe; SR 725.116.2), MinLV (V Verwendung zweckgeb. MinÖSt für Massnahmen im Luftverkehr; SR 725.116.22)
Aktuelle Vorstösse:	– Motion Studer Heiner „Ökologische Steuerreform“; – Die EU strebt seit 2000 die Einführung von Steuern auf Flugtreibstoffe an COM(2000) 110 vom 02.03.2000). Gemäss EU-Richtlinie 2003/96/EC können EU-Mitgliedstaaten bilateral die Erhebung von Flugtreibstoff-Steuern einführen.
Wirkungsmechanismus des Fehlanreizes:	– Internationaler Luftverkehr wird durch Steuerbefreiung indirekt begünstigt, was zu Mehrkonsum sowie – falls konkurrenzfähige Bahnverbindung vorhanden – zu einer Marktverzerrung im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln führt. – Der Anreiz zur Nutzung von weniger ressourcenintensiven Optionen wie Ferien im Inland oder Videokonferenzen ist durch tiefe Flugkosten weniger hoch. Externe Umweltkosten sind nur teilweise internalisiert (z.B. lärmabhängige Abgaben). Der Luftverkehr trägt jedoch die Sicherheitskosten weitgehend selbst, die bei Strasse und Schiene weitgehend von der öffentlichen Hand bezahlt werden. Der Luftverkehr deckt seine Infrastrukturkosten vollständig (INFRAS 2003).
Abbauvariante „Mineralölsteuer für EU/EWR+CH-Flüge“	Vereinfacht ausgedrückt sind heute die internationalen Linien- und Charterflüge von der Mineralölsteuer befreit. Diese Befreiung von Mineralölsteuer und Mineralölsteuerzuschlag soll aufgehoben werden, sodass für internationale Flüge in den EU/EWR-Raum die gleichen Bedingungen gelten. – Diese Abbauvariante ist nicht kurzfristig realisierbar: Die CH müsste sie im Gleichschritt mit der EU umsetzen. Es wären nur grenzüberschreitende Flüge in den EU+EWR-Raum betroffen. – Die Abbauvariante setzt voraus, dass neu die EU (nicht nur ihre Mitgliedstaaten) Vertragspartner der Chicagoer Konvention würden (damit EU als Inlandraum gelten kann) und zusätzlich auch die Ausdehnung auf den EWR+CH-Raum im Einklang mit der Chicagoer Konvention erfolgt.
Exkurs: Globale Abbauvariante	– Im Sinne eines Exkurses schätzen wir auch die energetischen Auswirkungen der Ausdehnung der Abbauvariante auf alle internationalen Flüge.

Tabelle 58. Mineralölsteuerbefreiung internationaler Luftverkehr: Definition, Wirkungsmechanismus und betrachtete Abbauvariante.

2. Energetische Beurteilung

Betroffenes Segment

- 2009 waren 76% der total gerundet 400'000 Bewegungen (Linien- und Charterverkehr in die Schweiz bzw. ab der Schweiz) solche mit einem Abflug- oder Anflugsland in EU oder EWR; auf diese entfielen 35% der total 2'508 kT Kerosin, diese 35% entsprechen ca. 37.5 PJ (BAZL 2013). Wir schätzen, dass davon 20% auf Business- und 80% auf Leisur-Flüge entfallen.

Abbauvariante „Mineralölsteuer für EU/EWR+CH-Flüge“

Direkter Effekt

Hoch

- Bei der Wirkungsabschätzung verwenden wir ein grobes Modell und unterscheiden nicht nach Destinationen, Fluglängen oder Flugstrecken.
- Eine Mineralölsteuer von CHF 0.73⁷ bis 0.77/Liter (INFRAS 2011, S. 34) führt zu einem Preisanstieg der Flugreisen um 21% bei Kurzstrecken innerhalb Europas. Auf die Preiselastizitäten von –0.5/–1.2 (INFRAS 2009, S.36, Tab.9) für Business-/Leisure-Europaflüge wenden wir einen Konservativitätsabschlag von 25% an. Es resultiert eine Abnahme der Anzahl Flugreisen von/in den EU/EWR-Raum von 17%. Unter der Annahme, dass sich dies 1:1 in einer Abnahme der Anzahl Flüge umsetzt, entspricht dies 6.3 PJ.

Inkl. indirekte Effekte

Hoch

- Nicht zu allen Kurzstreckenflügen bestehen Alternativen, ab 800 km Distanz werden Flug und Auto oder Fernbus schnell unattraktiv. Wir nehmen an, dass die Abnahme der Flüge um ca. 17% auf die folgenden Verhaltenswirkungen entfällt:
- Zu 25% Verlagerung der Flugreisen auf Bahn oder Fernbus; dies führt zu energetischen Mehraufwendungen von ca. 0.16 PJ.
- Zu 25% Verlagerung der Flugreisen auf MIV und Fernbusse; dies führt zu energetischen Mehraufwendungen von ca. 0.63 PJ
- Zu 50% Nachfrage-Rückgang (kürzere Strecken, Verzicht)
- Der Nettoeffekt beträgt ca. 5.5 PJ (5.1% der Energie des gesamten Flugverkehrs)

Exkurs:

Globale Abbauvariante

- 2009 entfielen 16% der total gerundet 400'000 Bewegungen (Linien- und Charterverkehr in die Schweiz bzw. ab der Schweiz) auf Drittländer; diese machen 64% der total 2'508 kT Kerosin aus, ca. 68.4 PJ (BAZL 2013). Wir schätzen, dass davon 20% auf Business- und 80% auf Leisure-Flüge entfallen.
- Eine Mineralölsteuer von CHF 0.73 bis 0.77/Liter führt zu einem Preisanstieg der Flugreisen um 39% für Interkontinentalflüge. Auf die Preiselastizitäten von –0.4/–1.0 (INFRAS 2009, S.36, Tab.9) für interkontinentale Business-/Leisure-Flüge wenden wir einen Konservativitätsabschlag von 25% an. Es resultiert eine zusätzliche Abnahme (ohne EU/EWR-Flüge) von 17.6 PJ. Es treten keine indirekte Effekte auf (Interkontinentalflüge können nicht durch MIV/ÖV substituiert werden).

Tabelle 59. Mineralölsteuerbefreiung internationaler Luftverkehr: Energetische Beurteilung der Abbauvariante „Mineralölsteuer für EU/EWR+CH-Flüge“.

⁷ EZV: Tares-Abfrage Zollltarifnummer: 2710.1111, Schlüssel 911 – Flugbenzin (AvGas, MoGas): Mineralölsteuer: 431.20 CHF pro 1'000l bei 15°C, Mineralölsteuerzuschlag: 300 CHF pro 1'000l bei 15°C.

3. Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung

Kriterium	Wirkung	Kommentar
Wirtschaftliche Wirkung: Wirtschaftssubjekte und Gesamtwirtschaft	Stark negativ	– Unternehmen: Fluggesellschaften sind mit höheren Treibstoffkosten und einem Nachfragerückgang konfrontiert. Die Reisekosten von international ausgerichteten Unternehmen steigen. Auch der Tourismus ist betroffen. – Haushalte: Die Kosten für (EU/EWR-)Flugreisen steigen. – Arbeitsmarkt: Abnahme der Nachfrage nach Arbeitskräften in der Luftfahrtindustrie. Allerdings weitgehende oder vollständige Kompensation durch eine Zunahme in anderen (arbeitsintensiveren) Branchen der Personenbeförderung. – Forschung- und Entwicklung sparsamer Antriebstechnologien wird gefördert.
Öffentliche Hand und Ordnungspolitik	Stark positiv	– Ordnungspolitik: Ungleiche Besteuerung von internationalem Flugverkehr und anderem Personenverkehr wird aufgehoben. Allerdings deckt der Flugverkehr seine Infrastrukturkosten bereits auch ohne Mineralölsteuer. Aus ordnungspolitischer Sicht sollte die Mineralölsteuer auf Flugtreibstoffe so hoch sein wie jener Teil der Mineralölsteuer (inkl. -Zuschlag), der für Nicht-Strassenzwecke verwendet wird (die Internalisierung externer Kosten ist nicht Gegenstand dieses Berichts, der sich auf Fehlanreize aus energetischer Sicht beschränkt). – Die öffentliche Hand profitiert von zusätzlichen Steuereinnahmen.
Gesellschaftliche Wirkung:	Neutral	– Der Zugang zu Mobilität wird verändert, was neben wirtschaftlichen Auswirkungen (siehe oben) auch gesellschaftliche haben kann. Diese können positiv oder negativ sein. Bei verschiedenen Aktivitäten (Verwandtenbesuche, kultureller Austausch, Ausbildungsaufenthalte und Bildungsreisen) kann es zu Verlagerungen hin zu geringeren Distanzen/reduzierten Häufigkeiten führen.
Ökologische Wirkung:	Stark positiv	– Der Rückgang der Anzahl Flüge führt zu einer Reduktion der Emissionen aus Flugtreibstoffen. Ein Rückgang des Flächenverbrauchs für Luftfahrtinfrastruktur wird nicht unmittelbar erwartet.

Tabelle 60. Mineralölsteuerbefreiung internationaler Luftverkehr: Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung der Abbaubariante „Mineralölsteuer für EU/EWR+CH-Flüge“.

4. Gesamtbeurteilung

Vorteile:	– Ungleichheiten bei der Besteuerung Luftverkehr und anderer Verkehrsträger werden reduziert.
Nachteile:	– Abhängig von internationalen Abkommen – Zusätzliche Abgabenbelastung für Flugreisende (geschäftlich und privat) sowie für Fluggesellschaften und Wirkungen auf den Tourismus – Verzerrung zulasten von Flügen mit innereuropäischen Zwischenstopps, während Direktflüge nach Übersee bevorteilt werden (z.B. ZRH-NY ist befreit, aber ZRH-London-NY muss z.T. zahlen)
Gesamtbeurteilung:	– Der Beitritt der EU bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ist derzeit kein Thema. Diese Massnahme ist daher noch längere Zeit hinaus nicht umsetzbar. – Die Anpassung des Mineralölsteuergesetzes ist auf Bundesebene grundsätzlich einfach umsetzbar. Auch wenn die Besteuerung EU-intern eingeführt würde (dies könnte zum Beispiel erfolgen, indem die EU anstelle ihrer Mitgliedstaaten Vertragspartner der Chicagoer Konvention würde und damit die EU-internen Flüge „inländisch“ wären), ist noch ungeklärt, wie dies auf den EWR+CH-Raum ausgedehnt werden könnte, ohne die Chicagoer Konvention zu verletzen. Bei einer Verletzung wären internationale Retorsionsmassnahmen zu befürchten (siehe dazu auch Infrass 2011).

Tabelle 61. Mineralölsteuerbefreiung internationaler Luftverkehr: Synthese zur Abbaubariante „Mineralölsteuer für EU/EWR+CH-Flüge“.

12.2 Fehlende Integration des Flugsektors in ein Emissionshandelssystem

Der internationale Luftverkehr steht nur teilweise in Konkurrenz zu anderen Verkehrsträgern wie Zug, Auto und Fernbus. Für grössere Distanzen gibt es keine alternativen Verkehrsmittel. Der internationale Luftverkehr kann deshalb entweder als energie-intensiver Wirtschaftszweig aufgefasst werden, oder als Verkehrsträger. Im ersteren Falle kann die fehlende Einbindung in ein Emissionshandelssystem als Fehlanreiz betrachtet werden, im zweiten Fall die fehlende Besteuerung der Treibstoffe (auch bei anderen grenzüberschreitenden Verkehren gibt es hier Fehlanreize). Energiepolitisch kann es zu Doppelbelastungen kommen, wenn der Flugverkehr sowohl in ein Emissionshandelssystem eingebunden als auch Treibstoffsteuern unterstellt würde. Die Chicago-Konvention selber steht beiden Ansätzen nicht entgegen (Art. 15 verlangt lediglich die Gleichbehandlung von Inland- und internationalen Flügen; Art. 24 verbietet lediglich die nachträgliche Zollbelastung von Treibstoffen, die bereits an Bord des Flugzeugs sind). In bilateralen Luftverkehrsabkommen gibt es aber weltweit einschränkendere Regelungen, welche Treibstoffbezüge für internationale Flüge von einer Besteuerung ausnehmen.

Die Integration des Flugsektors würde erfolgen, indem die Schweiz ihren Luftverkehr in das Schweizer Emissionshandelssystem (CH-EHS) einbindet und dieses zeitgleich mit dem Emissionshandelssystem der EU (EU-ETS) verlinkt. Nach einem Unterbruch Anfang 2014 wurden die technischen Gespräche über diese Verlinkung wieder aufgenommen; die Verhandlungen sind weit fortgeschritten (Antwort BR vom 27.08.2014 auf Parlamentarische Anfrage 14.1054). Dabei sollen alle Intra-EU/EWR/CH-Flüge einbezogen werden:

- Die EU hat ursprünglich beschlossen, Flüge aller Luftfahrzeugbetreiber mit Start und/oder Ziel im EU/EWR-Raum dem EU-ETS zu unterstellen – für die gesamte Flugstrecke.
- Im Oktober 2013 hat die UNO-Organisation International Civil Aviation Organization (ICAO) beschlossen, einen weltweiten marktbasierten CO₂-Mechanismus für die internationale Luftfahrt zu entwickeln und das Resultat dieser Entwicklungsarbeit 2016 an der 39. ICAO-Generalversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen. Ein Einführungsdatum wird nicht explizit genannt, aber das Ziel eines karbonneutralen Wachstums ab 2020 formuliert. Bis zum Einführungsdatum sollen Staaten die Möglichkeit haben eigene Systeme einzuführen, vorausgesetzt, dass dafür ein gegenseitiges Einverständnis besteht. Die europäischen Staaten (inkl. Schweiz) haben gegen letztere Bestimmung allerdings Vorbehalte eingelegt.
- Um den Verhandlungen innerhalb der ICAO Raum zu geben, hat die EU Anfang April 2014 die Einbindung der Nicht-EU/EWR-Luftfahrzeugbetreiber bis Ende 2016 suspendiert („stop the clock“-Moratorium). Die Schweiz gilt (im Gegensatz zum 2013er Moratorium) als Drittstaat, Flüge von/in die Schweiz unterliegen nicht dem EU-ETS.
- Momentan sind deshalb nur Flüge innerhalb der EU bzw. des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) einbezogen, die ursprüngliche Absicht der EU-Kommission, bei Interkontinentalflügen den im EU/EWR-Luftraum befindlichen Teil der Flugstrecke dem EU-ETS zu unterstellen („Luftraum-Ansatz“), wurde fallengelassen.
- Würde innerhalb der ICAO keine Einigung erzielt, hört die Suspendierung der Nicht-EU/EWR-Luftfahrzeugbetreiber per Ende 2016 auf, alle Flüge mit Start oder Ziel im EU/EWR-Raum würden über die gesamte Flugstrecke dem EU-ETS unterstellt. Dies ist angesichts angedrohter Retorsionsmassnahmen unwahrscheinlich.

In diesem Bericht betrachten wir als MeF-Abbauvariante die Einbindung der Schweiz, d.h. Integration der Intra-EU/EWR/CH-Flüge in das ETS. In Exkursen schätzen wir die Wirkung einer Ausdehnung auf alle Drittstaatenflüge (gemäss ursprünglichen EU-Vorschlag: gesamte Flugstrecke) aus. Ca. 35% dieser CO₂-Emissionen entfallen auf den EU/EWR-Luftraum, entsprechend reduzieren sich die Auswirkungen, falls nur der EU/EWR-Luftraum betrachtet wird.

1. Definition, Abbauvariante und Wirkungsmechanismus

Kurzbeschreibung:	– Als eines der bedeutendsten Wirtschaftssektoren ist der Flugverkehr momentan nicht im schweizerischen Emissionshandelssystem (CH-EHS) integriert. Im Emissionshandelssystem der EU (EU-ETS) ist der Flugverkehr von ein- und ausgehenden Flügen seit 2012 grundsätzlich integriert, aber teilweise sistiert (siehe Kasten Seite 81). Der übrige Verkehrssektor (Land-, Wasser- und Schienenverkehr) ist nicht in das EU-ETS integriert (den einzelnen EU-Mitgliedstaaten würde diese Möglichkeit grundsätzlich offen stehen). Dafür sind die Treibstoffsteuern pro Energie- und CO₂-Gehalt deutlich höher als im Brennstoffbereich.
Hauptziel:	– Das Hauptziel eines Emissionshandelssystems ist es, die Treibhausgasemissionen unter minimalen volkswirtschaftlichen Kosten auf ein bestimmtes Mass (Deckel) zu reduzieren.
Heutige Rechtsgrundlagen	– CO₂-Gesetz ermöglicht grundsätzlich die Einbindung des Luftverkehrs in den Emissionshandel.
Wirkungsmechanismus des Fehlanreizes:	– Der internationale Luftverkehr wird durch die fehlende Integration in ein Emissionshandelssystem indirekt begünstigt. Dies führt zu Mehrkonsum sowie einer Marktverzerrung im Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen/Dienstleistungen/Gütern (inkl. treibstoffsteuerbelasteten Verkehrsmitteln). – Der Anreiz zur Nutzung von weniger energieintensiven Optionen wie Ferien im Inland oder Videokonferenzen ist durch die tiefen Flugkosten weniger hoch. Der Luftverkehr trägt jedoch die Sicherheitskosten mehrheitlich selbst, die bei den anderen Verkehrsträgern auf Strasse und Schiene weitgehend von der öffentlichen Hand bezahlt werden. Der Luftverkehr deckt seine Infrastrukturkosten vollständig (INFRAS 2003).
Abbauvariante „Integration EU/EWR+CH-Flüge in CH-EHS/EU-ETS“	– Nachdem die EU den Luftverkehr in das EU-ETS integriert hat (aktuell nur für Flüge innerhalb des EU/EWR-Raums, aufgrund drohender Retorsionsmassnahmen – siehe Kasten zu Anfang des Kapitels), schliesst sich die Schweiz an. – In Emissionshandelssystemen werden die Emissionen auf ein fixes Cap beschränkt. Anfangs wurden die Zertifikate im EU-ETS bzw. CH-EHS weitgehend kostenlos vergeben (so genannte „free allocation“, so dass der Flugverkehr anfänglich nur wenig belastet würde (INFRAS 2011, S. 31). Im EU ETS werden Zertifikate seit der 2013 gestarteten „III. Phase“ verstärkt durch Versteigerung vergeben. Der Anteil auktionierter Zertifikate soll von 20 % (2013) auf 70 % (2020) und schließlich 100 % (2027) erhöht werden. Im Bereich des Flugverkehrs werden bis 2020 15% der verfügbaren Emissionsrechte versteigert. Die Ausgestaltung des Systems ab 2017 ist unklar.
Exkurs: Globale Abbauvariante	– Im Sinne eines Exkurses schätzen wir auch die energetischen Auswirkungen der Ausdehnung der Abbauvariante auf alle internationalen Flüge (für die gesamte Flugstrecke).

Tabelle 62. Fehlende Integration Luftverkehr in Emissionshandel: Definition, Wirkungsmechanismus und betrachtete Abbauvariante.

2. Energetische Beurteilung

Betroffenes Segment

- 2009 waren 76% der total 400'000 Flugbewegungen Flüge mit Abflug- oder Ankunftsland in EU oder EWR, auf welche 35% der total 2'508 kT Kerosin entfielen; diese 35% entsprechen ca. 37.5 PJ (BAZL 2013). Wir schätzen, dass davon 20% auf Business- und 80% auf Leisure-Flüge entfallen.

Abbauvariante „Integration EU/EWR+CH-Flüge in CH-EHS/EU-ETS“

Direkter Effekt

Hoch

- Bei der Integration in ein Emissionshandelssystem hängen die finanziellen Auswirkungen von den CO₂-Zertifikatspreisen ab. Diese finden sich zurzeit auf einem historischen Tief. Sollten in der Zukunft in der EU nicht nur die Intra-EU/EWR-Flüge, sondern auch die internationalen Flüge ganz oder teilweise (Luftraum-Ansatz) integriert werden, würden sich die CO₂-Zertifikatspreise im EU-ETS erhöhen. Die Integration des CH-Luftverkehrs in das (dann mit dem EU ETS verknüpfte) CH EHS würde dann für sich genommen kaum Preiseffekte auslösen.
- Der Preisanstieg für EU+EWR-Flugreisen beträgt ca. 13% (EU 2012, basierend auf CO₂-Zertifikatspreise von €8 bis €9: Kurzfristiger Anstieg der Ticketpreise um €2 bis €10; längerfristig schätzen wir das Doppelte). Auf die Preiselastizitäten von –0.5/–1.2 (INFRAS 2009, S.36, Tab.9) für Business-/Leisure-Europaflüge wenden wir einen Konservativitätsabschlag von 25% an. Es resultiert eine Abnahme der Anzahl Flugreisen von/in den EU/EWR-Raum von 10.3%. Unter der Annahme, dass sich dies 1:1 in einer Abnahme der Anzahl Flüge umsetzt, entspricht dies 3.9 PJ.

Inkl. indirekte Effekte

Hoch

- Nicht zu allen Kurzstreckenflügen bestehen Alternativen, ab 800 km Distanz werden Zug, Auto oder Fernbus schnell unattraktiv. Wir nehmen an, dass die Abnahme der Flüge um ca. 10% auf die folgenden Verhaltenswirkungen entfällt:
- Zu 25% Verlagerung der Flugreisen auf Bahn oder Fernbus; dies führt zu energetischen Mehraufwendungen von ca. 0.1 PJ
- Zu 25% Verlagerung der Flugreisen auf MIV; dies führt zu energetischen Mehraufwendungen von ca. 0.39 PJ
- Zu 50% Nachfrage-Rückgang (kürzere Strecken, Verzicht)
- Der Nettoeffekt der Abbauvariante beträgt damit ca. 3.4 PJ, 3.2% der Energie des gesamten Flugverkehrs (Annahme: längerfristige CO₂-Zertifikatspreise zwischen 15 und 20 €; beim gegenwärtigen Preisniveau von € 6 bis € 7 wäre der Rückgang 1.2 PJ bzw. 1.1% der Energie des gesamten Flugverkehrs).

Exkurs:

Globale Abbauvariante

- 2009 entfielen 16% der total gerundet 400'000 Bewegungen (Linien- und Charterverkehr in die Schweiz bzw. ab der Schweiz) auf Drittländer; diese machen 64% der total 2'508 kT Kerosin aus, ca. 68.4 PJ (BAZL 2013). Wir schätzen, dass davon 20% auf Business- und 80% auf Leisure-Flüge entfallen.
- Der Preisanstieg für Interkontinentalflüge würde 24% (EU 2012) betragen. Auf die Preiselastizitäten von –0.4/–1.0 (INFRAS 2009, S.36, Tab.9) für interkontinentale Business-/Leisure-Flüge wenden wir einen Konservativitätsabschlag von 25% an. Es resultiert eine zusätzliche Abnahme (ohne EU/EWR-Flüge) von 10.9 PJ. Beim gegenwärtigen Preisniveau für CO₂-Zertifikate würde der Zusatzeffekt 3.7 PJ betragen. Es treten keine indirekten Effekte auf (Interkontinentalflüge können nicht durch MIV/ÖV substituiert werden).

Tabelle 63. Fehlende Integration Luftverkehr in Emissionshandel: Energetische Beurteilung der Abbauvariante „Integration von EU/EWR+CH-Flügen in CH-EHS/EU-ETS“.

3. Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung

Kriterium	Wirkung	Kommentar
Wirtschaftliche Wirkung: Wirtschaftssubjekte und Gesamtwirtschaft	<i>Leicht negativ</i>	– Unternehmen: Fluggesellschaften sind mit höheren Treibstoffkosten und einem Nachfragerückgang konfrontiert. Die Reisekosten von international ausgerichteten Unternehmen steigen. Auch der Tourismus ist betroffen. – Haushalte: Die Kosten für Flugreisen steigen. – Arbeitsmarkt: Abnahme der Nachfrage nach Arbeitskräften in der Luftfahrtindustrie. Teilweise Kompensation durch eine Zunahme in anderen Branchen der Personenbeförderung denkbar. – Forschung- und Entwicklung sparsamer Antriebstechnologien wird gefördert.
Öffentliche Hand und Ordnungspolitik	<i>Stark positiv</i>	– Ordnungspolitik: Fehlende Besteuerung des Flugverkehrs im Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen (inkl. anderen Verkehrsträgern) wird reduziert, indem er als treibhausgas-intensive Industrie definiert und klimapolitisch entsprechend gesteuert wird. – Die öffentliche Hand profitiert von zusätzlichen Auktionierungserlösen.
Gesellschaftliche Wirkung:	<i>Neutral</i>	– Keine relevanten Auswirkungen auf Gleichberechtigung, Gesundheit, Sicherheit, Kultur und Bildung.
Ökologische Wirkung:	<i>Stark positiv</i>	– Weniger Flüge führen zu einer Reduktion der Emissionen aus Flugtreibstoffen. – Ein Rückgang des Flächenverbrauchs für Luftfahrtinfrastruktur wird nicht unmittelbar erwartet.

Tabelle 64. Fehlende Integration Luftverkehr in Emissionshandel: Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung der Abbauparallele „Integration von EU/EWR+CH-Flügen in CH-EHS/EU-ETS“.

4. Gesamtbeurteilung

Vorteile:	– Ungleichheit bei der energie-/klimapolitischen Steuerung des Luftverkehrs im Vergleich zu anderen energieintensiven Wirtschaftszweigen und anderen Verkehrsträgern wird abgebaut.
Nachteile:	– Abhängig von internationalen Abkommen – Zusätzliche Abgabenbelastung für Flugreisende (geschäftlich und privat) sowie für Fluggesellschaften.
Gesamtbeurteilung:	– Die EU hat Anfang 2012 ihr Emissionshandelssystem (ETS) auf die Luftfahrt ausgedehnt. Die Schweiz und die EU verhandeln über die Verknüpfung ihrer Emissionshandelssysteme. Im Rahmen der Verhandlungen wird auch der Einbezug der Luftfahrt angestrebt.
Mögliche Vertiefungen:	– Vorbereitung auf eine baldige Umsetzung auch in der Schweiz – Analyse der Voraussetzungen für die Kopplung des CH-EHS an das EU-ETS zum Zeitpunkt der Integration des Flugverkehrs in das CH-EHS

Tabelle 65. Fehlende Integration Luftverkehr in Emissionshandel: Synthese zur Abbauparallele „Integration von EU/EWR+CH-Flügen in CH-EHS/EU-ETS“.

12.3 Mehrwertsteuerbefreiung des internationalen Luftverkehrs

Im Folgenden wird die MWST-Befreiung des internationalen Luftverkehrs behandelt. Der analoge Fehlanreiz beim grenzüberschreitenden Bahn- und Busverkehr ist energetisch von geringerer Relevanz und wird deshalb nicht vertieft analysiert.

1. Definition, Abbauvariante und Wirkungsmechanismus

Kurzbeschreibung:	– Der internationale Luftverkehr ist im Wesentlichen von der Mehrwertsteuer befreit. Diverse Dienstleistungen für die Luftfahrt sind zudem von der MWST befreit. Von der MWST befreit sind (nach Art. 6 MWSTG) „Beförderungen im Luftverkehr bei denen entweder der Ankunfts- oder der Abflugsort im Inland liegt“, „Beförderungen im Luftverkehr von einem ausländischen Flughafen zu einem anderen ausländischen Flughafen über inländisches Gebiet.“ sowie „Inlandstrecken im internationalen Luftverkehr [...], wenn der Flug im Inland lediglich durch eine technische Zwischenlandung oder zum Umsteigen auf den nächstmöglichen Anschlussflug unterbrochen wird.“
Hauptziel:	– Umsetzung Bestimmungslandprinzip; Vermeidung von übermässigem administrativem Aufwand. – Wahrung der Wettbewerbsneutralität im grenzüberschreitenden Luft-, Eisenbahn- und Busverkehr. – Befreiung von Dienstleistungs-Exporten von der MWST. – Gleichbehandlung mit grenzüberschreitendem Schienenverkehr, welcher von MWST befreit ist, falls (a) der Fahrpreisanteil der ausländischen Strecke grösser ist als die wegen der Steuerbefreiung entfallende Mehrwertsteuer (Art. 42 Abs. 2 MWSTV), und (b) entweder der Abgangs- oder der Ankunftsbahnhof im Ausland liegt (ESTV 2010b, S.8–9).
Rechtsgrundlagen:	– Art. 8Bst. E + Art. 23 Abs. 4 Bundesgesetz über die Mehrwertsteuer MWSTG; (SR 641.20) und Art. 41 Mehrwertsteuerverordnung MWSTV; (SR 641.201) – Nach Artikel 23 Abs. 2 Ziff. 8 MWSTG sind bestimmte Lieferungen und Dienstleistungen an Unternehmen, die gewerbmässige Luftfahrt im Beförderungs- oder Charterverkehr betreiben und deren Umsätze aus steuerbefreiten internationalen Flügen gegenüber denjenigen aus dem zum Normalsatz steuerbaren Binnenluftverkehr überwiegen, von der Steuer befreit. Dies gilt für Lieferungen an Luftverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland sowie an solche mit Sitz im Inland⁸.
Aktuelle Vorstösse:	– Die EU möchte die MWST-Befreiung des internationalen Flugverkehrs beenden, zusammen mit der MWST-Befreiung anderer Verkehrsmittel (namentlich Fahren und Schiene). Dies wird als historische Anomalie betrachtet. Grundsätzlich kann die EU Harmonisierungen bei den nationalen MWST-Sätzen und -Anwendungssektoren einführen, wenn sie die Funktionsfähigkeit des gemeinsamen Binnenmarkts als gefährdet ansieht. Allerdings bestehen sehr grosse Unterschiede in den nationalen MWST-Gesetzgebungen, welche weit über den Flugverkehr hinausgehen. Insofern sind hier erst längerfristig Harmonisierungserfolge zu erwarten, welche dann auch im Bereich Flugverkehr zu einer Aufhebung der MWST-Befreiung führen könnten.
Wirkungsmechanismus des Fehlanreizes:	– Der internationale Luftverkehr wird durch die Steuerbefreiung indirekt begünstigt, was zu Mehrkonsum sowie einer Marktverzerrung im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln führt. – Der Anreiz zur Nutzung von weniger energieintensiven Optionen (Inlandferien) ist durch die tiefen Flugkosten weniger hoch. Der Luftverkehr trägt jedoch die Sicherheitskosten mehrheitlich selbst, die bei den anderen Verkehrsträgern auf Strasse und Schiene weitgehend von der öffentlichen Hand bezahlt werden. Der Luftverkehr deckt seine Infrastrukturkosten vollständig (INFRAS 2003).

⁸ Siehe <http://www.estv.admin.ch/mwst/themen/00161/index.html>: „Steuerbefreit sind die Lieferungen, Umbauten, Instandsetzungen, Wartungen, Vercharterungen und Vermietungen von Luftfahrzeugen sowie von den in diese Luftfahrzeuge eingebauten Gegenständen oder von Gegenständen für ihren Betrieb. Dies gilt auch für Lieferungen von Gegenständen zur unmittelbaren Versorgung dieser Luftfahrzeuge sowie für Dienstleistungen, die für den unmittelbaren Bedarf dieser Luftfahrzeuge und ihrer Ladungen bestimmt sind. Nach Artikel 53 Absatz 1 Buchstabe e MWSTG ist die Einfuhr von entsprechenden Gegenständen ebenfalls von der Steuer befreit. Diese Steuerbefreiung auf den Vorleistungen des Luftverkehrs stellt allerdings keine Steuervergünstigung dar, da die Fluggesellschaften die ganze Vorsteuer in Abzug bringen könnten. Verbessert wird hingegen die Liquidität der Fluggesellschaften, denn sie müssen nicht MWST an ihre Lieferanten bezahlen, die sie erst später bei der Steuerverwaltung als Vorsteuer wieder geltend machen können.“

**Abbauvariante
„MWST-Pflicht für
EU/EWR+CH-Flüge“**

- Internationale Flüge über Ausgangs- oder Zielflughafen in der Schweiz sind bis anhin von der MWST-befreit, weil die Beförderungsleistung mehrheitlich im Ausland erbracht wird und weil solche Leistungen im Ausland auch befreit sind. Dies wird insofern geändert, als die Mehrwertsteuer für den gesamten Flug ab Abflughafen gilt.
- Bei Personenbeförderungen gilt grundsätzlich als Ort der Leistung der Ort, an dem die Beförderung gemessen an der zurückgelegten Strecke tatsächlich stattfindet (Art. 8 Bst. e MWSTG). Bei einem Flug von Zürich nach Stockholm wäre nur der auf die Schweiz entfallende Teil mit 8% MWST belastet; der Teil, der auf deutsches Gebiet entfällt, wäre hingegen mit 19% MWST und der Teil, der auf schwedisches Gebiet entfällt, mit 25% MWST zu versteuern. Wir gehen hier aber davon aus, dass man für den Flugverkehr eine andere Regelung festlegt, da es sonst sehr kompliziert wäre, die Steuer zu berechnen. Der Mindeststeuersatz für den Normalsatz oder Regelsatz beträgt in der EU beträgt 15%. Wir gehen hier aber konservativ vom CH-Satz von 8% aus.
- Diese Abbauvariante ist nicht kurzfristig realisierbar. Die CH müsste diese Abbauvariante im Gleichschritt mit der EU umsetzen. Es wären nur grenzüberschreitende Flüge in den EU+EWR-Raum betroffen.
- Eine Anpassung des Mehrwertsteuergesetzes könnte auf Bundesebene aus juristischer Sicht einfach umgesetzt werden.
- Bei Inlandflügen ändert sich nichts. Durch die Abzugsfähigkeit der MWST (Vorsteuerabzug) ändert sich auch für Geschäftsflüge faktisch nichts.
- Im Sinne eines Exkurses schätzen wir auch die energetischen Auswirkungen der Ausdehnung der Abbauvariante auf alle internationalen Flüge

**Exkurs:
Globale Abbauvariante**

Tabelle 66. Mehrwertsteuerbefreiung internationaler Luftverkehr: Definition, Wirkungsmechanismus und betrachtete Abbauvariante.

2. Energetische Beurteilung

Betroffenes Segment

- 2009 waren 76% der total 400'000 Flugbewegungen Flüge mit Abflug- oder An-
kunftsland in EU oder EWR, auf welche 35% der total 2'508 kT Kerosin entfielen;
diese 35% entsprechen ca. 37.5 PJ (BAZL 2013). Wir schätzen, dass davon 20%
auf Business- und 80% auf Leisure-Flüge entfallen.

Abbauvariante „MWST-Pflicht für Flüge im EU/EWR+CH-Raum“
Direkter Effekt

*Eher
hoch*

- Die Flugreisen verteuern sich um den Mehrwertsteuer-Satz von 8%. Auf die Preiselastizität von -1.2 (INFRAS 2009, S.36, Tab.9) für Leisure-Europaflüge wenden wir einen Konservativitätsabschlag von 25% an. Auf Business-Flüge hat die MWST keinen Einfluss, da sie als Vorsteuer abgezogen werden kann. Es resultiert eine Abnahme der Anzahl Flugreisen von/in den EU/EWR-Raum von 5.8%. Unter der Annahme, dass sich dies 1:1 in einer Abnahme der Anzahl Flüge umsetzt, entspricht dies 2.2 PJ.

Inkl. indirekte Effekte

*Eher
hoch*

- Nicht zu allen Kurzstreckenflügen bestehen Alternativen, ab 800 km Distanz werden Flug und Auto oder Fernbus schnell unattraktiv. Wir nehmen an, dass die Abnahme der Flüge um ca. 5.8% auf die folgenden Verhaltenswirkungen entfällt:
- Zu 25% Verlagerung der Flugreisen auf Bahn oder Fernbus; dies führt zu energetischen Mehraufwendungen von ca. 0.05 PJ (falls Bahn+Fernbus international neu auch MWSt-pflichtig, wäre die Verlagerung geringer als 25%)
- Zu 25% Verlagerung der Flugreisen auf MIV; dies führt zu energetischen Mehraufwendungen von ca. 0.22 PJ
- Zu 50% Nachfrage-Rückgang (kürzere Strecken, Verzicht)
- Der Nettoeffekt der Abbauvariante beträgt damit ca. 1.9 PJ. Dies entspricht 1.75% der Endenergie für den gesamten Flugverkehr.

Exkurs:
Globale Abbauvariante

- 2009 entfielen 16% der total gerundet 400'000 Bewegungen (Linien- und Charterverkehr in die Schweiz bzw. ab der Schweiz) auf Drittländer; diese machen 64% der total 2'508 kT Kerosin aus, ca. 68.4 PJ (BAZL 2013). Wir schätzen, dass davon 20% auf Business- und 80% auf Leisure-Flüge entfallen.
- Die Preise für Interkontinentalflüge verteuern sich um den Mehrwertsteuer-Satz von 8%. Auf die Preiselastizität von –1.0 (INFRAS 2009, S.36, Tab.9) für interkontinentale Leisure-Flüge wenden wir einen Konservativitätsabschlag von 25% an. Auf Business-Flüge hat die MWST keinen Einfluss, da sie als Vorsteuer abgezogen werden kann. Es resultiert eine zusätzliche Abnahme (ohne EU/EWR-Flüge) von 3.3 PJ. Es treten keine indirekten Effekte auf (Interkontinentalflüge können nicht durch MIV/ÖV substituiert werden).

Tabelle 67. Mehrwertsteuerbefreiung internationaler Luftverkehr: Energetische Beurteilung der Abbauvariante „MWST-Pflicht für Flüge im EU/EWR+CH-Raum“.

3. Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung		
Kriterium	Wirkung	Kommentar
Wirtschaftliche Wirkung: Wirtschaftssubjekte und Gesamtwirtschaft	<i>Leicht negativ</i>	– Unternehmen: Unternehmungen können die MWST (Vorsteuer) abziehen und sind damit i.d.R. nicht direkt betroffen. Fluggesellschaften sind aber mit einem Nachfragerückgang beim Ferienreiseverkehr konfrontiert. Die Reisekosten von international ausgerichteten Unternehmen steigen hingegen nur dann, wenn sie im nicht steuerbaren Bereich tätig sind (z.B. Banken, Versicherungen, Gesundheitswesen). Auswirkungen im Tourismus sind möglich. – Haushalte: Die Kosten für Flugreisen steigen. – Arbeitsmarkt: Abnahme der Nachfrage nach Arbeitskräften in der Luftfahrtindustrie. Teilweise Kompensation durch eine Zunahme in anderen Branchen der Personenbeförderung denkbar. – Forschung- und Entwicklung von sparsamen Antriebstechnologien wird gefördert. – Die Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft sind insgesamt aufgrund des Vorsteuerabzugs weniger gross (leicht negativ).
Öffentliche Hand und Ordnungspolitik	<i>Leicht positiv</i>	– Ordnungspolitik: Ungleiche Besteuerung von internationalem Flugverkehr einerseits sowie anderen Dienstleistungen/Gütern und nicht-grenzüberschreitendem Verkehr andererseits wird aufgehoben (der analoge MeF liegt bei grenzüberschreitendem Bahn- und Busverkehr vor). – Die öffentliche Hand profitiert von zusätzlichen Steuereinnahmen, die allerdings aufgrund des Anteils der Flugstrecken, die auf die Schweiz entfallen, eher gering sind (genauere Schätzungen sind im vorliegenden Rahmen nicht möglich).
Gesellschaftliche Wirkung:	<i>Neutral</i>	– Keine relevanten Auswirkungen auf Gesundheit, Sicherheit, Bildung, Kultur und Gleichberechtigung.
Ökologische Wirkung:	<i>Positiv</i>	– Der Rückgang der Anzahl Flüge führt zu einer Reduktion der Emissionen aus Flugtreibstoffen. – Ein Rückgang des Flächenverbrauchs für Luftfahrtinfrastruktur wird nicht unmittelbar erwartet.

Tabelle 68. Mehrwertsteuerbefreiung internationaler Luftverkehr: Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung der Abbauvariante „MWST-Pflicht für Flüge im EU/EWR+CH-Raum“.

4. Gesamtbeurteilung

Vorteile:	– Ungleiche Besteuerung von internationalem Flugverkehr einerseits sowie anderen Dienstleistungen/Gütern und nicht-grenzüberschreitendem Verkehr andererseits wird aufgehoben.
Nachteile:	– Abhängig von internationalen Abkommen – Zusätzliche Abgabenbelastung für private und für bestimmte Branchen auch für geschäftliche Flugreisende. Nachfragerückgang und/oder Abgabebelastung für Fluggesellschaften, sofern diese die neu auf den Flügen geschuldete Steuer nicht vollumfänglich auf die Kunden überwälzen können.
Gesamtbeurteilung:	– Die Schweiz kann dies nur im Gleichschritt mit der EU durchführen. Wenngleich auch die EU diesen Fehlanreiz abbauen möchte, ist in der EU mit einem sehr langen politischen Zeithorizont zu rechnen, weil die MWSt in den EU-Mitgliedstaaten noch nicht umfassend harmonisiert ist.
Mögliche Vertiefungen:	– Die Umsetzung einer vollzugstauglichen und zugleich verzerrungsfreien MWST-Regelung im Luftverkehr ist sehr komplex und müsste vertieft abgeklärt werden.

Tabelle 69. Mehrwertsteuerbefreiung internationaler Luftverkehr: Synthese zur Abbauvariante „MWST-Pflicht für Flüge im EU/EWR+CH-Raum“.

13 MeF-Gruppe „Bauvorschriften“

13.1 Parkplatzerstellungspflicht (und Ersatzabgabe)

1. Definition, Abbauvariante und Wirkungsmechanismus	
Kurzbeschrieb:	– Gemäss den meisten kantonalen Baugesetzen werden Eigentümer verpflichtet, bei Neu- oder Umbauten Parkplätze (PP) zu erstellen. Wer diesen Vorgaben nicht nachkommt, muss eine Ersatzabgabe leisten, welche i.d.R. von den Gemeinden geregelt wird.
Hauptziel (der heute bestehenden Regulierung):	– Erhöhung des PP-Angebots auf privatem Grund zwecks Entlastung vom Parkieren auf öffentlichem Grund und verursachergerechtere Finanzierung von PP.
Rechtsgrundlage:	– Je nach Kanton unterschiedlich, z.T. kantonale Baugesetze, z.T. kommunale Vorschriften
Aktuelle Vorstösse:	– Es gibt diverse Projekte für Wohnen ohne Auto, welche zum Teil auch kommunale Vorstösse lanciert haben (Genossenschaft Kalkbreite ZH, im Oberfeld, Ostermundigen und am Burgunderweg in Bern-Bümpliz kann das Projekt nur realisiert werden, wenn die Bauträger den Nachweis erbracht haben, dass Parkplätze nachträglich erstellt werden könnten. Zürich Sihl...) – Bereits umgesetzt: „Basler Modell“ (siehe unten)
Wirkungsmechanismus des energetischen Fehlanreizes:	– Das PP-Angebot wird durch die Erstellungspflicht kontinuierlich weiter erhöht, sofern die PP nicht im Eigeninteresse der Eigentümer erstellt würden. Dies fördert eine Entwicklung zu einer höheren Motorisierung – auch in Gebieten mit guter ÖV (Bahn und Bus)-Erschliessung. – Ein Überangebot an Parkplätzen führt dazu, dass die Parkierungskosten geringer sind als bei einem funktionierenden Markt. Dadurch sind der Autobesitz und die Anzahl unternommenen Fahrten grösser als im wirtschaftlichen Optimum. – Falls mehr PP erstellt werden als für die Liegenschaft nötig, werden die Mehrkosten oft auf alle Nutzer überwält, so dass auch die „Autofreien“ mitzahlen. – Zu beachten ist, dass die PP-Erstellungspflicht primär zu einem Zuviel an PP führt und damit zu höheren Kosten, welche von allen Mietern/Gebäudebesitzern zu tragen sind; solange diese PP ungenutzt bleiben, haben sie keine energetische Wirkung. Diese tritt erst sekundär ein, falls die überzähligen und damit verbilligt angebotenen PP zu einem höheren Motorisierungsgrad führen.
Abbauvariante:	– „Basler Modell“ (siehe baselstädtische Parkplatzverordnung PPV, 730.700): (a) Aufhebung der Parkplatzerstellungspflicht und der Ersatzabgabe; (b) Festlegung einer maximalen Anzahl Parkplätze (PP): – Dienstleistungs-, Büro-, Gewerbebetriebe: Pro 5 (bei schlechter ÖV-Erschliessung) bis 7 (im Kerngebiet) Arbeitsplätze 1 PP; Ladengeschäfte: Abhängig von der Bruttogeschossfläche; – Pro Wohnung 1 PP, falls BGF > 140m² können zusätzliche PP bewilligt werden. – Allenfalls könnte das Basler Modell noch ergänzt werden mit der Pflicht für den Grundeigentümer, Reserveflächen für Parkplätze einzuplanen, die auf behördliche Anordnung hin realisiert werden müssten, falls vom Gebäude ein zu hoher Parkierungsdruck auf öffentliche Strassen ausgeht.

Tabelle 70. Parkplatzerstellungspflicht: Definition, Wirkungsmechanismus und betrachtete Abbauvariante.

2. Energetische Beurteilung

Betroffenes Segment

- PKW-Verkehr (alle Fahrtzwecke): 181 PJ im 2010
(Auswirkungen auf LNF- und MR-Verkehr vernachlässigbar)

Abbauvariante „Aufhebung der Parkplatzerstellungspflicht“

Direkter Effekt

*Eher
niedrig*

Grundsätzlich wirkt die Massnahme energetisch nur dort, wo Eigentümer neu weniger PP pro Wohneinheit erstellen, die PP dann zu den wahren Kosten (d.h. teurer als heute) vermieten, und diese (leichte) Verteuerung zu einer Abnahme des Motorisierungsgrades der Bewohner des betreffenden Gebäudes führt. Die Abbauvariante wirkt nur bei Neubauten und baubewilligungspflichtigen Um-/Ausbauten.

- **Wohngebiete:** Die heutige PP-Erstellungspflicht führt zu einer betriebswirtschaftlich nicht-optimalen (zu hohen) PP-Anzahl. Aufhebung der PP-Erstellungspflicht führt zu günstigerem Wohnraum, nicht nur für autofreie Haushalte. Dies führt insgesamt zu einer marktgerechteren PP-Anzahl und volkswirtschaftlichen Gewinnen. Die energetisch relevanten Wirkungen entstehen durch einen Rückgang von Auto-Neukäufen. Dieser PW-Verkehr verlagert sich langfristig auf den ÖV.
- **Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen:** PP stellen für diese Einrichtungen einen wichtigen Standortfaktor dar, die maximal zulässige Anzahl PP wird realisiert; die Aufhebung der PP-Erstellungspflicht führt nicht zu weniger PP.
- **Büro- und Industriegebiete:** In gut ÖV-erschlossenen Büro- und Industriegebieten dürfte es in jenen (relativ seltenen) Fällen zu einem Rückgang der Anzahl Parkplätze kommen, in denen ansonsten ein PP-Überangebot bestünde.

Die energetische Wirkung wird vor allem in grösseren städtischen Agglomerationen der Schweiz mit insgesamt 1'188'000 Einwohnern (STATPOP 2010) relevant sein. Von jährlich ca. 40'000 Neubauten (2009: 39'733 gemäss BFS STAT-WEB) sind ca. 70% in Agglomerationen. Falls 50% der Grundeigentümer 33% weniger PP erstellen, führt die Abbauvariante zu jährlich 4'600 weniger neuen PP; falls diese in 15% der Fälle zu einem Autoverzicht führen, werden über 10 Jahre gesehen 7'000 weniger Autos neu in Verkehr gesetzt, was den Fahrzeugbestand (4.3 Mio. PKW) und damit die Fahrleistung um ca. 0.16% reduziert, was 0.3 PJ entspricht.

Inkl. indirekte Effekte

*Eher
niedrig*

Voranstehende Wirkungskette geht von PP bei Wohngebäuden aus. Die Reduktion von PP bei Büro- und Industriegebieten führt ebenfalls zu einer Reduktion des Verkehrs zu Pendel-, Ausbildungs- und dienstlichen Zwecken, was die Wirkung um 33% erhöht (Auswertung MZ Verkehr, BFS und ARE 2012), so dass die Abbauvariante insgesamt zu einer Reduktion der Endenergienachfrage um ca. 0.4 PJ führt.

Tabelle 71. Parkplatzerstellungspflicht: Energetische Beurteilung der Abbauvariante „Aufhebung der Parkplatzerstellungspflicht“.

3. Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung

Kriterium	Wirkung	Kommentar
Wirtschaftliche Wirkung: Wirtschaftssubjekte und Gesamtwirtschaft	<i>Neutral</i>	– Unternehmungen und Haushalte: Immobilienbesitzer und Mieter (Unternehmen oder Haushalte) tragen bei Neu- und Umbauten neu nicht mehr die Kosten für die Erstellung jener Parkplätze, für die es keine kostendeckende Nachfrage gibt. Parkplatz-Mieter bezahlen tendenziell mehr pro Parkplatz, weil sich das Parkplatzangebot bei Neu- und Umbauten verringern kann. – Arbeitsmarkt: Es werden keine spürbaren Auswirkungen erwartet, weil der Einfluss von höheren Parkgebühren auf die Erreichbarkeit beschränkt ist (insbesondere dort, wo alternative Verkehrsträger zur Verfügung stehen). – Keine massgeblichen Auswirkungen auf Forschung und Innovation. – Die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen sind neutral.
Öffentliche Hand und Ordnungspolitik	<i>Ambivalent</i>	– Öffentliche Hand: Einnahmen aus der Parkplatzerersatzabgabe fallen weg.

		– Der Wegfall von Parkplätzen im privaten Raum führt zu einer grösseren Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Raum. Als flankierende Massnahmen müssten/könnten die Parkgebühren erhöht und vermehrt Kontrollen durchgeführt werden. Dies hat für die öffentliche Hand höhere Einnahmen aus der Parkplatzbewirtschaftung zur Folge sowie einen höheren Kontrollaufwand. – Ordnungspolitik: Die künstliche Marktverzerrung des Marktes für Parkmöglichkeiten wird aufgehoben.
Gesellschaftliche Wirkung:	<i>Neutral</i>	– Keine relevanten Auswirkungen Bildung und Kultur erwartet. – Bezüglich Gesundheit und Sicherheit sind kleinere Probleme wegen dem zusätzlichen Parken im öffentlichen Raum denkbar (z.B. Emissionen des zusätzlichen Suchverkehrs, Gefahren durch vermehrtes Parken am Strassenrand).
Ökologische Wirkung:	<i>Leicht positiv</i>	– Flächenverbrauch für PP wird reduziert, weil bei Neu- und Umbauten weniger PP gebaut werden. – Schadstoffausstoss nimmt ab, weil weniger Fahrten unternommen werden. Ohne flankierende Massnahmen (z.B. Parkleitsystem etc.) nimmt die Zahl der Suchfahrten und der damit verbundene Schadstoffausstoss zu. Der Effekt ist voraussichtlich relativ gering.

Tabelle 72. Parkplatzerstellungspflicht: Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung der Abbauparallele „Aufhebung der Parkplatzerstellungspflicht“.

4. Gesamtbeurteilung

Vorteile:	– Klassischer Fehlanreiz, dessen Aufhebung einer Reduktion der staatlichen Regelungstiefe entspricht, die Kräfte des freien Markts besser zur Geltung kommen lässt und auch alternative, innovative Lösungsansätze zulässt. Deshalb insgesamt volkswirtschaftlich positive Effekte.
Nachteile:	– Eingriff in kantonale und kommunale Kompetenzen. Lokaler politischer Widerstand. – Hauptziel der Parkplatzerstellungspflicht ist, dass das Abstellen von Fahrzeugen auf Privatgrund und nicht auf öffentlichem Grund erfolgen soll. In Einzelfällen kann die Aufhebung der Parkplatzerstellungspflicht zu einer höheren Beanspruchung von „Blaue Zone“-Parkplätzen führen.
Gesamtbeurteilung:	– Thema vor allem auf kommunaler Ebene von Bedeutung, die energetische Relevanz ist gering, weil die Wirkung erst sehr langfristig einsetzt; – Die betrachtete Abbauparallele umfasst nicht Änderungen bei der Verwendung der Ersatzabgabe oder die Einführung einer griffigen Maximallimite. Die Wirkung der Aufhebung der Ersatzabgabe und die damit verbundene Aufhebung von Aufwendungen für zusätzliche Erstellung von Parkplätzen blieb somit bei der Bewertung unbeachtet, sowie auch die Auswirkungen aufgrund der Ausgestaltung der Maximalzahl von bewilligungsfähigen Parkplätzen.
Mögliche Vertiefungen:	– Obwohl aus Sicht Energiepolitik nicht prioritär, wäre (zur Ermöglichung von auto-reduzierten Siedlungen, Vermeiden von Rechtsunsicherheiten) die Erstellung eines Praxisleitfadens sinnvoll.

Tabelle 73. Parkplatzerstellungspflicht: Synthese zur Abbauparallele „Aufhebung der Parkplatzerstellungspflicht“.

13.2 Kommunale Bauvorschriften mit Relevanz für verdichtetes Bauen

1. Definition, Abbauvariante und Wirkungsmechanismus	
Kurzbeschreibung:	– Raumplanerische resp. baurechtliche Regulierungen, die das Angebot für Wohn-, Büro- und Gewerbe- sowie Industrieflächen einschränken und die Verdichtung der Siedlungsfläche behindern. Dazu gehören Regulierungen wie z.B. Grenzabstände, die Begrenzung von Gebäudehöhe und Geschlosszahl, geringe Ausnützungsziffern, Restriktionen für Ausbauten oder Bauzonen und Bewilligungen für Einfamilienhäuser.
Hauptziel (der heute bestehenden Regulierung):	– Ortsbildschutz, Erhalt von Grün- und Erholungszonen, Sichern der Lebensqualität und Schutz des Grundeigentums vor Beeinträchtigung durch „Näherbauten“.
Heutige Rechtsgrundlagen:	– Kommunale Bau- und Zonenordnungen BZO mit Zonenvorschriften, Ausnützungsbegrenzungen, Gebäudeabständen und Begrenzungen der Gebäudehöhen
Wirkungsmechanismus des energetischen Fehlanreizes:	– Die raumplanerischen Regulierungen tragen insgesamt dazu bei, dass die Verdichtung behindert und die dezentrale Besiedlung gefördert wird. Dadurch werden tendenziell der Bau und die Erschliessung neuer Wohnlagen eher nötig. Die Trennung von Wohn- und Arbeitsort wird zudem durch die dezentrale Besiedlung eher begünstigt, wodurch wiederum Mehrverkehr generiert wird. – Zu beachten ist, dass eine fehlende Verdichtung primär kostenseitig wirkt: Durch die Verknappung der Wohn-, Büro- und Gewerbe- sowie Industrieflächen in Zentren steigen tendenziell die Mieten und Kaufpreise.
Abbauvariante:	– Massnahmenpaket aus Information, Zonenvorschriften, Normen, Erhöhung der Anzahl Vollgeschosse in Bauordnungen, usw., um die Ausnützungsziffer (Kubatur) in kommunalen Wohnzonen um 20% zu erhöhen (dabei muss darauf geachtet werden, dass die Verdichtung die Qualität des urbanen Raums und der Siedlungen fördert, das heisst sie muss qualitativ hochwertig gemacht werden). – Es sind weitere Gründe für eine erhöhte Verdichtung denkbar (Schutz Kulturland, usw.). Hier wird jedoch nur eine Abbauvariante aus energetischen Gründen betrachtet.

Tabelle 74. Verdichtetes Bauen: Definition, Wirkungsmechanismus und betrachtete Abbauvariante.

2. Energetische Beurteilung

Betroffenes Segment

- Strassenverkehr PKW (2010: 180.7 PJ), LNF (2010: 14.2 PJ) und MR (2010: 3.9 PJ) und Schiene

Abbauvariante „Erhöhung der Ausnützungsziffern“

Direkter Effekt

Eher gering

- Durch den Rückgang von Neubauten „auf der grünen Wiese“ gibt es insgesamt ein geringeres Verkehrsaufkommen, weil es weniger Neupendler gibt, die Pendlerstrecken kürzer werden (mehr Ersatzneubauten in Kernzonen mit ÖV-Anbindung, weshalb mehr Pendler kürzere Wege zurücklegen) und weniger Fahrten zurückgelegt werden. Auch ist zu erwarten, dass durch die bessere ÖV-Anbindung ein Teil der PW Nutzer auf den ÖV wechseln werden.
- Von 40'000 Neubauten pro Jahr (2009, gemäss BFS STAT-WEB) schätzen wir 25% als verkehrstechnisch schlecht erschlossen, von denen 15% infolge der Abbauvariante neu ÖV-technisch gut erschlossen wären (1'500 Neubauten pro Jahr; wir betrachten die Wirkung über 10 Jahre). Wir schätzen die folgenden energetisch relevanten Wirkungsketten ab:
 - a) Absoluter Rückgang des Verkehrsaufkommens: Mit 3 Haupterwerbstätigen pro Gebäude kommt es in 20% der Fälle zu einer Reduktion des MIV-Verkehrs um 15 km, bei 220 Arbeitstagen und 1.1 Personen/Fahrzeug wird sich die Fahrleistung (2010: 57'419 Mio. Fzkm gemäss BAFU 2010) um 45 Mio. Fzkm reduzieren, energetisch also um $0.16\% = 0.09 \text{ PJ}$.
 - b) Verlagerung auf ÖV (Bahn und Bus): In weiteren 20% der Fälle wird der Pendelweg von 30km/Arbeitstag von MIV auf ÖV umgelagert (4x energieeffizienter) mit einem Nettoeffekt von 0.14 PJ .
- Obige Wirkungsketten gehen von verdichteten Wohngebäude-Flächen aus. Die Verdichtung übriger bebauter Areale führt zu weiteren verkehrsreduzierenden Effekten; wir schätzen die zusätzliche Wirkung auf 34% (Auswertung der BFS-Arealstatistik; unter Berücksichtigung des Umschwungs von Wohngebäuden).
- Insgesamt resultieren aus den direkten Effekten $1.34 * (0.09 + 0.14) = 0.31 \text{ PJ}$

Inkl. indirekte Effekte

Eher gering

- Zur Abbildung aller indirekten Effekte verwenden wir eine Top-down-Schätzung: Die Erhöhung der Ausnützungsziffern um 20% führt zu einer entsprechenden „Schrumpfung“ der Schweiz um, konservativ geschätzt, einen Zehntel von 20% (viele Objekte, Nutzungen und Infrastrukturen können nicht verdichtet werden oder werden sich nie einer nachträglichen Verdichtung anpassen). Dieser Prozess dauert allerdings ca. 80 Jahre, wir veranschlagen nur die Wirkung über 10 Jahre davon. Dies entspricht einer Reduktion der Energienachfrage für PKW, LNF und MR um $20\%/10 * (10/80) = 0.25\% = 0.5 \text{ PJ}$.

Tabelle 75. Verdichtetes Bauen: Energetische Beurteilung der Abbauvariante „Erhöhung der Ausnützungsziffern“.

3. Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung

Kriterium	Wirkung	Kommentar
Wirtschaftliche Wirkung: Wirtschaftssubjekte und Gesamtwirtschaft	<i>Leicht positiv</i>	– Unternehmungen und Haushalte: Eigentümer von Immobilien werden besser gestellt, weil auf der gleichen Grundstücksfläche mehr Wohn- oder Geschäftsraume zur Verfügung gestellt werden können. Dies führt zu höheren Mieteinnahmen und zu einer Wertsteigerung beim Verkauf. Diese Wertsteigerung kann allenfalls von der öffentlichen Hand durch eine Mehrwertabgabe und/oder steigende Steuereinnahmen (siehe unten) teilweise abgeschöpft werden. – Keine relevanten Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt sowie Forschung und Innovation erwartet. – Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft sind leicht positiv, weil die Nutzungseinschränkungen vermindert und die Nutzungsmöglichkeiten verbessert werden.
Öffentliche Hand und Ordnungspolitik	<i>Leicht positiv</i>	– Die Grundstückspreise steigen, weil die potenziellen Erträge steigen. Falls der Staat den Mehrwert abschöpft resp. den höheren Wert beim Eigenmietwert und den Liegenschaftssteuern berücksichtigt, steigen die Steuereinnahmen. Unter Umständen steigen die Steuereinnahmen aus Sicht bestimmter Gemeinden auch, weil mehr Steuerzahler auf der gleichen Fläche Wohnsitz nehmen können.
Gesellschaftliche Wirkung:	<i>Neutral</i>	– Keine relevanten Auswirkungen auf Gesundheit, Sicherheit, Bildung und Kultur erwartet. – Bezüglich Solidarität und Gleichberechtigung werden ebenfalls keine negativen Auswirkungen erwartet: Eine sozialverträgliche Verdichtung ist zwar eine Herausforderung, aber die grössere Dichte muss nicht zu unattraktiverem Wohnraum führen. Im Einzelfall kann der Ortsbildschutz tangiert sein.
Ökologische Wirkung:	<i>Leicht positiv</i>	– Der Flächenverbrauch auf der grünen Wiese nimmt ab, weil die Zwischenräume zwischen den Gebäuden gefüllt werden können. Der Verlust an Grünfläche im bebauten Gebiet fällt demgegenüber weniger ins Gewicht. – Reduktion des Schadstoffausstosses, weil in verdichteten Gebieten eine effizientere Anbindung an den öffentlichen Verkehr möglich ist (mehr Fahrgäste pro Station). Das attraktivere Angebot wird stärker genutzt, während Autofahrten verringert werden. Verringerung der Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort.

Tabelle 76. *Verdichtetes Bauen: Wirtschaftlich-ökologisch-gesellschaftliche Beurteilung der Abbauvariante „Erhöhung der Ausnützungsziffern“.*

4. Gesamtbeurteilung

Vorteile:	– Förderung der ÖV-Nutzung, weil der ÖV besonders in dichtbesiedelten Gebieten Vorteile gegenüber dem MIV hat; Reduktion des Bodenverbrauchs – Leicht positive wirtschaftliche Effekte
Nachteile:	– Keine wesentlichen Nachteile erkannt
Gesamtbeurteilung:	– Der Fehlanreiz basiert auf kommunalen, teils kantonalen Vorschriften. Der Abbau hängt daher stark vom politischen Willen für Verdichtung in der Gemeinde ab. – Aus energetischer Sicht von geringer Relevanz. Mittel- bis langfristig sind aber alle Massnahmen, welche eine massvolle Verdichtung ermöglichen und die Zersiedelung bremsen, aus übergeordneter Sicht bedeutsam. Die Abschätzung der Wirkungen ist aufgrund der sehr heterogenen Ausgangslage und der dezentralen Umsetzungsstruktur ausserordentlich schwierig.

Tabelle 77. *Verdichtetes Bauen: Synthese zur Abbauvariante „Erhöhung der Ausnützungsziffern“.*

14 Gesamtschau

Nachstehende Tabelle fasst die aggregierten Analyse-Ergebnisse der 18 vertieft betrachteten MeF-Abbauvarianten zusammen, nach den Dimensionen Energie, Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft. Juristische und politische Machbarkeit bzw. Akzeptanz der jeweiligen MeF-Abbauvarianten war nicht Gegenstand der Analyse.

Abgebaute MeF	Energie	Umwelt	Wirtschaft		Gesellschaft
	Inklusive indirekter Effekte	Ökologisch (ohne Energie- und Klima-Aspekte)	Wirtschaftssubjekte +Gesamtwirtschaft	Öffentliche Hand +Ordnungspolitik	
Gruppe „Steuerbares Einkommen“					
Abzug Fahrkosten im Rahmen der Einkommenssteuer	Eher hoch	Leicht positiv	Leicht negativ	Leicht positiv	Neutral
Privatgebrauch Dienstwagen; Parkplatz am Arbeitsort	Eher hoch	Ambivalent	Leicht negativ	Leicht positiv	Neutral
Gruppe „MIV“					
Fahrleistungsunabhängige Autobahnvignette	Eher niedrig	Leicht positiv	Neutral	Leicht negativ	Ambivalent
Fahrleistungsunabhängige Haftpflicht- und Kasko-Versicherung	Hoch	Stark positiv	Neutral	Leicht negativ	Leicht negativ
Energetisch nicht-optimale Tempolimiten	Eher hoch	Stark positiv	Leicht negativ	Neutral	Leicht positiv
Fahrleistungsunabhängige Motorfahrzeugsteuer	Eher hoch	Stark positiv	Neutral	Leicht negativ	Ambivalent
Gruppe „ÖV“ (ohne Flugverkehr)					
ÖV-Pauschalangebote	Eher niedrig	Neutral	Leicht negativ	Leicht positiv	Unsicher
ÖV-Subventionierung	Niedrig	Stark negativ	Stark negativ	Stark positiv	Ambivalent
Gruppe „Parkplätze“					
Nicht marktgerechte öffentliche Parkgebühren	Mittel	Neutral	Leicht negativ	Leicht positiv	Neutral

Abgebaute MeF	Energie	Umwelt	Wirtschaft		Gesellschaft
	Inklusive indirekter Effekte	Ökologisch (ohne Energie- und Klima-Aspekte)	Wirtschaftssubjekte +Gesamtwirtschaft	Öffentliche Hand +Ordnungspolitik	
Gratisparkplätze Publikumsintensive Einrichtungen	Eher niedrig	Leicht positiv	Leicht negativ	Leicht negativ	Neutral
Gruppe „Finanzierung/ Besteuerung“					
Benachteiligung Langsamverkehr	Eher niedrig	Leicht positiv	Neutral	Ambivalent	Leicht positiv
Mineralölsteuerbefreiung Land-/Forstwirtschaft & Berufsfischerei	Eher niedrig	Neutral	Ambivalent	Leicht positiv	Neutral
Zweckbindung Mineralölsteuerertrag	Eher niedrig	Unsicher	Unsicher	Leicht positiv	Unsicher
Gruppe „Flugverkehr“					
Mineralölsteuerbefreiung des internationalen Luftverkehrs	Hoch	Stark positiv	Stark negativ	Stark positiv	Neutral
Fehlende Integration Flugsektor in ein Emissionshandelssystem	Hoch	Stark positiv	Leicht negativ	Stark positiv	Neutral
Mehrwertsteuerbefreiung des internationalen Luftverkehrs	Eher hoch	Positiv	Leicht negativ	Leicht positiv	Neutral
Gruppe „Bauvorschriften“					
Parkplatzerstellungspflicht (und Ersatzabgabe)	Eher niedrig	Leicht positiv	Neutral	Ambivalent	Neutral
Kommunale Bauvorschriften mit Relevanz für verdichtetes Bauen	Eher gering	Leicht positiv	Leicht positiv	Leicht positiv	Neutral

Tabelle 78: Übersicht der analysierten MeF. Die Auswirkungen sind jeweils im Vergleich zu einer Abbauvariante ausgewiesen. Für die Definition der Abbauvariante siehe Haupttext.

**Bei den ökologischen Aspekten werden nicht-erneuerbare energetische Ressourcen nicht betrachtet, weil sie stark mit der separaten energetischen Bewertung korrelieren. Auch die Klimawirkung bleibt ausgeklammert, weil sie ebenfalls stark mit der separaten energetischen Bewertung korreliert; zwar ist die Klimawirkung pro Energieeinheit nicht bei allen Energie- und Verkehrsträgern genau gleich, dies ist aber für die hier vorliegende summarische Betrachtung nicht ausschlaggebend.*

Die vorliegende Studie ist eine Auslegeordnung. Im Rahmen dieser Studie wurden weder vertiefende und quantitative Analysen vorgenommen, noch auf rechtliche Aspekte eingegangen. Die meisten Massnahmen bedürfen einer quantitativ tieferen und qualitativ umfassenderen Analyse, bevor ein Urteil über die Machbarkeit und Zweckmässigkeit gefällt werden kann. Die Abwägung der qualitativ aufgezeigten Vor- und Nachteile sowie die Beurteilung der praktischen Umsetzbarkeit liegen überdies im Bereich des Politischen, so dass an dieser Stelle bewusst auf Empfehlungen verzichtet wird.

A1 Nicht priorisierte MeF

In den folgenden 3 Tabellen sind MeF aufgelistet, welche nicht weiter geprüft wurden. Die Tabellen sind nach Ausschlusskriterien gegliedert:

- (1) Klassierung als MeF im weiteren Sinn (Definition siehe Kapitel 2.3) (Tabelle 79);
- (2) Zu geringe geschätzte energetische Abbauwirkung (Tabelle 80);
- (3) MeF die aggregierten MeF zugewiesen wurden (sind somit übergreifend in der Hauptprüfung berücksichtigt) (Tabelle 81).

Verkehrsträger	Staatliche Ebene	MeF kurz	Ungeprüfte These zur Wirkung des Fehlanreizes
Strasse/ Schiene/ Luft	Bund/ Kanton/ Gemeinde	Kurzbezeichnung der Massnahme mit Fehlanreiz	Erläuterung des Fehlanreiz-Mechanismus
Strasse	Bund	Fehlen einer Reifenetikette zur Information der Konsumenten	Fehlen Förderung von "sicheren, leise und energieeffizienten Reifen"
Strasse	Bund	„Mängel“ der Fahrzeug-Energie Etikette	Energieetikette kompensiert den energetischen Nachteil schwerer Fahrzeuge teilweise
Strasse/Schiene/Luft	Bund	Externe Kosten: Unfälle	Marktversagen. Dadurch, dass nicht alle Kosten über den Markt abgegolten werden, sind die Preise für die Mobilität zu tief. Verkehrsmittel mit höheren Externalitäten werden begünstigt.
Strasse/Schiene/Luft	Bund	Externe Kosten: Luftschadstoffemissionen	
Strasse/Schiene/Luft	Bund	Externe Kosten: CO ₂ -Emissionen	
Strasse/Schiene/Luft	Bund	Externe Kosten: Lärm	
Strasse/Schiene/Luft	Bund	Externe Kosten: Wasserbelastung	
Strasse/Schiene/Luft	Bund	Externe Kosten: Flächenbeanspruchung	
Strasse/Schiene/Luft	Bund	Externe Kosten: Ressourcenverzehr	
Strasse/Schiene/Luft	Bund	Externe Kosten: Trennwirkungen	
Strasse/Schiene/Luft	Bund	Externe Kosten: Gebäudeschäden durch Luftverschmutzung	
Strasse/Schiene/Luft	Bund	Externe Kosten: Herstellung und Entsorgung von Fahrzeugen und Infrastruktur	
Strasse	Bund	Externe Kosten: Stauzeitkosten	
Strasse/Schiene/Luft	Bund	Externe Kosten: Weitere Schäden und sonstige Kosten	
Strasse/Schiene	Kantone, Gemeinde	Beteiligung des Bundes an Tourismuswerbung	Marktverzerrung: Fördert den Tourismus und damit den hiermit verbundenen Verkehr (vgl. auch Bundesgesetz über Schweiz Tourismus, SR 935.21)
Strasse	Bund	Fehlen von Regeln für Autowerbung	Autowerbung insinuiert leere Strassen, und komfortable Fahrverhältnisse und widerspricht somit der Realität oft.
Strasse	Bund/Kanton/Gemeinde	Verkehrs- resp. Staumeldungen	Durch die zeitgleichen Mitteilungen über Stauzonen kann Mehrverkehr verursacht werden. Es können so aber auch Umwege vermieden werden.

Verkehrsträger	Staatliche Ebene	MeF kurz	Ungeprüfte These zur Wirkung des Fehlanreizes
Strasse/ Schiene/ Luft	Bund/ Kanton/ Gemeinde	Kurzbezeichnung der Massnahme mit Fehlanreiz	Erläuterung des Fehlanreiz-Mechanismus
Strasse/ Schiene	Bund	Militär RS und WK Kurse unabhängig vom Wohnort	Mit einer besseren Koordination der Standorte der Dienstleistung zu den Wohnsitzen der Dienstpflichtigen könnte das Mobilitätsbedürfnis der Dienstleistenden vermindert werden
Strasse	Bund und Kanton	Fehlendes Road-Pricing	Fehlende verursachergerechte Kostenabwälzung für Infrastruktur und externe Kosten.
Strasse	Bund und Kanton	Fehlendes Bonus-Malus-System bei der Automobil(import)steuer	Kein Bonus für energieeffiziente und emissionsarme Personenwagen (Automobilsteuer)
Strasse	Bund	Fehlen von Erschliessungsanforderung für die Baureife einer Parzelle bezüglich ÖV im RPG	Die Stellung des ÖV im Wettbewerb mit dem Verkehrsträger Strasse wird geschwächt. Dadurch wird vermehrt der MIV benutzt, was zu höheren externen Kosten insbesondere auch in den Agglomerationen führt.
Strasse/ Schiene	Bund/ Kanton	Fehlende Verbindlichkeit des Raumkonzepts Schweiz	
Strasse/ Schiene	Bund/ Kanton	Fehlende Redimensionierungspflicht für zu grosse Bauzonen	
Strasse/ Schiene	Bund/ Kanton	Fehlende Begrenzung der Siedlungsfläche oder Kontingentierung der Siedlungsentwicklung insgesamt	Insbesondere bei Zweitwohnungen grosses Verkehrserzeugungspotenzial
Strasse/ Schiene	Bund/ Kanton	Fehlende Grundlagen zur Verflüssigung des Liegenschaftsmarkts	Durch fehlende Baupflicht, Koordinationspflicht, Ausschöpfungspflicht für innere Verdichtungsreserven werden Bauzonen erweitert statt verdichtet.
Strasse	Bund	Keine ÖV Anschlusspflicht für Bauzonen	
Strasse	Kanton	Fehlende Tempo- /Abschnittskontrollen	
Strasse	Kanton	Tiefes Strafmass bei Verstössen gegen Strassenverkehrsrecht	Konsequenter Anwendung und härtere Strafmasse beim Verstoß gegen Strassenverkehrsrecht würden zu häufigerem Führerscheinentzug führen (Entfernung von Vielfahrern aus dem Verkehr).
Strasse/ Schiene	Bund/ Kanton	Nicht durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung von kommunalen Nutzungsplänen	
Strasse/ Schiene	Bund und Kanton	Energieeffizienzhemmende private Normen (SIA usw.)	Gemäss Bundesrats Cleantechstrategie (S. 15) soll Inventar der bezüglich Ressourceneffizienz wichtigsten innovationshemmenden Regulierungen von Bund und Kantonen sowie der wichtigsten privaten Normen erstellt werden.
Strasse (ÖV)/ Schiene	Bund	Fehlen von Mobility Pricing (dynamische Tarife für Strasse und Schiene pro Strecke und Tageszeit)	Mobility pricing auf Strasse und Schiene würde den „Besteller einer Verkehrsdienstleistung“ wieder direkt bezahlen lassen, was zu präziseren Marktsignalen führt und damit zu einer besseren Ressourcerallokation und damit zu einer höheren Energieeffizienz. Zudem könnte durch die Einführung die Spitzenlast der Infrastruktur reduziert werden.
Strasse/ Schiene	Bund	Fehlen von Infrastruktur für grosse LKWs/ Gigaliner	Infrastruktur für das Verladen und Manövrieren von grossen LKWs (bei Zollanlagen, Parkplätzen, usw.) ist zurzeit in der Schweiz nicht vorhanden.
Strasse/ Schiene	Bund und Kanton	Energieeffizienzhemmende Regulierungen von Bund und Kantonen	Gemäss Cleantechstrategie des Bundesrats (S. 15) soll Inventar der bezüglich Ressourceneffizienz wichtigsten innovationshemmenden Regulierungen von Bund und Kantonen sowie der wichtigsten privaten Normen erstellt werden.
Strasse	Bund	Zollabgaben schränken internationalen Gütertransport nicht ein	Beim internationalen LKW-Gütertransport sind gibt es namhaft externe Kosten; die höhere Kostendeckung über LSVA auf dem CH-Teilstück entfaltet wenig Wirkung, es kommt weiter zu volkswirtschaftlich ineffizienten Transporten.
Strasse/ Schiene	Bund	Dezentrale Besiedlung als politisches Ziel	Subventionsbeiträge zur dezentralen Besiedlung, erhöhen die Attraktivität in abgelegenen Regionen zu leben. Dies erschwert die Erschliessung durch den ÖV. Subventionsbeiträge in die Verkehrsinfrastruktur

Verkehrsträger	Staatliche Ebene	MeF kurz	Ungeprüfte These zur Wirkung des Fehlanreizes
Strasse/ Schiene/ Luft	Bund/ Kanton/ Gemeinde	Kurzbezeichnung der Massnahme mit Fehlanreiz	Erläuterung des Fehlanreiz-Mechanismus
			senken die Kosten für den Verkehr, was die Menge und somit den Energieverbrauch erhöht.
Schiene	Bund	MWST-Befreiung für internationalen Verkehr (Art 42 MWST-Verordnung)	Steuerabzüge wirken wie Subventionen und reduzieren die effektiven Kosten, was zu Mehrkonsum führt.
Strasse	Bund	MWST-Befreiung für internationalen Busverkehr (Art 43 MWST-Verordnung)	Steuerabzüge wirken wie Subventionen und reduzieren die effektiven Kosten, was zu Mehrkonsum führt.
Schiene / Luft	Bund	Befreiung von Abgaben auf Versicherungsprämien: Stempelabgaben für konzessionierte Transportunternehmen (Emissionsabgabe), Kaskoversicherungen für Luftfahrzeuge und Schiffe sowie Transportversicherung	Steuerabzüge wirken wie Subventionen und reduzieren die effektiven Kosten, was zu Mehrkonsum führt.
Strasse	Bund	Befreiung der Mineralölsteuer von Treibstoffen für konzessionierte Transportunternehmen	Steuerabzüge wirken wie Subventionen und reduzieren die effektiven Kosten, was zu Mehrkonsum führt.

Tabelle 79. Nicht priorisierte MeF, da diese als „MeF i.w.S.“ klassiert wurden.

Verkehrsträger	Staatliche Ebene	MeF kurz	Ungeprüfte These zur Wirkung des Fehlanreizes
Strasse/ Schiene/ Luft	Bund/ Kanton/ Gemeinde	Kurzbezeichnung der Massnahme mit Fehlanreiz	Erläuterung des Fehlanreiz-Mechanismus
Strasse (ÖV)/ Schiene	Bund	Lohnnebenleistungen für ÖV und deren nur teilweise Erfassung bei den Steuern	Abzug GA, Beiträge Abos indirekte Subventionen, falls sie nicht im Lohnausweis deklariert und somit nicht besteuert werden.
Strasse	Kanton/ Gemeinde	Anwendung und Umsetzung der sog. Fahrtenmodelle für verkehrsintensive Einrichtungen	Bei der Berechnung der zulässigen Verkehrszahlen kann das Angebot künstlich erhöht werden. Weiter ist unklar, wie und ob die vorgesehenen Fahrten eingehalten und gemessen werden können.
Strasse (ÖV)/ Schiene	Bund	ÖV (Bahn und Bus) Vergünstigungen	Senioren- und Jugendvergünstigungen: Kosten pro Pkm werden durch die Vergünstigungen sehr tief. Zudem bestehen bei Pauschalkosten keine Anreize zur Verminderung von Fahrten. Zudem kein Bedarfsnachweis erforderlich.
Strasse	Bund	Tarifierung von Taxifahrten	Fehlende Fixtarife für bestimmte (Touristen-) Strecken, fehlende Beschwerdemöglichkeiten und ungenügende Transparenz bieten Anreize zu Umwegfahrten.
Strasse	Bund	Kindersitzpflicht	Führt Kindersitzpflicht dazu, dass Familien noch grösserer Autos kaufen. Erschwert auch Taxi und Mobility-Nutzung, deshalb höherer Druck auf Familien zu eigenem Autobesitz.
Strasse (ÖV)/ Schiene	Bund	Crash-Norm für Triebfahrzeuge im ÖV (Bahn und Bus)	Erhöht z.B. das Gewicht von Stadler-Flirt von 135 auf 140 Tonnen.
Strasse	Bund	Förderung Bau und Unterhalt von Alpen und Waldtrassen	Strassenbau wird durch Forst- und Landwirtschaftssubventionen und Bau durch die Armee unterstützt. Nicht wegbares Gelände wird wegbarm gemacht und weckt neue Bedürfnisse.
Strasse (ÖV)/ Schiene	Bund	Abwarten von Zügen bei Verspätung	Züge warten Anschlüsse anderer verspäteter (A-)Züge ab, müssen nachher mit hoher Geschwindigkeit fahren um Verspätung aufzuholen > höherer spezifischer Energieverbrauch.
Schiene	Bund und Kanton	Taktfahrplan / Fahrplanpflicht	Der Taktfahrplan, der auch abends und am Wochenende gilt bzw. sehr dicht ist, führt zu einer schlechteren Auslastung der Züge
Strasse	Bund	Befreiung der Automobilsteuer von Invaliden-Automobilen und Elektromobilen	Steuerabzüge wirken wie Subventionen und reduzieren die effektiven Kosten, was zu Mehrkonsum führt.

Verkehrsträger	Staatliche Ebene	MeF kurz	Ungeprüfte These zur Wirkung des Fehlanreizes
Strasse/ Schiene/ Luft	Bund/ Kanton/ Gemeinde	Kurzbezeichnung der Massnahme mit Fehlanreiz	Erläuterung des Fehlanreiz-Mechanismus
Strasse	Bund	Steuerbefreiung von Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen	Vergünstigt die Mobilität mit Fahrzeugen, welche mit diesen Treibstoffen betrieben werden.
Strasse	Bund	Abgabebefreiung & Reduktion Schwerkverkehrsabgabe/ Nationalstrassenabgabe (Militär, Polizei, Landwirtschaft, Fahrschule,...)	Steuerabzüge wirken wie Subventionen und reduzieren die effektiven Kosten, was zu Mehrkonsum führt.
Strasse	Bund	Steuererleichterung für Erd- und Flüssiggas-Treibstoffe	Vergünstigt die Mobilität mit Fahrzeugen, welche mit diesen Treibstoffen betrieben werden.
Strasse	Bund	Für LNF sowie Land-/Forstwirtschaft, gegenüber LKW: Keine LSVA, kein LKW-Führerschein, kein Nacht/Sonntagsfahrverbot	Vergünstigung der Mobilität (im Vergleich zu LKW) mit Fahrzeugen mit geringerer energetischer Gesamt-Effizienz.

Tabelle 80. Nicht priorisierte MeF, da diese eine geringe energetische Wirkung aufweisen.

Verkehrsträger	Staatliche Ebene	MeF kurz	Ungeprüfte These zur Wirkung des Fehlanreizes	Aggregation mit MeF
Strasse/ Schiene/ Luft	Bund/ Kanton/ Gemeinde	Kurzbezeichnung der Massnahme mit Fehlanreiz	Erläuterung des Fehlanreiz-Mechanismus	
Strasse	Bund/ Kanton	MIV-Lohnnebenleistungen: Gratisbenzin, verbilligte Firmenparkplätze, Rabatt beim Autokauf	„Fringe benefits“ werden im Neuen Lohnausweis zu eher niedrigen Ansätzen eingesetzt, teilweise aber auch gar nicht. Damit wird der MIV durch die Nebenleistungen gefördert und gegenüber dem ÖV leicht begünstigt.	MIV-Lohnnebenleistungen: Privatgebrauch Dienstwagen
Strasse/ Schiene	Bund/ Kanton	Bewilligung Einfamilienhäuser/ Bauzonen für Einfamilienhäuser	Einfamilienhäuser beanspruchen mehr Platz, dezentrale Besiedlung ist die Folge, sowie Trennung von Arbeits- und Wohnort.	kommunale Bauvorschriften
Strasse	Kanton/ Gemeinde	Vollzug Parkplatzerstellungspflicht I		Parkplatzerstellungspflicht und Ersatzabgabe
Strasse	Kanton/ Gemeinde	Vollzug Parkplatzerstellungspflicht II	Es wird nicht überprüft ob mehr PP gebaut und genutzt werden als vorgeschrieben sind.	Parkplatzerstellungspflicht und Ersatzabgabe
Strasse/Schiene	Gemeinden	Zu geringe Ausnutzungsziffer an gut erschlossenen Lagen	Senkt das Angebot für Wohnraum und erhöht somit die Preise für die Liegenschaften (Miete) in der Stadt. Das Preis/Leistungsverhältnis wird zu Gunsten von Wohnraum ausserhalb der Zentren verschoben, was den Energieverbrauch für die zu überwindenden Distanzen erhöht.	kommunale Bauvorschriften
Strasse/Schiene	Gemeinden	Grenzabstände		kommunale Bauvorschriften
Strasse/Schiene	Gemeinden	Zu restriktive Baulinien in gut erschlossenen Lagen		kommunale Bauvorschriften
Strasse/Schiene	Gemeinden	Ortsbildschutz		kommunale Bauvorschriften
Strasse/Schiene	Gemeinden	Zu stark begrenzte Gebäudehöhe und Geschosshöhe		kommunale Bauvorschriften
Strasse/ Schiene	Bund/ Kanton	Restriktionen für Ausbauten, z.B. Einschränkungen bei Dachausbauten, zu geringe Ausnutzungsziffern in Bauzonen	Zersiedelung statt Verdichtung in Bauzonen generiert Mehrverkehr.	kommunale Bauvorschriften

Tabelle 81. Nicht priorisierte MeF, da diese als Teil einer aggregierten MeF weiterbehandelt wurden.

A2 Methodenbeschreibung

Grundsätzlich basiert der verwendete Ansatz auf dem Leitfaden zur NHB (vgl. INFRAS 2009, S. 36) gemäss folgender Grafik und nachfolgender Tabelle. Im Bereich Wirtschaft wurden die Kriterien der VOB (Ecoplan 2007) verwendet, welche sich von der Gliederung her besser für eine Grob- beurteilung eignen. Die Übereinstimmung und der im Bereich Wirtschaft verwendeten VOB- Kriterien im Vergleich zur NHB und RFA wird in der Tabelle 83 dokumentiert. Die Kriterien der EFS sind ebenfalls abgedeckt.

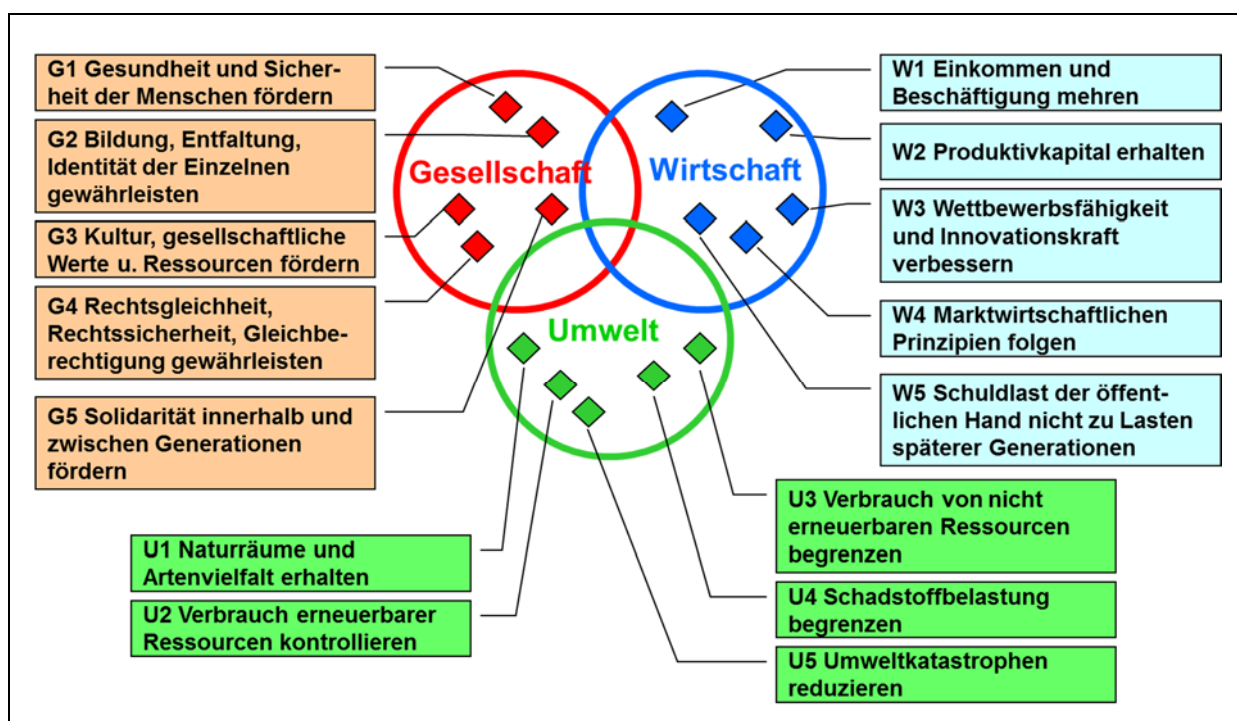


Abbildung 5. Übersicht über das Zielsystem (Bundesratskriterien). Quelle: Ecoplan (2008, p.12).

Be- reich	Kriterium	Kommentar
Wirtschaft	W1 Unternehmungen	Nach Branchen und Unternehmensgrösse zu differenzieren, soweit relevant: – Kosten aus Auflagen, Abgaben, Produktionseinbussen usw. – Kosten aus administrativen Aufwendungen und Mitwirkung im Vollzug – Standort- und Wettbewerbsvor-/nachteile, insbesondere gegenüber dem Ausland – Auftragsvolumen

Be- reich	Kriterium	Kommentar
	W2 Haushalte	Nach Einkommensgruppen zu differenzieren, soweit relevant: – Veränderungen der Konsumentenpreise – Veränderung der Kaufkraft – administrativer Aufwand und Mitwirkung im Vollzug – Nutzen aus öffentlichen Leistungen
	W3 Arbeitnehmer / Arbeitsmarkt	– Veränderungen der Löhne und Arbeitsbedingungen – Veränderung der Beschäftigung (und deren Qualifikation sowie Herkunft)
	W4 Regionen	In G5 enthalten.
	W5 Öffentliche Hand	Jeweils für Bund, Kantone und Gemeinden (soweit relevant): – Einfluss auf Finanzen (Einnahmen, Ausgaben) – Einfluss auf Personal (Mehr-/Minderbedarf) – Vollzugsaufwand und Vollzugseffizienz
	W6 Gesamtwirtschaft	– Einfluss auf BIP und BSP / Wachstum – Einfluss auf Aussenhandel – Einfluss auf Teuerung
	W7 Innovation und Forschung	– Einfluss auf Innovationsfähigkeit – Einfluss auf Forschung
	W8 Ordnungspolitik	– Ordnungspolitische Begründung der Massnahme (Marktversagen, z.B. bei Vorliegen öffentlicher Güter usw.) – Einhaltung des Verursacherprinzips – Einfluss auf Marktzugang und Wettbewerbsintensität für in- und ausländische Wettbewerber
Gesellschaft	G1 Gesundheit und Sicherheit	Hier werden primär Unfallrisiken einbezogen. Luft- und Lärmbelastung wird in U4 behandelt.
	G2/G3/G4: Bildung, Kultur, Gleichberechtigung	Zugang zur Mobilität für benachteiligte Gruppen behandelt, nicht aber die Thematik Randregionen (siehe G5). Auch Verringerung im Ortsbildschutz gehört hierher. Deckt folgende Kriterien ab: – G2 Bildung und damit Entwicklung sowie Entfaltung und Identität der Einzelnen gewährleisten – G3 Die Kultur sowie die Erhaltung und Entwicklung gesellschaftlicher Werte und Ressourcen im Sinn des Sozialkapitals fördern – G4 Gleiche Rechte und Rechtssicherheit für alle gewährleisten, insbesondere die Gleichstellung von Frau und Mann, die Gleichberechtigung beziehungsweise den Schutz von Minderheiten sowie die Anerkennung der Menschenrechte
	G5 Solidarität	Hier wird die Solidarität innerhalb und zwischen den Generationen behandelt. Dies beinhaltet auch die Solidarität mit den Regionen.
Umwelt	U1 Naturräume und Artenvielfalt	Primär relevant, sofern eine MeF Auswirkungen auf die Infrastruktur hat; zudem falls ein klarer Effekt im Bereich Zersiedelung anfällt
	U2 Verbrauch erneuerbarer Ressourcen	Enthalten in der technisch- energetischen Analyse
	U3 Verbrauch nicht erneuerbarer Ressourcen	Enthalten in der technisch-energetischen Analyse
	U4 Die Belastung der natürlichen Umwelt und des Menschen durch Schadstoffe auf ein unbedenkliches Niveau senken	Hier werden primär Luft- und Lärmbelastungen subsummiert
	U5 Umweltkatastrophen	Entfällt, da im vorliegenden Fall nicht relevant.

Tabelle 82: Verwendete Kriterien für die UWG-Bewertung

Die Übereinstimmung und der im Bereich Wirtschaft verwendeten VOB-Kriterien im Vergleich zur NHB und RFA wird mit der nachfolgenden Tabelle dokumentiert. Die Kriterien der EFS sind ebenfalls abgedeckt.

Kriterium	Teilbereiche	RFA	NHB
W1 Unternehmungen	Nach Branchen und Unternehmensgrösse zu differenzieren, soweit relevant: – Kosten aus Auflagen, Abgaben, Produktionseinbussen usw. – Kosten aus administrativen Aufwendungen und Mitwirkung im Vollzug – Standort- und Wettbewerbsvor-/nachteile, insbesondere gegenüber dem Ausland – Auftragsvolumen	RFA2: Auswirkungen auf gesellschaftliche Gruppen RFA5: Zweckmässigkeit im Vollzug	W1 Einkommen und Beschäftigung erhalten und den Bedürfnissen entsprechend mehr unter Berücksichtigung einer sozial- und raumverträglichen Verteilung
W2 Haushalte	Nach Einkommensgruppen zu differenzieren, soweit relevant: – Veränderungen der Konsumentenpreise – Veränderung der Kaufkraft – administrativer Aufwand und Mitwirkung im Vollzug – Nutzen aus öffentlichen Leistungen	RFA2: Auswirkungen auf gesellschaftliche Gruppen RFA5: Zweckmässigkeit im Vollzug	W1 Einkommen und Beschäftigung erhalten und den Bedürfnissen entsprechend mehr unter Berücksichtigung einer sozial- und raumverträglichen Verteilung G5 Die Solidarität innerhalb und zwischen den Generationen sowie global fördern
W3 Arbeitnehmer / Arbeitsmarkt	– Veränderungen der Löhne und Arbeitsbedingungen – Veränderung der Beschäftigung (und deren Qualifikation sowie Herkunft)	RFA2: Auswirkungen auf gesellschaftliche Gruppen	W1 Einkommen und Beschäftigung erhalten und den Bedürfnissen entsprechend mehr unter Berücksichtigung einer sozial- und raumverträglichen Verteilung W2 Das Produktivkapital, basierend auf dem Sozial- und Humankapital, mindestens erhalten und qualitativ mehr G5 Die Solidarität innerhalb und zwischen den Generationen sowie global fördern
W4 Regionen	Nach Regionen zu differenzieren: – Besondere Belastungen – Besondere Nutzen		G5 Die Solidarität innerhalb und zwischen den Generationen sowie global fördern
W5 Öffentliche Hand	Jeweils für Bund, Kantone und Gemeinden (soweit relevant): – Einfluss auf Finanzen (Einnahmen, Ausgaben) – Einfluss auf Personal (Mehr-/Minderbedarf) – Vollzugsaufwand und Vollzugeffizienz	RFA2: Auswirkungen auf gesellschaftliche Gruppen RFA5: Zweckmässigkeit im Vollzug	W5 Ein Wirtschaften der öffentlichen Hand, das nicht auf Kosten zukünftiger Generationen erfolgt (zum Beispiel Schulden, vernachlässigte Werterhaltung)
W6 Gesamtwirtschaft	– Einfluss auf BIP und BSP / Wachstum – Einfluss auf Aussenhandel – Einfluss auf Teuerung	– RFA3: Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft	W1 Einkommen und Beschäftigung erhalten und den Bedürfnissen entsprechend mehr unter Berücksichtigung einer sozial- und raumverträglichen Verteilung

Kriterium	Teilbereiche	RFA	NHB
W7 Innovation, und Forschung	– Einfluss auf Innovationsfähigkeit – Einfluss auf Forschung	–	W3 Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft der Wirtschaft verbessern
W8 Ordnungspolitik	– Ordnungspolitische Begründung der Massnahme (Marktversagen, z.B. bei Vorliegen öffentlicher Güter usw.) – Einhaltung des Verursacherprinzips – Einfluss auf Marktzugang und Wettbewerbsintensität für in- und ausländische Wettbewerber	– RFA1 Notwendigkeit und Möglichkeit staatlichen Handelns	W4 In der Wirtschaft primär die Marktmechanismen (Preise) unter Berücksichtigung der massgebenden Knappheitsfaktoren und externen Kosten wirken lassen

Tabelle 83: Abdeckung der verwendeten VOB-Kriterien im Bereich Wirtschaft

Methode der Aggregierung bei der UWG-Bewertung

Für die Vorprüfung wurde eine aggregierte Version der Kriterien für die Hauptprüfung angewendet. Jede Kriteriengruppe wurde mit Punkten (-3 bis +3 bewertet) und für die pragmatische Gesamtbeurteilung grob gewichtet:

- Wirtschaft (Unternehmungen, Haushalte, Arbeitnehmer und Gesamtwirtschaft W1 bis W3 und W6);
- Regionen W4;
- öffentliche Hand W5;
- W7 (Innovation) und W8 (Ordnungspolitik) werden weggelassen;
- Sicherheit G1;
- Bildung; Kultur, Gleichberechtigung (G2 bis G4 aggregiert);
- Solidarität G5;
- Umwelt: Alle U werden zusammengefasst, soweit nicht durch energetische Relevanz abgedeckt

Das erste (Wirtschaft) und das letzte (Umwelt) Sammelkriterium wurde für die pragmatische Grob-beurteilung doppelt gewichtet, die übrigen einfach.

A3 Grundlagen für energetische Bewertung

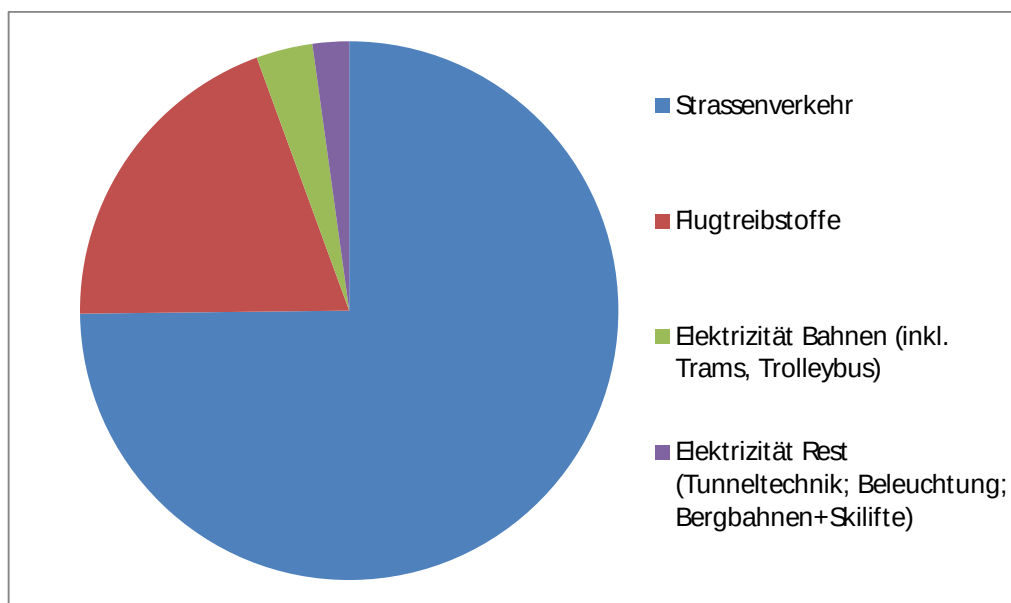
Elastizitäten

Strassenverkehr		Kurzfristig	Langfristig	Quelle
Treibstoff				
Treibstoffpreis auf Treibstoffabsatz	-0.20	-0.50	Baranzini et al. (2009) für die Schweiz: -0.1 und -0.3 (vgl. Goodwin et. al (2004), S.	
Treibstoffpreis auf Fzkm	-0.10	-0.25	Goodwin et al. (2004) in Litman (2008, S. 13): Die Elastizität auf den Treibstoffverbrauch ist ca. um den Faktor 1.5 bis 2 grösser als die Elastizität auf die Fahrleistung.	
Variable Kosten (Kosten/Fzkm)				
Variable Kosten auf Fzkm	-0.30	-0.750	Abgeleitet aus dem Anteil der Treibstoffkosten an den variablen Kosten, ergibt -0.28, aufgerundet.	
Fixe Kosten				
Fixe Kosten auf Fahrzeugbestand	-0.10	-0.25	Ecoplan/Infras (2007, S. 91)	
Fixe Kosten auf die Fahrleistung	-0.08	-0.20	Annahme: Die Reaktion auf die Fahrleistung ist geringer, da v.a. auf Fahrzeuge verzichtet wird, welche eine geringe Fahrleistung erbringen. Annahme: Faktor 0.8	
Kreuzpreiselastizitäten bzw. Modal-Shift-Effekte				
Treibstoffpreis auf ÖV-Benützung	0.06	0.15	Erath und Axhausen (2010). Die Elastizität ist explizit langfristig, über SP ermittelt, etwas höherer Wert als 0.1 gewählt, damit Verhältnis zur MIV-Kosten-Elastizität	
Variable MIV-Kosten auf ÖV-Benützung	0.23	0.58	Vrtic und Fröhlich (2006), S. 15: 0.58, Annahme: Langfristig, da auch über SP ermittelt und wegen Verhältnis zur Zahl von Erath und Axhausen.	
Fixe MIV-Kosten auf ÖV-Benützung	0.06	0.15	Annahme: Gleiche Relation	
Öffentlicher Verkehr		Kurzfristig	Langfristig	Quelle
Ticketpreise				
Schiene, auf pkm	-0.30	-0.90	Litman (2004) in Puwein (2010), S. 786: Kurzfristige Elastizitäten -0.2 bis -0.5, langfristige -0.6 bis -0.9. Puwein (2009), S. 796: Für Österreich -0.29 für die Bahn und -0.12 für ÖPNV.	
Busse, Strassen-ÖV, auf pkm	-0.20	-0.60		
Kreuzpreiselastizitäten bzw. Modal-Shift-				
Reaktion MIV auf ÖV-Verteuerung	0.11	0.32	Vrtic und Fröhlich (2006), S. 15: 0.319. Wie beim MIV: Annahme langfristig.	
Reaktion MIV auf ÖV-Verteuerung: ÖV Schiene	0.08	0.24	Aufteilung über pkm ÖV Strasse und ÖV Schiene.	
Reaktion MIV auf ÖV-Verteuerung: ÖV Strasse	0.02	0.07	Aufteilung über pkm ÖV Strasse und ÖV Schiene.	
		Langstrecke	Kurzstrecke	Quelle
Flugverkehr				
Ticketpreise				
Intra Europe:				
Route/Market level:	-2.00	-2.00		
National level	-1.10	-1.20		
Supra national level	-0.80	-0.90		
Trans Atlantic				
Route/Market level:	-1.70	-1.90	IATA (2008): Air Travel Demand in INFRAS 2009	
National level	-1.00	-1.10		
Supra national level	-0.7	-0.8		
Europe-Asia				
Route/Market level:	-1.30	-1.40		
National level	-0.70	-0.80		
Supra national level	-0.50	-0.60		
Network business				
Network leisure	-0.7	-0.8		
Low-cost alle	-1	-1.5	Ernst & Young, York Aviation in INFRAS (2009)	
	-1.5	-1.5		
Business				
Freizeit/Privat	-0.27	-0.70	Gillen et al (2003) in INFRAS (2009)	
	-1.04	-1.52		
Business				
Freizeit/Privat	-0.3 bis -0.7	-0.7 bis -1.3	DEFRA, DFT (2007) in INFRAS (2009)	
Business				
Freizeit/Privat	-0.2 bis -0.3	-0.7 ; -0.8 *	CE Delft et al. (2005) in INFRAS (2009)	

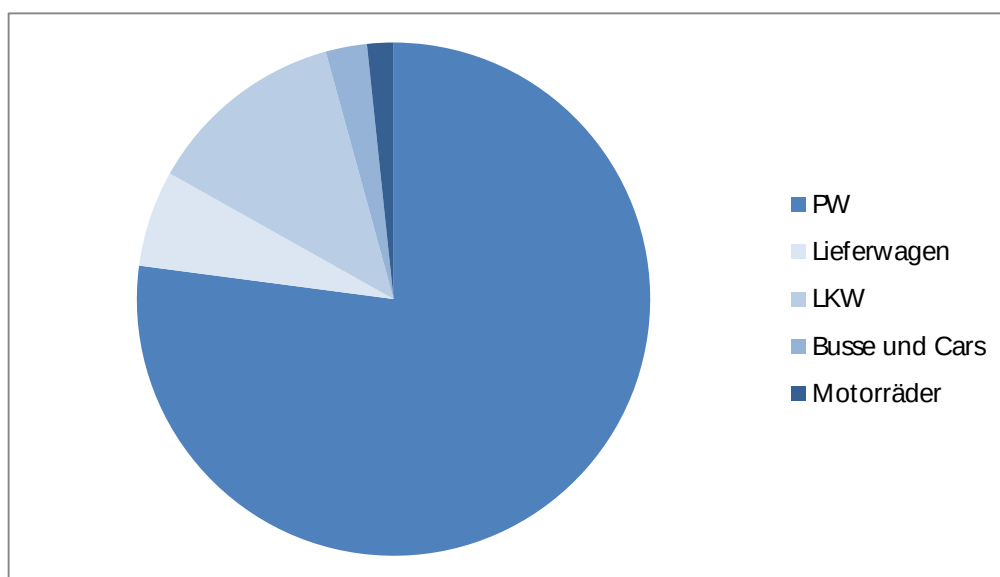
* gilt für die meisten Destinationen. Höhere Werte für Flüge nach Middle East, Far East und Former Eastern Bloc

Endenergieverbrauch Gesamtverkehr 2010

Untenstehendes Diagramm zeigt den Endenergieverbrauch in der Schweiz im Jahre 2010 im Bereich Verkehr, der sich insgesamt auf 313.3 TJ belief. 75% entfallen auf den Strassenverkehr (Benzin und Diesel; sehr geringer Anteil Gas und Biotreibstoffe), 20% auf Flugtreibstoffe, die restlichen 5% auf Elektrizität für Schienen- und oberleitungsgebundene Transportmittel (3%) bzw. restlicher Energiebedarf (2%).



Untenstehendes Diagramm zeigt für den Strassenverkehr die weitere Aufteilung nach Fahrzeugkategorien (PW = Personenwagen, LKW = Lastwagen).



Die nachstehende Tabelle zeigt den Endenergiebedarf nach Verkehrsträger, Energieträger (Benzin und Diesel zusammen genommen), Fahrzeugkategorie, Strassenkategorie und Fahrtzweck.

Endenergie Mobilität Schweiz 2010	Endenergiebedarf 2010 in TJ			Einheit	Quelle
	Höchste Aggregation	Mittlere Aggregation	Niedrige Aggregation		
Strassenverkehr Benzin+Diesel	233'340			TJ	[1], Tab. 1
PW Autobahn		65'679		TJ	[3], Anhang 3
PW Autobahn Arbeit			17'429	TJ	[4] Tab g5.3
PW Autobahn Ausbildung			159	TJ	[4] Tab g5.4
PW Autobahn Einkauf			6'616	TJ	[4] Tab g5.5
PW Autobahn Service und Begleitung			270	TJ	[4] Tab g5.6
PW Autobahn Freizeit			35'173	TJ	[4] Tab g5.7
PW Autobahn Dienstfahrt			6'033	TJ	[4] Tab g5.8
PW ausserorts		50'806		TJ	[3], Anhang 3
PW ausserorts Arbeit			12'260	TJ	[4] Tab g5.3
PW ausserorts Ausbildung			470	TJ	[4] Tab g5.4
PW ausserorts Einkauf			7'818	TJ	[4] Tab g5.5
PW ausserorts Service und Begleitung			998	TJ	[4] Tab g5.6
PW ausserorts Freizeit			24'167	TJ	[4] Tab g5.7
PW ausserorts Dienstfahrt			5'093	TJ	[4] Tab g5.8
PW innerorts		64'263		TJ	[3], Anhang 3
PW innerorts Arbeit			13'756	TJ	[4] Tab g5.3
PW innerorts Ausbildung			1'093	TJ	[4] Tab g5.4
PW innerorts Einkauf			13'761	TJ	[4] Tab g5.5
PW innerorts Service und Begleitung			2'394	TJ	[4] Tab g5.6
PW innerorts Freizeit			26'208	TJ	[4] Tab g5.7
PW innerorts Dienstfahrt			7'052	TJ	[4] Tab g5.8
Lieferwagen Autobahn		5'626	5'626	TJ	[3], Anhang 3
Lieferwagen ausserorts		3'904	3'904	TJ	[3], Anhang 3
Lieferwagen innerorts		4'691	4'691	TJ	[3], Anhang 3
LKW Autobahn		14'057	14'057	TJ	[3], Anhang 3
LKW ausserorts		8'699	8'699	TJ	[3], Anhang 3
LKW innerorts		6'770	6'770	TJ	[3], Anhang 3
Reisecar Autobahn		694	694	TJ	[3], Anhang 3
Reisecar ausserorts		472	472	TJ	[3], Anhang 3
Reisecar innerorts		432	432	TJ	[3], Anhang 3
ÖV-Busse Autobahn		0	0	TJ	[3], Anhang 3
ÖV-Busse ausserorts		1'257	1'257	TJ	[3], Anhang 3
ÖV-Busse innerorts		3'237	3'237	TJ	[3], Anhang 3
Motorräder Autobahn		1'160		TJ	[3], Anhang 3
Motorräder Autobahn Arbeit			421	TJ	[4] Tab g5.3
Motorräder Autobahn Ausbildung			113	TJ	[4] Tab g5.4
Motorräder Autobahn Einkauf			98	TJ	[4] Tab g5.5
Motorräder Autobahn Service und Begleitung			31	TJ	[4] Tab g5.6
Motorräder Autobahn Freizeit			375	TJ	[4] Tab g5.7
Motorräder Autobahn Dienstfahrt			122	TJ	[4] Tab g5.8
Motorräder ausserorts		1'598		TJ	[3], Anhang 3
Motorräder ausserorts Arbeit			387	TJ	[4] Tab g5.3
Motorräder ausserorts Ausbildung			437	TJ	[4] Tab g5.4
Motorräder ausserorts Einkauf			151	TJ	[4] Tab g5.5
Motorräder ausserorts Service und Begleitung			151	TJ	[4] Tab g5.6
Motorräder ausserorts Freizeit			336	TJ	[4] Tab g5.7
Motorräder ausserorts Dienstfahrt			135	TJ	[4] Tab g5.8
Motorräder innerorts		1'134		TJ	[3], Anhang 3
Motorräder innerorts Arbeit			187	TJ	[4] Tab g5.3
Motorräder innerorts Ausbildung			438	TJ	[4] Tab g5.4
Motorräder innerorts Einkauf			115	TJ	[4] Tab g5.5
Motorräder innerorts Service und Begleitung			156	TJ	[4] Tab g5.6
Motorräder innerorts Freizeit			157	TJ	[4] Tab g5.7
Motorräder innerorts Dienstfahrt			80	TJ	[4] Tab g5.8
Flugtreibstoffe	61'400	61'400	61'400	TJ	[1], Tab. 1
Elektrizität Bahnen (inkl. Trams, Trolleybus)	10'648			TJ	[2], Tab. 21; [1], Tab.17
ÖPNV (Trams, Trolleybus)		841	841	TJ	[5], p.171
Bahnen P Fernverkehr		4'365		TJ	[5], p.171
Bahnen P Fernverkehr Arbeit			1'758	TJ	[4] Tab g5.3
Bahnen P Fernverkehr Ausbildung			330	TJ	[4] Tab g5.4
Bahnen P Fernverkehr Einkauf			13	TJ	[4] Tab g5.5
Bahnen P Fernverkehr Service und Begleitung			2	TJ	[4] Tab g5.6
Bahnen P Fernverkehr Freizeit			1'889	TJ	[4] Tab g5.7
Bahnen P Fernverkehr Dienstfahrt			373	TJ	[4] Tab g5.8
Bahnen P Regionalverkehr		3'115		TJ	[5], p.171
Bahnen P Regionalverkehr Arbeit			792	TJ	[4] Tab g5.3
Bahnen P Regionalverkehr Ausbildung			669	TJ	[4] Tab g5.4
Bahnen P Regionalverkehr Einkauf			156	TJ	[4] Tab g5.5
Bahnen P Regionalverkehr Service und Begleitung			6	TJ	[4] Tab g5.6
Bahnen P Regionalverkehr Freizeit			1'275	TJ	[4] Tab g5.7
Bahnen P Regionalverkehr Dienstfahrt			216	TJ	[4] Tab g5.8
Bahnen G Fernverkehr		1'843	1'843	TJ	[5], p.171
Bahnen G Nahverkehr		485	485	TJ	[5], p.171
Elektrizität Bergbahnen	659	659	659	TJ	[8]
Elektrizität Skilifte	80	80	80	TJ	[9]
Elektrizität Öffentliche Beleuchtung	1'667	1'667	1'667	TJ	[2], Tab. 21
Elektrizität übriger Verkehr (Belüftung und Beleuch	4'450	4'450	4'450	TJ	[2], Tab. 21
Strassenverkehr Gas	710	0	0	TJ	[1], Tab.17
Strassenverkehr Biotreibstoffe	430	0	0	TJ	[1], Tab.17
Summe	313'383	313'383	313'383	TJ	

Datenquellen (rechte Spalte in voran stehender Tabelle):

- [1] BFE (2011a)
- [2] BFE (2011b)
- [3] BAFU (2010)
- [4] BFS und ARE (2007)
- [5] INFRAS (2007), p. 171
- [6] Haymoz FLEET PERFORMANCE LTD. (2009)
- [7] Peters, A., de Haan, P., (2006)
- [8] www.seilbahnen-schweiz.ch/Bergbahnen_Energiemanagement.html
- [9] Schätzung EBP

Aggregationen Endenergieverbrauch

Aggregationen	[PJ]
Berufsbedingter Verkehr PW und Motorräder	44
Berufsbedingter Verkehr PW (Arbeit)	43
Privater PW Verkehr	117
PW Verkehr	181
ÖV Verkehr	13
Personenverkehr Strasse und Schiene	199
Personenverkehr Schiene	8
Güterverkehr Strasse	44
PW Verkehr und Güterverkehr Strasse	224
Flugverkehr	61
Güterverkehr LKW	30
Schätzungen	PJ
Pendelverkehr ÖV	6
Mit Dienstauto zurückgelegte private Fahrten	12*)

*)

51% des Endenergieaufwands von Bus, Tram- und Postautofahrten ist dem Pendelverkehr zuzuschr [4], Siehe Herleitung für Tram, Bus und Postauto
 10% der privaten Fahrten werden mit dem Dienstauto zurückgelegt. INFRAS 2011 [6], S. 6 (40%) [8], S. 18 (7.1%)

A4 Literatur

- Arbeitsgemeinschaft Bern Traffic (2010) Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern. Schlussbericht. TransOptima, Verkehrsconsulting Fröhlich, Ecoplan und Buchhofer Barbe AG im Auftrag des Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern.
- ARE (2004). Perspektiven des Schweizerischen Güterverkehrs bis 2030. Hypothesen und Szenarien
- ARE (2006). Perspektiven des Schweizerischen Güterverkehrs bis 2030. Hypothesen und Szenarien
- ARE (2010). Erstellung des nationalen Personenverkehrsmodells für den öffentlichen und privaten Verkehr – Modellbeschreibung
- ARE (2012). Übersicht zu Stated Preference Studien in der Schweiz und Abschätzung von Gesamtelastizitäten. Statusbericht 2012.
- ASTRA (2007). Handbuch Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen. www.langsamverkehr.ch
- ASTRA (2008). Leitbild zur Förderung des Langsamverkehrs. www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/index.html
- BAFU (2010). Luftschadstoff-Emissionen 1990-2035. Aktualisierung 2010 Bern, Dezember 2010, 132 Seiten
- BAFU (2012). Emissionen nach CO₂-Gesetz und Kyoto- Protokoll
- BAFU und ARE (2013). Rundschreiben zum Projekt "Effektivität und Effizienz von verkehrs-lenken- den Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen". Bern, 9. April 2013, 3 Seiten
- Baranzini A, Weber S, Neto D (2009). Élasticité-prix de la demande d'essence en Suisse. Berne: OFEN, Programme fondements de l'économie énergétique, numéro de publication 290036. Berne.
- Barde J P, Honkatukia O (2003). Environmentally Harmful Subsidies. Contribution to the ERE 2003 yearbook.
- Bazilian M, Onyeji I (2012). Fossil fuel subsidy removal and inadequate public power supply: Implications for businesses. Energy Policy, 45, 1–5.
- BAZL (2005). Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030 – Nachfrageprognose. Intra-plan Consult GmbH
- BAZL (2013). Stellungnahme per Mail vom 31.1.2013 von Theo Rindlisbacher (BAZL) an Peter de Haan (EBP)
- BFE (2011a). Gesamtenergiestatistik 2010. Bern, August 2011
- BFE (2011b). Schweizerische Elektrizitätsstatistik 2010. Bern, Juni 2011 (56 Seiten)
- BFS (2006). Medienmitteilung über den Strassenfahrzeugbestand 2005. Neuchâtel, 30. März 2006
- BFS (2009). Einkommen, Verbrauch und Vermögen – Daten, Indikatoren Haushaltseinkommen und -ausgaben 2009. www.bfs.admin.ch

- BFS und ARE (2007). Mobilität in der Schweiz Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten
- Bilanz (2004). Die zehn grössten Irrtümer der Wirtschaftspolitik: Freie Fahrt für freie Bürger. 30. Juni 2004
- BMF (2013). Dreiundzwanzigster Subventionsbericht Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2009–2012. Bundesministerium der Finanzen, 257 Seiten.
- Bundesrat (2006). Ökologisierung des Steuer- und Subventionssystems, Bericht des Bundesrates zur Abschreibung der Motion 06.3190 (Studer Heiner) vom 8. Mai 2006
- Bundesrat (2013). Bericht zur Ökologisierung des Steuer- und Subventionssystems. Am 14. Juni 2013 vom Bundesrat genehmigt
- de Haan P, Keller M (2004). Modelling fuel consumption and pollutant emissions based on real-world driving patterns: the HBEFA approach. Int. J. Environment and Pollution, Vol. 22, No. 3
- de Jong G, Gunn H (2001). Recent Evidence on Car Cost and Time Elasticities of Travel Demand in Europe. In: Journal of Transport Economics and Policy, Volume 35, Part 2, p. 137 – 160. TRACE-Project
- Delucchi M A, Murphy J J (2008). How large are tax subsidies to motor-vehicle users in the US? Transport Policy, 15, 196–208
- EBP und Interface (2012). Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen. Synthese und Empfehlungen. Bericht von Ernst Basler + Partner/Interface zuhanden der Bundesämter für Umwelt (BAFU) und Raumentwicklung (ARE)
- Ecoplan (2004a). Statistik potenziell umweltbelastender Subventionen. Machbarkeitsstudie, im Auftrag BFS. Bern, Februar 2004, 69 Seiten.
- Ecoplan (2004b). Fördern Subventionen die Luftbelastung? Vorstudie (interner Bericht), nicht veröffentlicht. Ecoplan im Auftrag BAFU. Schlussbericht. Bern, 23. September 2004, 65 Seiten.
- Ecoplan (2007). VOBV Volkswirtschaftliche Beurteilung von Umweltmassnahmen und -zielen. Unterstützungspaket.
- Ecoplan (2009). Volkswirtschaftliche Auswirkungen der Schweizer Post-Kyoto-Politik. Analyse mit einem dynamischen Gleichgewichtsmodell für die Schweiz. im Auftrag des Bundesamts für Umwelt, 19. August 2009, Schlussbericht
- Ecoplan (2010). Behebung von Fehlanreizen im Bereich Biodiversität. Analyse der wichtigsten biodiversitätsschädlichen Subventionen; Vertiefung zur Studie „Der Natur mehr Wert geben. Reformideen für marktwirtschaftliche Massnahmen zur Förderung der Biodiversität“, im Auftrag des WWF Schweiz (mit Auswertung der Subventionsdatenbank). Bern, 18. Juni 2010, 61 Seiten.
- Ecoplan und ARE (2008). Nachhaltigkeitsbeurteilung: Leitfaden, im Auftrag ARE.
- Ecoplan und Infras (1999). Ökologische Finanzreform im Kanton Zürich. Teilprojekt 4 „Verzicht auf Staatsbeiträge mit ökologisch negativen Wirkungen“, Schlussbericht. Im Auftrag der Finanz- und Baudirektion des Kantons Zürich, Bern, August 1999, 121 Seiten.

- Ecoplan und Infrac (2007). Bedeutung von Mobility Pricing für die Verkehrsfinanzierung der Zukunft. Forschungsauftrag VSS 2005/912 auf Antrag des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Bern.
- Ecoplan und Infrac (2014). Externe Effekte des Verkehrs 2010; Monetarisierung von Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekten ; 18. Juni 2014 ; zuhanden des Bundesamts für Raumentwicklung, Bern/Altdorf/Zürich.
- EEB (2004). Stop subsidies polluting the world recommendations for phasing-out and redesigning environmentally harmful subsidies. Position paper. Brussels.
- EP (2011). EU subsidies for polluting and unsustainable practices. Mr Arkaitz USUBIAGA (Wuppertal Institut) et al. on behalf of European parliament, report IP/A/ENVI/ST/2010-17, Feb. 2011.
- Erath A, Axhausen K W (2010). Long term fuel price elasticity: Effects on mobility tool ownership and residential location choice, Technical Report, Swiss Federal Office of Energy (SFOE), Federal Office for the Environment (FOEN), IVT, ETH Zurich, Berne.
- ESTV (2010a). Berufskosten 2011. Formular 9.
- ESTV (2010b). MWST-Branchen-Info 10, Transportunternehmen des öffentlichen und des touristischen Verkehrs. Januar 2010, 36 Seiten.
- ETH Zürich (2008). Umweltindikatoren im Verkehr. Vergleich der Verkehrsmittel anhand CO₂-Emissionen, Energieaufwand und übriger Umweltauswirkungen. M. Spielmann und P. de Haan, Institut für Umweltentscheidungen ETH Zürich. Rüegger Verlag, Zürich und Chur, 78 Seiten, ISBN 978-3-7253-0894-1
- EZV (2010a). Rückerstattung der Mineralölsteuer auf Treibstoffen an die Landwirtschaft für Betriebe mit kantonaler Betriebsnummer. Merkblatt vom 1. Januar 2010, 1 Seite
- EZV (2010b). Rückerstattung der Mineralölsteuer auf Treibstoffen an die Forstwirtschaft. Merkblatt vom 1. Januar 2010, 3 Seiten
- EZV (2010c). Rückerstattung der Mineralölsteuer auf Treibstoffen an die Berufsfischerei. Merkblatt vom 1. Januar 2010, 2 Seiten
- FiFo (2011). Environmentally sound reform of tax exemptions for private use of company cars. The most important results of the research project research project FKZ UM 08 45 731/02. Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln (Arbeitspapier).
- FoE (2010). Green scissors 2010: more than \$200 billion in cuts to wasteful and environmentally harmful spending. Friends of the Earth, 24 Seiten, <http://www.greenscissors.com/GreenScissors2010.pdf>
- G-20 (2012). Summary of G-20 Members' 2012 Progress Reports on Fossil Fuel Subsidies.
- Gemeinderat Stadt Zürich (2012). GR 2012/330: Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich vom 19. Dezember 2012, Schriftliche Anfrage von Simone Brander betreffend Programm «Stadtverkehr 2025», Bewirtschaftung des städtischen Parkplatzangebots.
- Gernot Müller (2010). Abgrenzung von Eisenbahnverkehrsmärkten – Ökonomische Grundlagen und Umsetzung in die Regulierungspraxis. WIK Wissenschaftliches Institut für Infrastruktur

- und Kommunikationsdienste, Diskussionsbeitrag Nr. 348, Bad Honnef 2010, ISSN 1865-8997, 76 Seiten
- Goodwin P, Dargay J, Hanly M (2004). Elasticities of Road Traffic and Fuel Consumption with Respect to Price and Income: A Review. In: Transport Reviews, Vol. 24, No. 3, 261-274, May 2004.
- Graham D J, Glaister S (2004). Road Traffic Demand Elasticity Estimates: A Review. In: Transport Reviews, Vol. 24, No. 3, 261-274, May 2004.
- Greenpeace (2006). Deadly subsidies. 1.10.2006, Greenpeace International, 84 Seiten
- Haymoz U A (2009). E-Mobility in Firmenflotten. E-Mobility in Firmenflotten. Referat an der GV e'mobile, 2009
- IEA/OECD (2011). World Energy Outlook 2011, 666 Seiten.
- IEEP (2012a). Withana S, ten Brink P, Franckx L, Hirschnitz-Garbers M, Mayeres I, Oosterhuis F, Porsch L, 2012. Study supporting the phasing out of environmentally harmful subsidies. Report under a contract to DG Environment. by Institute for European Environmental Policy (IEEP), Institute for Environmental Studies – Vrije Universiteit (IVM), Ecologic Institute and VITO for the European Commission – DG Environment. Final Report, 83 Seiten.
- IEEP (2012b). Annexes to IEEP 2012a, 212 Seiten.
- IEEP et al. (2007). Reforming environmentally harmful subsidies. Final report to the European Commission's DG Environment. March 2007.
- INFRAS (2003). Infrastrukturkosten Luftverkehr. Ergebnisse Pilotrechnung, Schlussbericht im Auftrag ARE und BAZL. Oktober 2003, 84 Seiten.
- INFRAS (2007). Der Energieverbrauch des Verkehrs 1990–2035. Januar 2007 (199 Seiten)
- INFRAS (2009a). Mögliche Massnahmen zur Ökologisierung des Schweizer Steuersystems
- INFRAS (2009b). Einbezug des Schweizer Flugverkehrs ins EU EHS – Wirtschaftliche Auswirkungen möglicher Szenarien, Studie im Auftrag des BAZL, Mai 2009.
- INFRAS (2010). Evaluation Tarifgestaltung im Personenverkehr. Im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr. Schlussbericht. Zürich.
- Interface (2011). Überblick: Flottenmanagement. Bericht zuhanden des Bundesamts für Umwelt (BAFU).
- IRL (2003). Publikumsintensive Einrichtungen Konsum und Freizeit, 1970 – heute. Mögliche Entwicklungen für die Zukunft.
- JEKO AG (2007). Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren. Resultate einer repräsentativen Umfrage in den Centres Boujean und Brügg. Studie im Auftrag von esapce.mobilité.
- Kjellingbro P M, Skotte M (2005). Environmentally Harmful Subsidies: Linkages between subsidies, the environment and the economy. Environmental Assessment Institute.
- Lin B, Li A (2012). Impacts of removing fossil fuel subsidies on China: How large and how to mitigate? Energy, 44, 741–749

- Litman T (2008). Transportation Elasticities. How Prices and other Factors Affect Travel Behaviour. Victoria Transport Policy Institute. Victoria.
- Maibach M, et al. (1999). Faire und effiziente Preise im Verkehr, Bericht D3 des NF-Programms 41. Bern.
- Metron et al. (2002). Parkplatzbewirtschaftung bei „Publikumsintensiven Einrichtungen“ – Auswirkungenanalyse.
- Meyer B (2006) , Subventionen und Regelungen mit subventionsähnlichen Wirkungen im Energiebereich. FÖS-Diskussionspapier Nr. 2006/02. München
- Myers M, Kent J (2001). Perverse subsidies: How tax dollars can undercut the environment and the economy. Island Press, 01.03.2001 - 277 Seiten. ISBN 1-55963-835-4
- OECD (1998). Improving the Environment through Reducing Subsidies, Part I: Summary and Conclusions - Part II: Analysis and Overview of Studies. OECD, Paris, 168p.
- OECD (2000). Improving the Environment through Reducing Subsidies, Part III: Case Studies. OECD, Paris, 272p.
- OECD (2003). Environmentally Harmful Subsidies: Policy Issues and Challenges. OECD, Paris, 215p.
- OECD (2005). Environmentally Harmful Subsidies: Challenges for Reform. OECD. Paris, 168 p.
- OECD (2011). The tax treatment of company cars and commuting expenses. COM/ENV/EPOC/CTPA/ CFA(2011)39, 3 Nov 2011, 56 pages
- OECD (2002). OECD Workshop on Environmentally Harmful Subsidies: The Environmental Impact of Transport Subsidies. Chris Nash (University of Leeds, UK), Peter Bickel and Rainer Friedrich (University of Stuttgart, Germany), Heike Link and Louise Stewart (DIW, Berlin, Germany). Paris, 7-8 November 2002
- Peters A, de Haan P (2006). Der Autokäufer – seine Charakteristika und Präferenzen. Ergebnisbericht im Rahmen des Projekts „Entscheidungsfaktoren beim Kauf treibstoff-effizienter Neuwagen“. Berichte zum Schweizer Autokaufverhalten Nr. 11 (in German). ETH Zurich, IED-NSSI, report EMDM2024, 39 Seiten
- Petschow U, Zimmermann T, Distelkamp M, Lutz C (2007). Wirkungen fiskalischer Steuerungsinstrumente auf Siedlungsstrukturen und Personenverkehr vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeitsziele der Bundesregierung, Berlin/Osnabrück, <http://www.gws-os.de/downloads/WfS.pdf> (30.8.2011).
- Potter, S., Enoch, M., Rye, T., Black, C., Ubbels, B. 2006: Tax Treatment of Employer Commuting Support: An International Review, in: Transport Reviews, 26 (2), S. 221 - 237.
- Prettenthaler F, Steininger K, Steiner M, Stocker A, Zakarias G (2004). Environmentally Counterproductive Support Measures im Bereich Verkehr. Schriftenreihe des Institutes für Technologie- und Regionalpolitik der Joanneum Research, Band 4, Leykam. Graz
- Puwein W (2009). Preise und Preiselastizitäten im Verkehr. In: WiFo-Monatsberichte 10/2009. S. 779 – 798. Wien.

- PWC (2010). Analyse möglicher Finanzierungsvarianten: Reduzierter Fahrkostenabzug bei der Steuer. Im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV)
- PWC (2011). Ergänzungsauftrag Reduktion Fahrkostenabzug. Im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV)
- PWC (2011b). Zusatzfragen zum Fahrkostenabzug. Im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV).
- RappTrans AG 2007. Synthesebericht Mobility Pricing, Forschungsauftrag VSS 2005/910. Oktober 2007, 232 Seiten.
- Rave T (2005). Umweltorientierte Subventionspolitik in Deutschland, ifo Beiträge zur Wirtschaftsforschung 18, ifo Institut für Wirtschaftsforschung, München.
- Rave T (2007). Identifying and assessing environmentally harmful subsidies in Germany: an overview of studies and their underlying methodologies in the energy and transport sector. *European Environment*, 17, S. 37-58.
- Rye T (2005). Personal Taxation and Commuting – International Experiences, <http://img6.custom-publish.com/getfile.php/203738.466.cbwxuqwxeb/Rye+Oslo+parking+200905+p2.pdf?return=www.buskerudbyen.no> (30.8.2011).
- Schmid E, Sinabell F, Hofreither M F (2007). Phasing out of environmentally harmful subsidies: Consequences of the 2003 CAP reform. *Ecological Economics*, 60, 596–604
- SPS (2005). Förderung des Langsamverkehrs in Agglomerationen. Massnahmenmatrix 2005 der SP Schweiz zur LV-Förderung. www.sp-ps.ch/ger/content/download/18610/230928/file/2006-02-02_Massnahmen-Matrix-zur-Foerderung-des-Langsamverkehrs.pdf
- STATPOP (2010). Statistik der Bevölkerung und der Haushalte. Räumliche Verteilung: Agglomerationen, Stadt und Land Ständige Wohnbevölkerung im städtischen und ländlichen Raum. www.bfs.admin.ch
- STAT-TAB (2009). Die interaktive Statistikdatenbank. Bautätigkeit (www.pxweb.bfs.admin.ch)
- Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (2001). Bundessubventionen – landschaftszerstörend oder landschaftserhaltend? Im Auftrag Fonds Landschaft Schweiz. Bern, Oktober 2001, 166 Seiten.
- TCS (2013). Kilometerkosten eines Musterautos 2013. Abgerufen am 7.01.13 von www.tcs.ch > Auto > Kilometerkosten > Musterauto
- TransferPlus AG (2008). Studie zur Wirkung der Parkgebühren im Pizolpark und Pizolcenter Mels. Ergebnisse einer repräsentativen Besucherbefragung. Studie im Auftrage von espace.mobilité.
- UBA (2003a). Berücksichtigung von Umweltgesichtspunkten bei Subventionen - Sektorstudie Wohnungsbau. UBA, Forschungsbericht 299 14 128.
- UBA (2003b). Berücksichtigung von Umweltgesichtspunkten bei Subventionen - Bestandsaufnahme und Reformansätze. UBA, Forschungsbericht 299 14 128.
- UBA (2010). Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. UBA.

- Valsecchi C, ten Brink P, Bassi S, Withana S, Lewis M, Best A, Oosterhuis F, Dias Soares C, Rogers-Ganter H, Kaphengst T (2009). Environmentally Harmful Subsidies: Identification and Assessment. Final report for the European Commission's DG Environment. November 2009.
- Valsecchi C, ten Brink P, Fergusson M, Bassi S, Skinner I, Pallemmaerts M (2007). Reforming Environmentally Harmful Subsidies. A report to the European Commission's DG Environment. 19 March 2007
- van Beers C, de Moor A (2001). Public subsidies and policy failures: how subsidies distort the natural environment, equity and trade and how to reform them. Northampton, Edgar Elgar. 143 pp.
- Vrtic M, Fröhlich Ph (2006). Was beeinflusst die Wahl der Verkehrsmittel? In: Der Nahverkehr, 4/2006, S. 52–57
- Waltert F, Pütz M, Böni R, Seidl I (2010). Fiskalische Instrumente und Flächeninanspruchnahme. Eidg. Forschungsanstalt WSL in Auftrag Bundesamt für Umwelt BAFU und Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 95 Seiten.
- Widmer P (2004). Einfluss des Parkierungsangebots auf das Verkehrsverhalten. Forschungsauftrag VSS 1997/046 auf Antrag VSS. Oktober 2004, 106 Seiten.
- Widmer P (2013). Einfluss des Parkierungsangebots auf das Verkehrsverhalten und den Energieverbrauch. Forschungsauftrag SVI 2008/002. August 2013.
- WISO (2011). Wege zum Abbau umweltschädlicher Subventionen. Expertisen und Dokumentationen zur Wirtschafts- und Sozialpolitik. Friedrich Ebert Stiftung.

Madame la Conseillère fédérale Karin Keller-Sutter
Département fédéral des Finances DFF

3003 Bern

Envoi électronique : vernehmlassungen@estv.admin.ch

Berne, le 4 avril 2023

La loi fédérale sur la déduction fiscale des frais professionnels des personnes exerçant une activité lucrative dépendante

Prise de position de routesuisse – Fédération routière suisse (FRS)

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames et Messieurs,

Bien que nous n'ayons pas été invité officiellement dans le cadre de cette procédure de consultation, nous estimons que ce projet touche aux intérêts des membres de notre association.

Aussi, nous vous prions de trouver, ci-après, notre brève prise de position relative à ce projet.

Remarques générales

Avec ce projet de loi, le Conseil fédéral souhaite introduire un système de déduction forfaitaire des frais professionnels, dont les frais de déplacement font partie, tout en laissant le choix à chaque assujetti de continuer à déduire ses frais comme jusqu'à présent. Le but est de simplifier le travail administratif, tant pour les administrations publiques que pour les assujettis à l'impôt.

Bien que routesuisse soit favorable à une simplification du travail administratif, nous doutons qu'une simplification extrême de frais professionnels soit judicieuse à long terme. En effet, nous craignons qu'à moyen terme le forfait défini par l'administration fédérale ne corresponde pas à l'évolution des frais réels, si seulement une minorité des assujettis continuerait de saisir ses frais professionnels à l'avenir.

Néanmoins, routesuisse salue la volonté de conserver le choix entre les deux systèmes et le

fait que dès lors cette modification de la loi n'entraînerait ni inégalité de traitement, ni hausse de la charge administrative pour qui que ce soit.

Vu ce qui précède, routesuisse est plutôt favorable à l'introduction d'une déduction forfaitaire globale pour l'ensemble des frais professionnels. Si toutefois ce projet est tout de même poursuivi, alors nous insistons sur l'absolue nécessité de maintenir la possibilité de déduire les frais de déplacement sur la base du mode de transport et des kilomètres effectués pour se rendre au travail – comme jusqu'à présent.

En vous remerciant d'avance pour l'attention portée à notre prise de position, nous vous adressons, Madame, la Conseillère fédérale, Mesdames et Messieurs, nos salutations distinguées.

routesuisse Fédération routière suisse FRS



Olivier Fantino
Directeur

Eidg. Steuerverwaltung ESTV
Hauptabteilung Steuerpolitik
Eigerstrasse 65
3003 Bern

elektronisch an:
vernehmlassungen@estv.admin.ch

Grenchen, 03.04.2023

Entwurf Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Als nationaler Radsportverband vertritt Swiss Cycling die Interessen der Velofahrenden von der Basis bis zur Weltspitze. Wir verstehen uns als Drehscheibe und Kompetenzzentrum des Schweizer Radsports in den Bereichen Freizeit und Mobilität sowie Leistungs- und Breitensport.

Auf Bundes- und Kantonsebene kann in der Steuererklärung heute ein Abzug von 700 Franken für den Arbeitsweg mit dem Velo, dem E-Bike, dem Motorfahrrad oder dem Motorrad mit gelbem Nummernschild geltend gemacht werden. Dieser Betrag gilt seit der Steuerperiode 2001/2002.

In den letzten 20 Jahren ist die Anzahl E-Bikes stark gestiegen. Anfang der 2000er-Jahre wurden nur einige hundert E-Bikes pro Jahr verkauft, was weniger als einem Prozent des Velomarkts entsprach. 2022 verfügten fast die Hälfte der verkauften Velos über einen Hilfsmotor. Gemäss aktuellen Erhebungen gaben 2022 45% der Schweizer Bevölkerung an, mit dem Velo unterwegs gewesen zu sein. Grundsätzlich sind dies erfreuliche Entwicklungen. Die Schweizerinnen und Schweizer sind gesund und nachhaltig unterwegs – ein solches Verhalten sollte belohnt und gefördert werden. Dafür muss allerdings die Kostenrealität genauer angeschaut werden. Mit der Verbreitung der E-Bikes sind die Anschaffungs- und Unterhaltskosten im Vergleich zu Velos, die bloss mit Muskelkraft angetrieben werden, signifikant gestiegen. Dies wird durch die höhere Qualität und die umfassenderen Serviceleistungen bei Bremsen, dem Getriebe und den Pneu erklärt. Zusätzlich treiben die Batterie, der Motor und die Elektronik die Kosten in die Höhe.

MAIN PARTNER



PARTNER



CO-PARTNER



Pauschalabzug für die Berufskosten unselbständig Erwerbender

Aus obgenannten Gründen drängt sich eine Anpassung des Steuerabzugs für Velos und Elektrovelos auf. Die vorgeschlagene Möglichkeit der Pauschale für alle Berufskosten (Fahrtkosten + auswärtige Verpflegung + übrige Berufskosten) kann für Personen, die bei den Fahrkosten bisher die 700 CHF für das Velo abgezogen haben, einen positiven Effekt haben. Obwohl die Pauschale in der Vorlage noch nicht festgelegt wurde – es wird lediglich von 5'800.- CHF Abzugspauschale als Referenzwert für die direkte Bundessteuer auf Basis der Daten der Kantone BE, SO und BL gesprochen – gehören Personen, die mit dem Velo zur Arbeit pendeln, zu den Gewinnern der Reform. Aus diesem Grund begrüssen wir diesen Vorschlag.

Erhöhung des Steuerabzugs für Velos und Elektrovelos in der Berufskostenverordnung

Für diejenigen Personen jedoch, die mit dem Velo zur Arbeit fahren, aber noch andere sehr hohe Berufsabzüge haben oder neben dem Velo beispielsweise auch ein teures Bahnabonnement besitzen und daher, wie bisher die effektiven Kosten abziehen wollen, ist die Pauschale trotzdem zu tief. Aus diesem Grund fordern wir eine Erhöhung der im Anhang der Berufskostenverordnung (SR 641.118.1) festgelegten Velo-Pauschale von Fr. 700.-.

Bei einer durchschnittlichen Lebensdauer von acht Jahren sieht der Branchenverband Velosuisse die jährlichen Amortisations- und Betriebskosten bei 670 Franken für Velos, 1'200 Franken für langsame E-Bikes oder 2'200 Franken für schnelle E-Bikes. Die Anschaffungs- und Unterhaltskosten für E-Bikes unterscheiden sich demnach kaum von denen für Roller oder für Motorräder für den Alltag.

Gleichzeitig sieht der Bund für die Nutzung von Motorrädern Abzüge von bis zu 3'000 Franken pro Jahr vor. Dieser grosse Unterschied in den Abzugsmöglichkeiten für E-Bikes und Motorräder ist objektiv nicht mehr zu rechtfertigen.

Eine Unterscheidung zwischen motorlosen Velos und Elektrovelos ist unseres Erachtens nicht nötig, weil der Anteil motorisierter Velos gerade bei Pendelnden kontinuierlich am Steigen ist und die E-Bike-Nutzung zum Normalzustand werden dürfte. Zudem soll die Steuerklärung einfacher werden. **Wir fordern deshalb eine Anpassung des Steuerabzugs für Velos und Elektrovelos in der Berufskostenverordnung auf generell 1'700 Franken.**

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an Paloma Kilchenmann, Co-Leiterin Politik & Mobilität, paloma.kilchenmann@swiss-cycling.ch.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unseres Anliegens und verbleiben

Mit freundlichen Grüssen

Thomas Peter
Geschäftsführer



Touring Club Schweiz
Chemin de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Zentralpräsident
Tel.: +41 58 827 27 11
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Schweiz, Postfach 820, 1214 Vernier GE

Frau Bundesrätin Karin Keller-Sutter
Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Bundesgasse 3
3003 Bern

Elektronischer Versand: vernehmlassungen@estv.admin.ch

Vernier/Genf, 4. April 2023

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Position des TCS

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Touring Club Schweiz (TCS), mit seinen über 1,5 Millionen Mitgliedern der grösste Mobilitätsclub der Schweiz, dankt für die Gelegenheit, zur titelvermerkten Vernehmlassung Stellung nehmen zu können.

Gemäss Bundesrat soll es unselbstständig Erwerbstätigen neu möglich sein, ihre Berufskosten in Form einer Pauschale von den Steuern abzuziehen. Die Pauschale umfasst Fahrkosten, Verpflegungskosten und übrige Berufskosten – unabhängig von Arbeitsort und Einkommen. Diese Vereinfachung unterscheidet folglich nicht zwischen Arbeitsplatz im Unternehmen und jenem zu Hause. Die effektive Höhe der Pauschale wird in der Berufskostenverordnung geregelt und ist nicht Teil der Vernehmlassung. Gemäss Abklärung des Bundes würde sie in der Grössenordnung von 6'000 Franken liegen, um bei der direkten Bundessteuer aufkommensneutral zu sein.

Alternativ zur Pauschale können, gemäss Vorschlag, unselbstständig Erwerbstätige wie bisher ihre tatsächlichen Kosten geltend machen. Abzugsfähig bleiben als Teil dieser tatsächlichen Kosten insbesondere die Fahrkosten sowie die Mehrkosten für auswärtige Verpflegung und Wochenaufenthalt. Für die Fahrkosten gilt bei der direkten Bundessteuer wie bisher ein Maximum (3'200 Franken ab der Steuerperiode 2023).

Der TCS begrüsst das Ziel des Bundesrates, die verschiedenen Arbeitsformen, mobiles Arbeiten und Arbeiten im Betrieb, steuerlich einfach und pragmatisch zu behandeln. Dies entspricht einer zunehmend flexibleren Arbeitsweise: Mittlerweile kombinieren viele Erwerbstätige das Arbeiten von unterwegs mit Büro und Homeoffice. Flexiblere Arbeitsweisen können zudem zu einer ausgeglicheneren Verkehrsauslastung beitragen – ganz ohne Verbote oder Mobility-Pricing.

Natürlich lassen nicht alle Berufe und persönlichen Umstände eine flexible Arbeitsweise zu. Deshalb bleibt es wichtig, dass alternativ zur Berufskostenpauschale weiterhin die tatsächlichen Kosten deklariert werden können. Eine Benachteiligung von Personen, die auf ein bestimmtes Verkehrsmittel angewiesen sind, ist zu vermeiden.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Touring Club Schweiz


Peter Gobetschi
Zentralpräsident

Elektronisch verschickt an:
vernehmlassungen@estv.admin.ch

Zürich, 4. April 2023

Stellungnahme von umverkehrR zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen (Vernehmlassung 2021/113)

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen.

Die Vorlage geht für uns in die richtige Richtung und beinhaltet eine klare Verbesserung im Vergleich zum Status Quo. Die derzeitige Möglichkeit lange Arbeitswege vom steuerbaren Einkommen abzuziehen ist ein Treiber für die Zersiedelung und das biodiversitäts- und klimaschädliche Verkehrswachstum. Dieser Missstand wird durch die Vorlage zumindest teilweise reduziert.

Wir sind jedoch klar der Meinung, dass die in der Vorlage enthaltene Möglichkeit, die Berufskosten und damit die Pendelabzüge weiterhin auch effektiv als Abzüge geltend zu machen, den positiven Effekt der Pauschale deutlich mindert und fordern deshalb die vollständige Umstellung auf das System der Pauschale ohne die Möglichkeit des Abzugs der effektiven (Pendler-)Kosten.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Silas Hobi, Geschäftsleiter umverkehrR

Grundsätzliche Haltung

Vorlage geht in die richtige Richtung

Wir sehen den Vorteil der Vorlage – neben der vom Bund angestrebten Reduktion der Verzerrung bei der Wahl zwischen den Arbeitsformen (Berücksichtigung von Home-Office) sowie des administrativen Aufwandes – vor allem in ihrer Wirkung im Hinblick auf das Ausmass des Pendlerverkehrs.

Dass die bisherigen steuerlichen Abzüge für den Arbeitsverkehr durch einen generellen Steuerabzug, welcher unabhängig von den Pendlerdistanzen geltend gemacht werden kann, ersetzt werden soll, ist sehr positiv. Dadurch würde endlich der steuerliche Fehlanreiz zu häufigem und weitem Pendeln wegfallen. Dies kann sowohl helfen den Pendlerverkehr per Auto zu reduzieren als auch zu tieferen Kosten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) beitragen, da die Mobilitätsnachfrage in Spitzenzeiten verursacht durch den Pendlerverkehr *der* kostentreibende Faktor im ÖV ist.

Während Steuerzahler, welche weit und häufig Pendeln, mit dem Abzug der effektiven Fahrtkosten die Profiteure des derzeitigen Systems sind, würden mit der Reform Personen, welche mit dem Velo zur Arbeit pendeln und jene mit einem Abonnement im öffentlichen Nahverkehr – wie der Erläuternde Bericht (Seite 23) zurecht anmerkt – zu den Gewinnern der Reform zählen, respektive steuerlich weniger benachteiligt als heute. Dies begrüssen wir sehr.

Kommt hinzu, dass die Vorlage der neuen gesellschaftlichen Möglichkeiten zum Arbeiten im Home-Office und in Co-Working Spaces (vgl. Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050) Rechnung trägt. Mit der Einführung einer einheitlichen – von der Pendeldistanz unabhängigen – Pauschale kann die Entwicklung hin zu diesen klimafreundlicheren Arbeitsformen unterstützt werden (vgl. auch Erläuternder Bericht, Seite 24).

Forderung nach Berufskostenpauschale ohne Möglichkeit des Nachweises höherer Kosten

In Hinblick auf das umweltpolitische Ziel, steuerliche Anreize für weites Pendeln möglichst abzuschaffen, haben wir allerdings eine zentrale Kritik an der Vorlage: Trotz der Einführung des pauschalen Abzuges der Berufskosten soll weiterhin parallel dazu das jetzige System des Abzugs der effektiven Kosten als Alternative im Grundsatz beibehalten werden. Dies wäre aus mehreren Gründen nicht zielführend und würde falsche Anreize des bisherigen Systems beibehalten:

- Weite Pendlerstrecken werden damit genau gleich stark steuerlich «subventioniert» wie heute. Solange beim Fahrtkostenabzug weiterhin die effektiven Kosten abgezogen werden können, bringt die Reform keine Verminderung des Anreizes für sehr häufiges und weites Pendeln.
- Die Schaffung eines dualen Systems (Wahl zwischen effektiven Abzügen und Pauschale) steht in komplettem Widerspruch zur angestrebten Vereinfachung des Steuersystems, respektive der Reduktion des administrativen Aufwandes der Behörden. Für den Fall, dass nur eine Minderheit die Möglichkeit des pauschalen Abzuges wählt (beispielsweise, weil die Kantone ihre Pauschale zu tief ansetzen) hätte die Reform sogar potentiell einen höheren administrativen Aufwand im Vergleich zu heute zur Folge.
- Neben dem negativen Effekt des dualen Systems auf den Aufwand der Behörden steigt auch der Aufwand für den Steuerzahlenden. Wenn ein möglichst hoher Steuerabzug geltend gemacht werden soll, muss nun jede Person die Höhe der jeweiligen kantonalen sowie der (davon abweichenden) nationalen Berufskostenpauschale mit der Höhe seiner effektiven Kostenabzüge vergleichen, und sich dann für dasjenige System entscheiden, welches über beide Steuerebenen hinweggesehen, das vorteilhaftere ist. Das ist an zusätzlichem Aufwand für die Steuerpflichtigen schon fast nicht mehr zu überbieten.

Die gewichtige Einschränkung der Vorlage durch die Beibehaltung der Möglichkeit der effektiven Berufskostenabzüge ist umso unverständlicher, als der im Vorfeld der Vernehmlassung verfasste Bericht «Mögliche Neuregelung der Berufskosten von unselbständig Erwerbenden», welcher von der eidgenössischen Steuerverwaltung eingesetzten ad-hoc Arbeitsgruppe von Bund und Kantonen verfasst

wurde, zum umgekehrten Schluss gekommen ist: «Die Mehrheit der Arbeitsgruppe empfiehlt, den Ansatz eines einheitlichen pauschalen Abzugs weiterzuverfolgen» (Seite 2).

Änderungsvorschlag 1:

Aus all diesen Gründen fordern wir die Einführung der Pauschale für die Berufskosten ohne die Möglichkeit der Geltendmachung der tatsächlichen Berufskosten. Dies würde sowohl «eine umfassende Vereinfachung bringen, da der Dokumentations- und Kontrollaufwand wegfällt» (Erläuternder Bericht, Seite 14), sowie gleichzeitig die umweltpolitisch schädliche steuerliche Begünstigung für weites Pendeln abschaffen.

Alternativer Änderungsvorschlag 2:

Für den Fall, dass der Bund bei der Vorlage an der Möglichkeit des Abzugs der effektiven Fahrtkosten (und der anderen Berufskosten) festhält, fordern wir, dass in der Vorlage neu geregelt sein soll, dass die Begrenzung des Fahrtkostenabzugs, wie sie bei den Bundessteuern bestehen, neu auch bei den kantonalen Steuern gelten soll.

Mit FABI, dem Gegenvorschlag zur öV-Initiative, hat das Stimmvolk 2014 den Pendlerabzug bei der direkten Bundessteuer auf 3000 Franken beschränkt. Auf kantonaler Ebene hingegen bestehen diesbezüglich massive Unterschiede. Während im Kanton Genf der maximale Abzug der Fahrtkosten bei 501 CHF liegt, haben 11 Kantone gar keinen Maximalbetrag (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 8). Dies ist deshalb stossend, weil in letzteren Fällen sehr weites Pendeln, beispielsweise mit dem Auto, nochmals deutlich stärker steuerlich begünstigt wird, als dies bereits bei den Bundessteuern der Fall ist.

Aus umwelt- sowie verkehrspolitischer Sicht sprechen mehrere Gründe für eine Obergrenze beim Pendlerabzug auch auf kantonaler Ebene: Wohn- und Arbeitsort rücken näher zusammen, die Benachteiligung von öV-, Velo- und Kurzstreckenpendelnden wird vermindert, die Zersiedelung der Landschaft kann gebremst werden und generell werden die Pendlerströme verringert.

Alternativer Änderungsvorschlag 3:

Ebenfalls für den Fall, dass die Möglichkeit der Geltendmachung der effektiven Fahrtkosten-Abzüge bestehen bleiben soll, fordern wir im Sinne der Interpellation Maret (22.4343) die Erhöhung des Steuerabzugs für den Arbeitsweg mit dem Velo von derzeit 700 CHF auf 1'700 CHF. Es ist stossend, dass derzeit Auto- und Töffpendler gegenüber Personen, welche jeden Tag mit dem Velo zur Arbeit fahren steuerlich oft bevorteilt werden (abhängig von der jeweiligen Pendlerstrecke).

Diese Forderung erfolgt im Bewusstsein, dass mit der vorliegenden Vorlage ein Grossteil der Velopendler vermutlich die Möglichkeit des pauschalen Abzugs der Berufskosten wählen wird und eine Änderung der «Velopauschale» für sie deshalb keinen Effekt hat. Dennoch käme eine solche Änderung zumindest denjenigen Personen zugute, welche derzeit neben der Velopauschale noch andere Fahrtkosten-Abzüge (wie beispielsweise ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs) geltend machen.

Ein höherer Velo-Abzug leistet durch die Förderung des Veloverkehrs einen Beitrag zur Gesundheit der Bevölkerung und zum Klimaschutz sowie zur Entlastung der Städte von Autos. Kommt hinzu, dass der derzeitige Betrag von 700 CHF bereits seit der Steuerperiode 2001/2002 gilt und in den letzten 20 Jahren die durchschnittlichen Kosten fürs Velofahren gestiegen sind. So ist beispielsweise der Anteil der (teureren) E-Bikes am Gesamtvelobestand stark gestiegen. Anfang der 2000er-Jahre wurden nur einige hundert E-Bikes pro Jahr verkauft, was weniger als 1 Prozent des Velomarktes entsprach. 2021 verfügten fast 38 Prozent der verkauften Velos über einen Hilfsmotor. Mit der Verbreitung der E-Bikes sind die durchschnittlichen Anschaffungs- und Unterhaltskosten von Velos, signifikant gestiegen. Ausserdem sieht der Bund derzeit Abzüge für die Nutzung der umweltschädlicheren Motorräder von bis zu 3000 Franken pro Jahr vor. Dieser grosse Unterschied in den Abzugsmöglichkeiten für Velos und Motorräder ist umweltpolitisch nicht mehr zu rechtfertigen.

Weitere Aspekte der Vorlage

Höhe der Pauschale und Prinzip der Ausgabenneutralität

Die Gesetzesvorlage legt zwar die Höhe der zukünftigen Pauschale für die Berufskosten nicht fest, setzt sich aber zum Ziel, dass «die Steuerpflichtigen die angebotene Pauschale bevorzugen und nur vergleichsweise wenige Personen über den Nachweis der effektiven Kosten einen höheren Abzug erhalten» (Erläuternder Bericht, Seite 18f). Diese Zielsetzung unterstützen wir.

Gleichzeitig steht diese aber im Widerspruch zur Zielsetzung, dass die Reform «aufkommensneutral» sein soll (vgl. beispielsweise Erläuternder Bericht, Seite 18). Ebenso unklar ist, warum der Erläuternde Bericht (ebd.) nahelegt, dass sich die Höhe der Pauschale an den durchschnittlichen derzeitigen Berufskosten-Abzügen orientieren soll. Wird dies gemacht, würde voraussichtlich nicht wie angestrebt der allergrösste Teil der Steuerpflichtigen auf die Pauschale umschwenken, sondern lediglich diejenige Hälfte, welche derzeit unterdurchschnittliche Abzüge geltend machen kann.

Verschärfend kommt hinzu, dass das Prinzip der Ausgabenneutralität eigentlich dazu führt, dass die Pauschale dermassen tief angesetzt werden müsste, dass praktisch niemand mehr die Pauschale wählt. Denn die Pauschale lohnt sich nur für Personen mit tiefen effektiven Berufskosten, welche unter der Pauschale liegen, und folglich führt jede Person, welche neu die Berufskosten-Pauschale in Abzug bringt zu Mindereinnahmen bei den Steuern.

Bei einer tiefen Pauschale verpuffen allerdings sämtliche (positiven) Effekte der Reform, namentlich der tiefere administrative Aufwand und vor allem die weniger stark umweltschädliche Lenkungswirkung durch Verringerung des Steueranreizes zu weitem Pendeln. Wir sind der Meinung, dass das Prinzip, möglichst viele Steuerpflichtige in das System der Pauschale einzubinden, höher gewichtet werden soll, als das Prinzip der Aufkommensneutralität. Die Pauschale muss genügend hoch angesetzt werden, so dass sie für fast alle Steuerpflichtigen gegenüber dem Abzug der effektiven Kosten von Vorteil ist.

Ebenfalls eine Gefahr für die Wirksamkeit der Vorlage ist das Vorhaben, dass die Kantone zwar ebenfalls eine Pauschale bei den Berufskosten definieren müssen, gleichzeitig aber in der Festlegung von deren Höhe völlig frei sind. Damit besteht die Möglichkeit, dass die Kantone eine zu tiefe Pauschale festlegen und infolgedessen die Steuerpflichtigen weder auf Kantons- noch auf Bundesebene die Pauschale wählen werden, da gemäss der Vorlage alle Personen, welche bei den kantonalen Steuern die effektiven Abzüge geltend machen, dies auch bei den Bundessteuern tun müssen (Erläuternder Bericht, Seite 17). Die ganze Reform und all ihre positiven Effekte würden dadurch faktisch vollständig verschwinden. Aus diesem Grund fordern wir, dass die Höhe der kantonalen Pauschalen gleich oder ähnlich hoch wie die nationale Pauschale ausfallen muss.

Verbot der unterschiedlichen Geltendmachung der Berufskosten (kantonal und national)

Das Prinzip, dass eine unterschiedliche Geltendmachung der Berufskosten aus Steueroptimierungsgründen (beispielsweise Pauschal-Abzug bei der direkten Bundessteuer und effektiver Abzug bei den kantonalen Steuern) nicht möglich sein soll (Erläuternder Bericht, Seite 17), unterstützen wir.

Kürzung der Pauschale bei Teilzeitbeschäftigung

In der Vorlage ist vorgesehen, dass bei einer Teilzeitbeschäftigung die Pauschale anhand des Pensums gekürzt werden soll. Dies erscheint unter anderem deshalb nicht notwendig, weil beispielsweise für Velopendler, welche neu die Berufskostenpauschale anstelle der Velopauschale in Abzug bringen, die Kosten für das Fahrgerät praktisch nicht kleiner werden, wenn jemand beispielsweise 70 Prozent statt 100 Prozent angestellt ist. Ähnlich verhält es sich bei anderen Berufskostenausgaben (Hard- und Software für Heimarbeit etc.). Teilzeit- statt Vollzeitbeschäftigung ist aus umwelt- und verkehrspolitischer Perspektive gesellschaftlich wünschenswert und soll nicht durch eine Kürzung der Pauschale «bestraft» werden. Würde man dies tun, verliert die ganze Reform für die meisten Teilzeitbeschäftigten ihren Effekt, da diese nicht eine stark gekürzte Pauschale, sondern weiterhin die effektiven Kosten in Abzug bringen würden.

Wir fordern deshalb folgende Änderung:

Art. 26 Abs. 2: Die steuerpflichtige Person kann anstelle der Kosten nach Absatz 1 den Abzug einer einkommensunabhängigen Pauschale geltend machen. ~~Die Pauschale wird angemessen gekürzt, wenn die unselbstständige Erwerbstätigkeit nur während eines Teils des Jahres oder als Teilzeitarbeit ausgeübt wird.~~

Verworfenne Alternativen

Wir stellen uns dezidiert gegen die – verworfene – Variante, die Fahrtkosten von der Pauschale auszunehmen und weiter nur effektiv zum Abzug bringen zu können (Erläuternder Bericht, Seite 15, Begründung siehe oben).

Umgekehrt würden wir die ebenfalls geprüfte Variante der Streichung des Abzugs für die Fahrkosten sehr begrüßen. Dies wäre die einfachste und effektivste Massnahme, die derzeitigen steuerlichen Fehlanreize hin zu mehr Pendelverkehr abzuschaffen. Studien aus Deutschland belegen den positiven Effekt einer Beschränkung des Pendlerabzugs auf die Umwelt. Das Fraunhofer Institut berechnete, dass eine Abschaffung des Pendlerabzugs die gefahrenen Autokilometer um bis zu 2,6 Prozent reduzieren würde. Andere Studien belegen, dass die Zersiedelung des Landes gebremst würde.

Die Begründung für die Nichtberücksichtigung dieser Variante fällt im Erläuternden Bericht (Seite 15) etwas dürrtig aus mit dem Verweis darauf, dass alle Elemente, welche heute als Berufskosten abgezogen werden können, auch in Zukunft beibehalten werden sollen. Diese Argumentation überzeugt schon deshalb nicht, weil mit der Vorlage eine allgemeine Pauschale geschaffen werden soll, welche ja gerade diese einzelnen Elemente nicht beibehält, sondern abschafft (für diejenigen Personen, welche die Berufskosten nicht effektiv abziehen, oder noch besser für Alle).

Elektronisch an:
vernehmlassungen@estv.admin.ch

Bern, 30. März 2023

Stellungnahme zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen (Vernehmlassung 2021/113)

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen.

Die Vorlage geht für uns in die richtige Richtung und beinhaltet eine klare Verbesserung im Vergleich zum Status Quo. Die derzeitige Möglichkeit, lange Arbeitswege vom steuerbaren Einkommen abzuziehen ist ein Treiber für die Zersiedelung und das biodiversitäts- und klimaschädliche Verkehrswachstum. Dieser Missstand wird durch die Vorlage zumindest teilweise reduziert.

Wir sind jedoch klar der Meinung, dass die in der Vorlage enthaltene Möglichkeit, die Berufskosten und damit die Pendelabzüge weiterhin auch effektiv als Abzüge geltend zu machen, den positiven Effekt der Pauschale deutlich mindert und fordern deshalb die vollständige Umstellung auf das System der Pauschale ohne die Möglichkeit des Abzugs der effektiven (Pendler-)Kosten.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Anders Gautschi

Geschäftsführer
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

Grundsätzliche Haltung

Vorlage geht in die richtige Richtung

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz sieht den Vorteil der Vorlage – neben der vom Bund angestrebten Reduktion der Verzerrung bei der Wahl zwischen den Arbeitsformen (Berücksichtigung von Home-Office) sowie des administrativen Aufwandes – vor allem in ihrer Wirkung im Hinblick auf das Ausmass des Pendlerverkehrs.

Dass die bisherigen steuerlichen Abzüge für den Arbeitsverkehr durch einen generellen Steuerabzug, welcher unabhängig von den Pendlerdistanzen geltend gemacht werden kann, ersetzt werden soll, ist sehr positiv. Dadurch würde endlich der steuerliche Fehlanreiz zu häufigem und weitem Pendeln wegfallen. Dies kann sowohl helfen den Pendlerverkehr per Auto zu reduzieren als auch zu tieferen Kosten des öffentlichen Verkehrs (öV) beitragen, da die Mobilitätsnachfrage in Spitzenzeiten verursacht durch den Pendlerverkehr *der* kostentreibende Faktor im öV ist.

Während Steuerzahler, welche weit und häufig Pendeln, mit dem Abzug der effektiven Fahrtkosten die Profiteure des derzeitigen Systems sind, würden mit der Reform Personen, welche mit dem Velo zur Arbeit pendeln und jene mit einem Abonnement im öffentlichen Nahverkehr – wie der Erläuternde Bericht (Seite 23) zurecht anmerkt – zu den Gewinnern der Reform zählen, respektive steuerlich weniger benachteiligt als heute. Dies begrüssen wir sehr.

Kommt hinzu, dass die Vorlage der neuen gesellschaftlichen Möglichkeiten zum Arbeiten im Home-Office und in Co-Working Spaces (vgl. Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050) Rechnung trägt. Mit der Einführung einer einheitlichen – von der Pendeldistanz unabhängigen – Pauschale kann die Entwicklung hin zu diesen klimafreundlicheren Arbeitsformen unterstützt werden (vgl. auch Erläuternder Bericht, Seite 24).

Forderung nach Berufskostenpauschale ohne Möglichkeit des Nachweises höherer Kosten

In Hinblick auf das umweltpolitische Ziel, steuerliche Anreize für weites Pendeln möglichst abzuschaffen, haben wir allerdings eine zentrale Kritik an der Vorlage: Trotz der Einführung des pauschalen Abzuges der Berufskosten soll weiterhin parallel dazu das jetzige System des Abzugs der effektiven Kosten als Alternative im Grundsatz beibehalten werden. Dies wäre aus mehreren Gründen nicht zielführend und würde falsche Anreize des bisherigen Systems beibehalten:

- Weite Pendlerstrecken werden damit genau gleich stark steuerlich «subventioniert» wie heute. Solange beim Fahrtkostenabzug weiterhin die effektiven Kosten abgezogen werden können, bringt die Reform keine Verminderung des Anreizes für sehr häufiges und weites Pendeln.
- Die Schaffung eines dualen Systems (Wahl zwischen effektiven Abzügen und Pauschale) steht in komplettem Widerspruch zur angestrebten Vereinfachung des Steuersystems, respektive der Reduktion des administrativen Aufwandes der Behörden. Für den Fall, dass nur eine Minderheit die Möglichkeit des pauschalen Abzuges wählt (beispielsweise, weil die Kantone ihre Pauschale zu tief ansetzen) hätte die Reform sogar potentiell einen höheren administrativen Aufwand im Vergleich zu heute zur Folge.
- Neben dem negativen Effekt des dualen Systems auf den Aufwand der Behörden steigt auch der Aufwand für den Steuerzahlenden. Wenn ein möglichst hoher Steuerabzug geltend gemacht

werden soll, muss nun jede Person die Höhe der jeweiligen kantonalen sowie der (davon abweichenden) nationalen Berufskostenpauschale mit der Höhe seiner effektiven Kostenabzüge vergleichen, und sich dann für dasjenige System entscheiden, welches über beide Steuerebenen hinweggesehen, das vorteilhaftere ist. Das ist an zusätzlichem Aufwand für die Steuerpflichtigen schon fast nicht mehr zu überbieten.

Die gewichtige Einschränkung der Vorlage durch die Beibehaltung der Möglichkeit der effektiven Berufskostenabzüge ist umso unverständlicher, als der im Vorfeld der Vernehmlassung verfasste Bericht «Mögliche Neuregelung der Berufskosten von unselbständig Erwerbenden», welcher von der eidgenössischen Steuerverwaltung eingesetzten ad-hoc Arbeitsgruppe von Bund und Kantonen verfasst wurde, zum umgekehrten Schluss gekommen ist: «Die Mehrheit der Arbeitsgruppe empfiehlt, den Ansatz eines einheitlichen pauschalen Abzugs weiterzuverfolgen» (Seite 2).

Änderungsvorschlag 1:

Aus all diesem Gründen fordert der VCS die Einführung der Pauschale für die Berufskosten ohne die Möglichkeit der Geltendmachung der tatsächlichen Berufskosten. Dies würde sowohl «eine umfassende Vereinfachung bringen, da der Dokumentations- und Kontrollaufwand wegfällt» (Erläuternder Bericht, Seite 14), sowie gleichzeitig die umweltpolitisch schädliche steuerliche Begünstigung für weites Pendeln abschaffen.

Alternativer Änderungsvorschlag 2:

Für den Fall, dass der Bund bei der Vorlage an der Möglichkeit des Abzugs der effektiven Fahrtkosten (und der anderen Berufskosten) festhält, fordern wir, dass in der Vorlage neu geregelt sein soll, dass die Begrenzung des Fahrtkostenabzugs, wie sie bei den Bundessteuern besteht, neu auch bei den kantonalen Steuern gelten soll.

Mit FABI, dem Gegenvorschlag zur öV-Initiative des VCS, hat das Stimmvolk 2014 den Pendlerabzug bei der direkten Bundessteuer auf 3000 Franken beschränkt. Auf kantonaler Ebene hingegen bestehen diesbezüglich massive Unterschiede. Während im Kanton Genf der maximale Abzug der Fahrtkosten bei 501 CHF liegt, haben 11 Kantone gar keinen Maximalbetrag (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 8). Dies ist deshalb stossend, weil in letzteren Fällen sehr weites Pendeln, beispielsweise mit dem Auto, nochmals deutlich stärker steuerlich begünstigt wird, als dies bereits bei den Bundessteuern der Fall ist.

Aus umwelt- sowie verkehrspolitischer Sicht sprechen mehrere Gründe für eine Obergrenze beim Pendlerabzug auch auf kantonaler Ebene: Wohn- und Arbeitsort rücken näher zusammen, die Benachteiligung von öV-, Velo- und Kurzstreckenpendelnden wird vermindert, die Zersiedelung der Landschaft kann gebremst werden und generell werden die Pendlerströme verringert.

Alternativer Änderungsvorschlag 3:

Ebenfalls für den Fall, dass die Möglichkeit der Geltendmachung der effektiven Fahrtkosten-Abzüge bestehen bleiben soll, fordern wir im Sinne der Interpellation Maret (22.4343) die Erhöhung des Steuerabzugs für den Arbeitsweg mit dem Velo von derzeit 700 CHF auf 1'700 CHF. Es ist stossend, dass derzeit Auto- und Töffpendler gegenüber Personen, welche jeden Tag mit dem Velo zur Arbeit fahren steuerlich oft bevorteilt werden (abhängig von der jeweiligen Pendlerstrecke).

Diese Forderung erfolgt im Bewusstsein, dass mit der vorliegenden Vorlage ein Grossteil der Velopendler vermutlich die Möglichkeit des pauschalen Abzugs der Berufskosten wählen wird und eine Änderung der «Velopauschale» für sie deshalb keinen Effekt hat. Dennoch käme eine solche Änderung zumindest denjenigen Personen zugute, welche derzeit neben der Velopauschale noch andere Fahrkosten-Abzüge (wie beispielsweise ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs) geltend machen.

Ein höherer Velo-Abzug leistet durch die Förderung des Veloverkehrs einen Beitrag zur Gesundheit der Bevölkerung und zum Klimaschutz sowie zur Entlastung der Städte vor Autos. Kommt hinzu, dass der derzeitige Betrag von 700 CHF bereits seit der Steuerperiode 2001/2002 gilt und in den letzten 20 Jahren die durchschnittlichen Kosten fürs Velofahren gestiegen sind. So ist beispielsweise der Anteil der (teureren) E-Bikes am Gesamtvelobestand stark gestiegen. Anfang der 2000er-Jahre wurden nur einige hundert E-Bikes pro Jahr verkauft, was weniger als 1 Prozent des Velomarktes entsprach. 2021 verfügten fast 38 Prozent der verkauften Velos über einen Hilfsmotor. Mit der Verbreitung der E-Bikes sind die durchschnittlichen Anschaffungs- und Unterhaltskosten von Velos, signifikant gestiegen. Ausserdem sieht der Bund derzeit Abzüge für die Nutzung der umweltschädlicheren Motorräder von bis zu 3000 Franken pro Jahr vor. Dieser grosse Unterschied in den Abzugsmöglichkeiten für Velos und Motorräder ist umweltpolitisch nicht mehr zu rechtfertigen.

Weitere Aspekte der Vorlage

Höhe der Pauschale und Prinzip der Ausgabenneutralität

Die Gesetzesvorlage legt zwar die Höhe der zukünftigen Pauschale für die Berufskosten nicht fest, setzt sich aber zum Ziel, dass «die Steuerpflichtigen die angebotene Pauschale bevorzugen und nur vergleichsweise wenige Personen über den Nachweis der effektiven Kosten einen höheren Abzug erhalten» (Erläuternder Bericht, Seite 18f). Diese Zielsetzung unterstützen wir.

Gleichzeitig steht diese aber im Widerspruch zur Zielsetzung, dass die Reform «aufkommensneutral» sein soll (vgl. beispielsweise Erläuternder Bericht, Seite 18). Ebenso unklar ist, warum der Erläuternde Bericht (ebd.) nahelegt, dass sich die Höhe der Pauschale an den durchschnittlichen derzeitigen Berufskosten-Abzügen orientieren soll. Wird dies gemacht, würde voraussichtlich nicht wie angestrebt der allergrösste Teil der Steuerpflichtigen auf die Pauschale umschwenken, sondern lediglich diejenige Hälfte, welche derzeit unterdurchschnittliche Abzüge geltend machen kann.

Verschärfend kommt hinzu, dass das Prinzip der Ausgabenneutralität eigentlich dazu führt, dass die Pauschale dermassen tief angesetzt werden müsste, dass praktisch niemand mehr die Pauschale wählt. Denn die Pauschale lohnt sich nur für Personen mit tiefen effektiven Berufskosten, welche unter der Pauschale liegen, und folglich führt jede Person, welche neu die Berufskosten-Pauschale in Abzug bringt zu Mindereinnahmen bei den Steuern.

Bei einer tiefen Pauschale verpuffen allerdings sämtliche (positiven) Effekte der Reform, namentlich der tiefere administrative Aufwand und vor allem die weniger stark umweltschädliche Lenkungswirkung durch Verringerung des Steueranreizes zu weitem Pendeln. Wir sind der Meinung, dass das Prinzip, möglichst viele Steuerpflichtige in das System der Pauschale einzubinden, höher gewichtet werden soll, als das Prinzip der Aufkommensneutralität. Die Pauschale muss genügend hoch angesetzt werden, so dass sie für fast alle Steuerpflichtigen gegenüber dem Abzug der effektiven Kosten von Vorteil ist.

Ebenfalls eine Gefahr für die Wirksamkeit der Vorlage ist das Vorhaben, dass die Kantone zwar ebenfalls eine Pauschale bei den Berufskosten definieren müssen, gleichzeitig aber in der Festlegung von deren Höhe völlig frei sind. Damit besteht die Möglichkeit, dass die Kantone eine zu tiefe Pauschale festlegen und infolgedessen die Steuerpflichtigen weder auf Kantons- noch auf Bundesebene die Pauschale wählen werden, da gemäss der Vorlage alle Personen, welche bei den kantonalen Steuern die effektiven Abzüge geltend machen, dies auch bei den Bundessteuern tun müssen (Erläuternder Bericht, Seite 17). Die ganze Reform und all ihre positiven Effekte würden dadurch faktisch vollständig verschwinden. Aus diesem Grund fordern wir, dass die Höhe der kantonalen Pauschalen gleich oder ähnlich hoch wie die nationale Pauschale ausfallen muss.

Verbot der unterschiedlichen Geltendmachung der Berufskosten (kantonal und national)

Das Prinzip, dass eine unterschiedliche Geltendmachung der Berufskosten aus Steueroptimierungsgründen (beispielsweise Pauschal-Abzug bei der direkten Bundessteuer und effektiver Abzug bei den kantonalen Steuern) nicht möglich sein soll (Erläuternder Bericht, Seite 17), unterstützen wir.

Kürzung der Pauschale bei Teilzeitbeschäftigung

In der Vorlage ist vorgesehen, dass bei einer Teilzeitbeschäftigung die Pauschale anhand des Pensums gekürzt werden soll. Dies erscheint unter anderem deshalb nicht notwendig, weil beispielsweise für Velopendler, welche neu die Berufskostenpauschale anstelle der Velopauschale in Abzug bringen, die Kosten für das Fahrgerät praktisch nicht kleiner werden, wenn jemand beispielsweise 70 Prozent statt 100 Prozent angestellt ist. Ähnlich verhält es sich bei anderen Berufskostenausgaben (Hard- und Software für Heimarbeit etc.). Teilzeit- statt Vollzeitbeschäftigung ist aus umwelt- und verkehrspolitischer Perspektive gesellschaftlich wünschenswert und soll nicht durch eine Kürzung der Pauschale «bestraft» werden. Würde man dies tun, verliert die ganze Reform für die meisten Teilzeitbeschäftigten ihren Effekt, da diese nicht eine stark gekürzte Pauschale, sondern weiterhin die effektiven Kosten in Abzug bringen würden.

Wir fordern deshalb folgende Änderung:

Art. 26 Abs. 2: Die steuerpflichtige Person kann anstelle der Kosten nach Absatz 1 den Abzug einer einkommensunabhängigen Pauschale geltend machen. ~~Die Pauschale wird angemessen gekürzt, wenn die unselbstständige Erwerbstätigkeit nur während eines Teils des Jahres oder als Teilzeitarbeit ausgeübt wird.~~

Verworfenne Alternativen

Wir stellen uns dezidiert gegen die – verworfene – Variante, die Fahrtkosten von der Pauschale auszunehmen und weiter nur effektiv zum Abzug bringen zu können (Erläuternder Bericht, Seite 15, Begründung siehe oben).

Umgekehrt würden wir die ebenfalls geprüfte Variante der Streichung des Abzugs für die Fahrkosten sehr begrüßen. Dies wäre die einfachste und effektivste Massnahme, die derzeitigen steuerlichen Fehlanreize hin zu mehr Pendelverkehr abzuschaffen. Studien aus Deutschland belegen den positiven Effekt einer Beschränkung des Pendlerabzugs auf die Umwelt. Das Fraunhofer Institut berechnete, dass eine Abschaffung des Pendlerabzugs die gefahrenen Autokilometer um bis zu 2.6 Prozent reduzieren würde. Andere Studien belegen, dass die Zersiedelung des Landes gebremst würde.

Die Begründung für die Nichtberücksichtigung dieser Variante fällt im Erläuternden Bericht (Seite 15) etwas dürrftig aus, mit dem Verweis darauf, dass alle Elemente, welche heute als Berufskosten abgezogen werden können, auch in Zukunft beibehalten werden sollen. Diese Argumentation überzeugt schon deshalb nicht, weil mit der Vorlage eine allgemeine Pauschale geschaffen werden soll, welche ja gerade diese einzelnen Elemente nicht beibehält, sondern abschafft (für diejenigen Personen, welche die Berufskosten nicht effektiv abziehen, aber noch besser für Alle).

veb.ch | Talacker 34 | 8001 Zürich
Telefon 043 336 50 30 | Fax 043 336 50 33 | info@veb.ch | www.veb.ch

Eidgenössisches
Finanzdepartement EFD
3003 Bern

Mailadresse: vernehmlassungen@estv.admin.ch

31. März 2023

Stellungnahme zur Vernehmlassung über das Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen

Sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren

Wir beziehen uns auf Ihre Publikation vom 21. Dezember 2022 zur laufenden Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen. Gerne nehmen wir die Möglichkeit zur Stellungnahme wahr, unter Einhaltung der **Frist bis zum 4. April 2023**.

Der **veb.ch** vertritt als grösster Schweizer Verband für Rechnungslegung, Rechnungswesen und Controlling über 9 000 Mitglieder aus der gesamten Schweiz. Der veb.ch ist in der Berufsbildung gemäss Bundesgesetz über die Berufsbildung vom 13. Dezember 2002 die für das Finanz- und Rechnungswesen sowie Controlling zuständige Organisation der Arbeitswelt. Der Verband besteht seit 1936 und ist unter anderem Mitträger der Prüfungen der beiden eidgenössisch anerkannten Prüfungen in seinem Fachbereich. Expertinnen/Experten in Rechnungslegung und Controlling sowie Inhaberinnen/Inhaber des Fachausweises im Finanz- und Rechnungswesen sind heute in der schweizerischen Wirtschaft die anerkannten, hochqualifizierten Fachleute.

Das Bundesgesetz sieht im Wesentlichen vor, dass unselbständige erwerbstätige Steuerpflichtige die Berufskosten neu in Form einer Pauschale in Abzug bringen können. Oder sie können die Berufskosten wie bis anhin anhand der effektiven Aufwendungen geltend machen, jedoch sind dann sämtliche Kosten nachzuweisen. Das mobil-flexible Arbeiten wird insofern geregelt, als die notwendigen Kosten dafür auch dann abzugsfähig sind, wenn der Arbeitgeber einen Arbeitsplatz zur Verfügung stellt. Diese Neuregelung soll auch für die kantonalen Steuern gelten, wobei die Kantone die Betragshöhe selbst festlegen können. Im Bereich der Bundessteuern soll die Neuregelung «aufkommensneutral» sein.

Die *derzeit gültige* Regelung sieht in Art. 26 DBG Abs. 1 bereits einen Abzug für Fahrtkosten (Bst. a), Verpflegungskosten (Bst. b) und übrige für die Ausübung des Berufes erforderlichen Kosten vor. Für die letzten beiden sind Pauschalen festgelegt, Fahrtkosten sind zu belegen (max. 3200 CHF) und bei den übrigen Kosten (Werkzeuge, IT, Kleidung etc.) können höhere Kosten bei Bedarf nachgewiesen werden. Wochenaufenthalte sind separat (Art. 9 Berufskostenverordnung) geregelt und beinhalten Reise, Verpflegung und Unterkunft.

Die *Neuregelung* ändert nichts an Bst. a (Fahrtkosten), sieht aber neu unter b. eine Pauschale für die Mehrkosten für die Unterkunft am Arbeitsort sowie unter c. die notwendigen Mehrkosten für Verpflegung ausserhalb der Wohnstätte und bei Schichtarbeit vor. Bst. d betrifft die notwendigen Kosten ausserhalb des Betriebsortes, also z.B. im Homeoffice oder Co-Working-Space, Bst. e die übrigen Kosten (wie bisher).

Ausserdem gibt es die Option, für alle Berufskosten unter Abs. 1 einen einkommensunabhängigen Pauschalabzug zu wählen. Dieser soll später auf Verordnungsstufe festgelegt werden. Die Pauschale dürfte vor allem für Unselbständige mit niedrigen Fahrt- und Verpflegungskosten sowie mittleren Einkommen attraktiv sein. Alle anderen Kategorien würden wohl den Nachweis der tatsächlich angefallenen Berufskosten wählen.

Insgesamt betrifft die Neuregelung daher nur Unselbständige, die in mobil-flexiblen Arbeitsformen tätig sind, kein allzu hohes Einkommen haben und eher kürzere Pendelwege zurücklegen. Alle anderen Angestellten sollten von der Gesetzesänderung nicht oder wenig betroffen sein.

Daher kann festgehalten werden, dass die Möglichkeit hybrider Arbeitsformen – unabhängig von Wohn- und Arbeitsort – durch die vorgeschlagene Lösung nur moderat gefördert wird. Da die Neuregelung der Berufskosten zumindest bei der Bundesteuer zudem aufkommensneutral sein soll, wird es Gewinner und Verlierer der Neuregelung geben; eine allgemeine Verbesserung des steuerlichen Abzugs der Berufskosten ist aus unserer Sicht nicht gegeben, was wir bedauern.

Die Neuregelung soll auch für die kantonalen Steuern gelten. Hierbei wird aber die Festsetzung der Betragshöhe weiterhin den Kantonen überlassen, bei denen die Maximalbeträge für Fahrtkosten bereits jetzt erheblich variieren.

Zu weiteren Konsequenzen der Neuregelung – insbesondere der Gleichstellung der Arbeitsformen und der Lenkungswirkung (Mobilität) – verweisen wir auf die Stellungnahme der *plattform*, deren Mitglied wir zusammen mit sieben weiteren Angestellten- und Berufsverbänden sind.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für allfällige Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

veb.ch



Herbert Mattle
Präsident



Prof. Dr. Dieter Pfaff
Vizepräsident

Eidg. Steuerverwaltung

vernehmlassungen@estv.admin.ch

Aarau, 3. April 2023

Entwurf Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von Unselbstständigerwerbenden

Stellungnahme von Velosuisse, dem Verband der Schweizer Velolieferanten

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen, dass wir zur obenerwähnten Sache stellungnehmen dürfen.

Auf Bundes- und Kantonsebene kann in den aktuellen Steuererklärungen ein jährlicher Pauschalabzug von 700 Franken für den Arbeitsweg mit dem Velo, dem E-Bike, dem Motorfahrrad oder dem Kleinmotorrad geltend gemacht werden. Dieser Betrag gilt seit der Steuerperiode 2001/2002.

In den letzten 18 Jahren hat sich der Bestand der E-Bikes von 1792 (2005) auf 218730 (2022) ver122facht. Bald jedes zweite in der Schweiz gekaufte Fahrrad ist ein E-Bike. Mit der Beliebtheit der E-Bikes sind die Anschaffungs- und Unterhaltskosten im Vergleich zum normalen Velo signifikant gestiegen. Dies hat nicht nur mit der stärkeren Qualität der Komponenten und den kostspieligeren Akkus und Motoren der elektrifizierten Fahrräder zu tun. Wegen der höheren Tempi steigt auch die Abnutzung der Verschleissteile wie Antrieb, Reifen und Bremsen, was umfassendere Reparatur- und Unterhaltsarbeiten nötig macht, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Pauschalabzug für die Berufskosten Unselbstständigerwerbender

Aus den obengenannten Gründen drängt sich eine Anpassung des Steuerabzugs für Velos und Elektrovelos auf. Die vorgeschlagene Möglichkeit der Pauschale für alle Berufskosten (Fahrtkosten + auswärtige Verpflegung + übrige Berufskosten) kann für Personen, die bei den Fahrkosten bisher die Fr. 700.- für das Velo abgezogen haben, einen positiven Effekt haben. Obwohl die Pauschale in der Vorlage noch nicht festgelegt wurde - es wird lediglich von Fr. 5'800.- Abzugspauschale als Referenzwert für die direkte Bundessteuer auf Basis der Daten der Kantone BE, SO und BL gesprochen - gehören Personen, die mit dem Velo zur Arbeit pendeln, zu den Gewinnern der Reform. Aus diesem Grund begrüssen wir diesen Vorschlag.

Erhöhung des Steuerabzugs für Velos und Elektrovelos in der Berufskostenverordnung

Für diejenigen Personen jedoch, die mit dem Velo zur Arbeit fahren, aber die Pauschale trotzdem zu tief ist, weil sie hohe andere Berufsabzüge haben oder neben dem Velo beispielsweise auch noch ein teures Zugabonnement abziehen und daher wie bisher die

effektiven Kosten abziehen wollen, fordern wir eine Erhöhung der im Anhang der Berufskostenverordnung (SR 641.118.1) festgelegten Velo-Pauschale von Fr. 700.-.

Bei einer durchschnittlichen Lebensdauer von acht Jahren sehen wir die jährlichen Amortisations- und Betriebskosten bei 670 Franken für Velos, 1'200 Franken für E-Bikes 25 und 2'200 Franken für E-Bikes 45. Die Anschaffungs- und Unterhaltskosten für E-Bikes im Alltag können inzwischen sogar über denen für Roller und Motorräder liegen. Gleichzeitig sieht der Bund für die Nutzung von Motorrädern Abzüge bis zu 3'000 Franken pro Jahr vor. Dieser grosse Unterschied in den Abzugsmöglichkeiten für E-Bikes und Motorräder ist in der Praxis nicht mehr zu rechtfertigen.

Ein Unterschied zwischen motorlosen Velos und Elektrovelos ist unseres Erachtens nicht nötig, da der Anteil motorisierter Velos gerade bei den Pendler:innen laufend am Steigen ist und zum Normalzustand werden dürfte. Zudem soll die Steuerklärung einfacher werden.

Wir fordern deshalb eine Anpassung des Steuerabzugs für Velos und Elektrovelos in der Berufskostenverordnung auf generell 1'700 Franken.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unseres Anliegens und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

Velosuisse



Marcel Boller
Präsident



Martin Platter
Geschäftsführer

c/o Martin Guggisberg
Gemeindeverwaltung Ittigen
Rain 7
3063 Ittigen

031 925 22 67

martin.guggisberg@ittigen.ch
<http://www.begem.ch/de/VBSS>

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
E-Mail an:
vernehmlassungen@estv.admin.ch

Unsere Zeichen
sh/mj

3063 Ittigen,
23. März 2023

Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbständig Erwerbstätigen: Vernehmlassungsverfahren; Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 21. Dezember 2022 haben Sie ein Vernehmlassungsverfahren zur titelerwähnten Vorlage eröffnet. Als Verband der Steuerverwalterinnen und Steuerverwalter kantonal-bernischer Einwohnergemeinden gehören wir nicht zum angesprochenen Adressatenkreis, zählen uns jedoch aufgrund der Thematik der Vorlage zum interessierten Kreis. Wir erlauben uns deshalb, zur Vorlage wie folgt Stellung zu nehmen:

Die Corona-Pandemie führte zu einer markanten Zunahme des Home-Office. Auch wenn im Nachgang zur Pandemie wieder eine vermehrte Rückkehr ins Büro festzustellen ist, hat sich das Home-Office etabliert. Mit der Einführung eines Pauschalabzugs für Berufskosten sollen die Arbeitsformen steuerlich neutral behandelt werden. Die aufwändige Deklaration von In- und Out-of-Office-(Halb-)Tagen sowie entsprechende Nachweise und Abgrenzungsprobleme für entstehende und gegebenenfalls entfallende Kosten erübrigen sich. Pauschalierungen führen stets zu einer vereinheitlichenden Schematisierung. Eine solche ist für die Bewältigung des Massenverfahrens im Steuerwesen grundsätzlich erstrebenswert, führt allerdings zu Begünstigungen gewisser Personen- und bei dieser Vorlage auch von Berufsgruppen. Die verfassungsmässige Bestimmung der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit wird durch Schematisierungen ohnehin strapaziert. Durch die mögliche Wahl zugunsten eines Abzugs nach effektiv entstandenen Berufskosten kann unter der Voraussetzung einer vernünftigen Veranlagungspraxis zumindest eine Benachteiligung ausgeschlossen werden.

Insgesamt kann die Einführung einer Abzugspauschale für Berufskosten insofern befürwortet werden, als deren Höhe optimal austariert sein wird, um einerseits die Anwendung zu fördern, ohne andererseits aufkommensnegative Mitnahmeeffekte zu stark zu begünstigen.

Die Vorlage kann allerdings aus nachfolgenden Gründen trotzdem nicht uneingeschränkt unterstützt werden:

- Mit Artikel 9 Absatz 1bis soll im Steuerharmonisierungsgesetz (StHG, SR 642.14) und damit für die Kantons- und Gemeindesteuern ebenso, wie im Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer (DBG, SR 642.11), mit Artikel 26 Absatz 2 vorgesehen werden, dass die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte bei einer Wahl für die neue einkommensunabhängige Pauschale in eben dieser inkludiert werden. Inwieweit diese neuen Pauschalierungsumhüllung die im Rahmen der Abstimmung über den Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) vom 9. Februar 2014 eingeführte Ab-

zugsbeschränkung faktisch aushöhlt, ist rechtlich genau zu prüfen. Immerhin dürfte der Einschluss in die Pauschalierung in jenen Fällen zu einer Aufweichung und damit zu einem Mitnahmeeffekt führen, bei denen kaum oder gar keine anderen Berufskosten anfallen. Insofern sollte vor dem Hintergrund der Diskussion über andere fiskalische Anreizförderungen von Klimaschutzmassnahmen sichergestellt werden, dass mindestens der motorisierte Individualverkehr (MIV) durch die Schematisierung der Pauschalierung nicht widersprüchlicherweise bevorzugt behandelt wird.

- In den Vernehmlassungsunterlagen überhaupt nicht erwähnt wird der Umgang mit den Bezüger*innen von Fix- oder Pauschalspesen. Die Anzahl solcher Fringe-Benefit-Begünstigten hat in den letzten Jahren zugenommen und sowohl die Veranlagungsbehörden als auch die Steuerjustiz laufend umgetrieben. Gemäss Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung des eidgenössischen Finanzdepartements (EFD) über den Abzug der Berufskosten unselbstständig Erwerbstätiger bei der direkten Bundessteuer (Berufskostenverordnung, SR 642.118.1) sind vom Arbeitgeber oder einem Dritten übernommene Aufwendungen nicht abziehbar. Diese steuersystematisch folgerichtige und logische Bestimmung dürfte durch die aktuelle Vorlage nicht tangiert werden. Nach Auffassung unseres Verbands sollte deshalb zum Vornherein gesetzgeberisch geregelt werden, ob und allenfalls in welchem Ausmass Steuerpflichtige mit Fix- bzw. Pauschalspesen oder ähnlichen Begünstigungen den neu einzuführenden Pauschalabzug anwenden dürfen.
- Die Mehrkosten für die auswärtige Verpflegung werden sowohl gemäss DBG als auch gemäss StHG Bestandteil der neu einzuführenden Pauschale sein. In Ziffer 1.7.2 wird ausgeführt, dass sowohl die Streichung des Abzugs für auswärtige Verpflegung als auch ein einheitlicher pauschaler Tagessatz verworfen worden ist. Tatsächlich muss dieser aus einer anderen Epoche stammende Abzug hinterfragt werden: heute verzichten viele Berufstätige zugunsten sportlicher Aktivitäten ganz auf ein Mittagessen, nehmen von zu Hause eine (Zwischen-)Verpflegung mit oder kaufen diese günstig an einem der in Zentren überaus zahlreichen Take-away's ein. Insofern ist der aktuell angewendete Pauschalsatz von 15 Franken pro Tag bzw. 3'200 Franken pro Jahr jedenfalls zu hoch und mit Verweis auf einen gängigen Out-of-office-Anteil von ungefähr 40% des Arbeitspensums ist für die Berechnung der neu einzuführenden Gesamtpauschale keinesfalls von einem (noch) höheren Ansatz auszugehen. Weiter wird gemäss erläuterndem Bericht beabsichtigt, beim Nachweis der effektiven Kosten nur noch einen Abzug vorzusehen. Hier ist unser Verband klar der Ansicht, dass in diesen Fällen ein deutlich geringerer Ansatz zur Anwendung gelangen muss, um zwingend nur noch die Mehrkosten zum Abzug zuzulassen.
- Sodann ist bezüglich auswärtiger Verpflegung auch bei Wochenaufenthalter*innen konsequent nur noch dieselbe zu reduzierende Einheits-Tages- und Jahrespauschale zum Abzug zuzulassen. Alles darüber hinaus Gehende (allfällige Mehrkosten für Frühstück und Abendessen) ist in der heutigen Zeit als Abzug von Lebenshaltungskosten zu qualifizieren. Kommt hinzu, dass auch hier eine Vereinfachung insbesondere im Veranlagungsverfahren einzuführen ist, um im Zeitalter von Fertigmenüs und (mobilen) Mikrowellenofen nicht mehr nachweisen bzw. ansatzweise überprüfen zu müssen, ob am Wochenaufenthaltort eine Kochgelegenheit besteht.
- Die Vernehmlassungsvorlage sieht sowohl im DBG (Artikel 26 Absatz 1 Buchstabe b) als auch im StHG (Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b) vor, dass die notwendigen Mehrkosten für die Unterkunft am Arbeitsort an Arbeitstagen nicht nur (weiterhin) als Berufskosten zum Abzug zugelassen, sondern dass sie ebenso Bestandteil der neu einzuführenden Pauschale sein sollen. Letzteres ist für beinahe sämtliche Wochenaufenthalter*innen insofern praxisfremd, als dass für sie der Abzug der effektiven Kosten steuerlich stets attraktiver ausfällt und damit eine Pauschale kaum je gewählt werden dürfte. Darüber hinaus ist nicht einzusehen, weshalb diese Mehrkosten neu expressis verbis Eingang sowohl ins DBG als auch ins StHG finden sollen. Im Gegenteil, diese Mehrkosten sollen aus nachfolgenden Gründen grundsätzlich nicht mehr zum Abzug zugelassen werden:

Mit Blick auf den stets knapper werdenden Wohnraum und auf die am 11. März 2012 von Volk und Ständen angenommenen Zweitwohnungsinitiative ist die mit einem Steuerabzug stattfindende indirekte finanzielle Unterstützung eines Zweitwohnraums durch die öffentliche Hand aktuell schlicht nicht mehr zu rechtfertigen. Wochenaufenthalter*innen sind rechtlich keine, faktisch

jedoch sehr wohl Zweitwohnraum-Benützer*innen. Sie sind insbesondere in städtischen Regionen und Agglomerationen eine nicht zu vernachlässigende Bevölkerungsgruppe. Zumal dort der Wohnraum besonders knapp ist, erscheint ein am Wochenend-Domizil geltend zu machender Steuerabzug nach gerade zu paradox. Kommt hinzu, dass als Wochenaufenthalter*innen angemeldete Personen den Platz und die Infrastruktur am Wochenaufenthaltsort beanspruchen, ohne dort Steuern zu entrichten.

Auch der Bund hat sich im Rahmen dieser Vorlage mit der Problematik auseinandergesetzt und geprüft, die Abzüge für den auswärtigen Wochenaufenthalt auf zwei Steuerperioden zu begrenzen (Ziffer 1.7.4 des erläuternden Berichts), die Massnahme wegen der als mutmasslich – aber fälschlicherweise – gering eingeschätzten Zahl der Fälle schliesslich verworfen. Letztendlich handelt es sich beim Entscheid für eine zweite Unterkunft indes in der Regel um keine Notwendigkeit und folglich bei den dadurch entstehenden Mehrkosten um steuerlich nicht abzugsfähige Lebenshaltungskosten. Weil es sich bei den Wochenaufenthalter*innen erfahrungsgemäss in etwa der Hälfte der Fälle um Personen in der Ausbildung handelt, sollte die steuerliche Geltendmachung höchstens noch für Auszubildende zulässig sein und in Anlehnung an andere gesetzliche Bestimmungen wie beispielsweise bei den Ausbildungszulagen gemäss Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b des Familienzulagengesetzes (SR 836.2) ab einem Alter von 25 kein Anspruch für einen Steuerabzug mehr bestehen.

Zusammenfassend weisen wir die Vorlage mit Verweis auf die genannten Vorbehalte zur Nachbesserung zurück, namentlich

- **soll sichergestellt werden, dass mit der neu einzuführenden und die Fahrtkosten umfassenden Pauschale der motorisierte Individualverkehr (MIV) steuerlich nicht favorisiert wird;**
- **ist gesetzgeberisch zu regeln, ob und allenfalls inwiefern durch Fix- bzw. Pauschalspesen sowie anderen Vergütungen von Privataufwänden oder sogenannten Standesauslagen des Arbeitgebers oder Dritten Begünstigte den neu einzuführenden Pauschalabzug anwenden dürfen;**
- **ist für den Abzug der effektiven Mehrkosten der auswärtigen Verpflegung auf die heutigen Möglichkeiten und Gewohnheiten Rücksicht zu nehmen und deutlich tiefere Ansätze pro Tag und Jahr vorzusehen;**
- **haben diese tieferen Tages- und Jahrespauschalen für die Mehrkosten der auswärtigen Verpflegung ebenfalls und uneingeschränkt auch für Wochenaufenthalter*innen zu gelten;**
- **sind die notwendigen Mehrkosten für die Unterkunft am Arbeitsort einerseits bei der Berechnung des einzuführenden Pauschalabzugs ausseracht zu lassen und grundsätzlich nicht mehr zum Abzug zuzulassen. Alternativ ist der Abzug für die notwendigen Mehrkosten für die Unterkunft am Arbeitsort an die Ausbildung zu knüpfen und damit auf ein Alter von maximal 25 Jahre zu beschränken.**

Wir danken Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und die Berücksichtigung unserer Eingabe.

Freundliche Grüsse

VBSS

Verband Bernischer Steuerverwalterinnen
und Steuerverwalter



Sandra Heber
Präsidentin



Martin Guggisberg
Sekretär



WWF Schweiz
Thomas Wirth
Hohlstrasse 110
Postfach
8010 Zürich

Tel.: 044 297 22 85
thomas.wirth@wwf.ch
wwf.ch
Spenden: PC 80-470-3

vernehmlassungen@estv.admin.ch

Zürich, 29. März 2023

Vernehmlassung über den steuerlichen Abzug der Berufskosten

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, an der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den steuerlichen Abzug der Berufskosten von unselbstständig Erwerbstätigen teilzunehmen.

Die Grundanliegen der Vorlage begrüssen wir ausdrücklich. Unsere Änderungsanträge zielen auf spezifische Verbesserungen zur Erreichung der Zielsetzungen und deren erwünschten ökologischen Nebeneffekte.

Grundsätzliches

Wir unterstützen die Zielsetzungen der Vorlage, wonach das Gesetz neutral gegenüber den verschiedenen Arbeitsformen ausfallen soll sowie eine Vereinfachung für die Steuerzahlenden und die Verwaltung ermöglicht. Den Nebeneffekt einer Abkehr vom finanziellen Fehlanreiz zugunsten von langen Pendlerdistanzen (vgl. Kap. 3.5 im Erläuternden Bericht und Bericht EBP/ecoplan 2014, Seite 35ff1) begrüssen wir ausdrücklich.

Im Hinblick auf die Zielsetzungen der Vorlage (vgl. Kap. 1.1 im Erläuternden Bericht) und der umweltpolitischen Ziele der eidgenössischen Verkehrs- und Klimapolitik, kritisieren wir allerdings die Vorlage in einem gewichtigen Punkt: Trotz der Einführung des pauschalen Abzugs der Berufskosten soll weiterhin parallel dazu das jetzige System des Abzugs der effektiven Kosten als Alternative im Grundsatz beibehalten werden. Dieses Vorgehen wäre aus mehreren Gründen nicht konsequent und würde falsche Anreize des bisherigen Systems beibehalten:

- Die Schaffung eines dualen Systems (Wahl zwischen effektiven Abzügen und Pauschale) steht in Widerspruch zur angestrebten Vereinfachung des Steuersystems, respektive der Reduktion des administrativen Aufwandes der Steuerverwaltung. Für den Fall, dass nur eine Minderheit die Möglichkeit des pauschalen Abzuges wählt (beispielsweise, weil die Kantone ihre Pauschale zu tief ansetzen) hätte die Reform sogar potenziell einen höheren administrativen Aufwand im Vergleich zu heute zur Folge.
- Neben dem negativen Effekt des dualen Systems auf den Aufwand der Behörden steigt auch der Aufwand für die Steuerzahlenden. Wenn ein möglichst hoher Steuerabzug geltend gemacht werden soll, wird nun jede

¹ EBP/ecoplan (2014): Fehlanreize im Mobilitätsbereich aus Sicht des Energieverbrauchs. Externer Schlussbericht im Auftrag des Bundesamtes für Energie BFE.





Person die Höhe der jeweiligen kantonalen sowie der nationalen Berufskostenpauschale mit der Höhe seiner effektiven Kostenabzüge vergleichen, und sich dann für dasjenige System entscheiden, welches über beide Steuerebenen betrachtet, das vorteilhaftere ist.

- Weite Pendlerstrecken werden damit genau gleich stark steuerlich begünstigt wie heute. Solange beim Fahrkostenabzug weiterhin die effektiven Kosten abgezogen werden können, bringt die Reform keine Verminderung des Anreizes für sehr häufiges und weites Pendeln.

Die gewichtige Einschränkung der Vorlage durch die Beibehaltung der Möglichkeit der effektiven Berufskostenabzüge ist umso unverständlicher, als der im Vorfeld der Vernehmlassung verfasste Bericht «Mögliche Neuregelung der Berufskosten von unselbständig Erwerbenden», welcher von einer durch die eidgenössische Steuerverwaltung eingesetzten ad-hoc Arbeitsgruppe von Bund und Kantonen verfasst wurde, zum umgekehrten Schluss gekommen ist: «Die Mehrheit der Arbeitsgruppe empfiehlt, den Ansatz eines einheitlichen pauschalen Abzugs weiterzuverfolgen» (vgl. Seite 2 des Berichts der Arbeitsgruppe).

Antrag

Art. 26 Abs. 1 Bst. b–e, 2 und 3 (Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer)

1 Als Berufskosten werden abgezogen:

- b. **eine Pauschale für** die notwendigen Mehrkosten für die Unterkunft am Arbeitsort an Arbeitstagen;
- c. eine Pauschale für die notwendigen Mehrkosten für Verpflegung ausserhalb der Wohnstätte und bei Schichtarbeit;
- d. **eine Pauschale für** die notwendigen Kosten für die Ausübung des Berufes ausserhalb der Arbeitsstätte;
- e. **eine Pauschale für** die übrigen für die Ausübung des Berufes notwendigen Kosten; Artikel 33 Absatz 1 Buchstabe j bleibt vorbehalten.

2 ~~Die steuerpflichtige Person kann anstelle der Kosten nach Absatz 1 den Abzug einer einkommensunabhängigen Pauschale geltend machen.~~ Die Pauschalen ~~wird werden~~ angemessen gekürzt, wenn die unselbstständige Erwerbstätigkeit nur während eines Teils des Jahres oder als Teilzeitarbeit ausgeübt wird.

3 Das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) legt die Ansätze für die Pauschalen nach den Absätzen 1 Buchstabe **e b–e** und 2 fest. **Es berücksichtigt dabei die Zielsetzungen der Raumplanungs-, Verkehrs-, CO₂-, Klimaschutz- und Umweltschutzgesetzgebung.**

Art. 9 Abs. 1 und 1bis (Steuerharmonisierungsgesetz)

1 Von den gesamten steuerbaren Einkünften werden die zu ihrer Erzielung notwendigen Aufwendungen und die allgemeinen Abzüge abgezogen. Als Berufskosten werden abgezogen:

- a. **eine Pauschale für** die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte; ~~das kantonale Recht kann dafür einen Maximalbetrag festsetzen.~~
- b. **eine Pauschale für** die notwendigen Mehrkosten für die Unterkunft am Arbeitsort an Arbeitstagen;
- c. eine Pauschale für die notwendigen Mehrkosten für Verpflegung ausserhalb der Wohnstätte und bei Schichtarbeit;
- d. **eine Pauschale für** die notwendigen Kosten für die Ausübung des Berufes ausserhalb der Arbeitsstätte;



e. **eine Pauschale für** die übrigen für die Ausübung des Berufes notwendigen Kosten.

~~1bis Die steuerpflichtige Person kann anstelle der Berufskosten nach Absatz 1 eine nach kantonalem Recht bestimmte, einkommensunabhängige Pauschale geltend machen:~~

Begründung:

Diese Anpassung gemäss Variante 1 der Arbeitsgruppe von Bund und Kantonen würde sowohl «eine umfassende Vereinfachung bringen, da der Dokumentations- und Kontrollaufwand wegfällt» (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 14), als auch die erwünschte Neutralität gegenüber den verschiedenen Arbeitsformen am besten gewährleisten. Zudem schafft diese Variante gleichzeitig die umwelt- und klimapolitisch schädliche steuerliche Begünstigung für weites Pendeln ab.

Der Abzug der effektiven Mehrkosten für die Fahrt zwischen Wohn- und Arbeitsort stellt einen erheblichen Fehlanreiz zugunsten langer Pendeldistanzen, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr MIV, dar (EBP / ecoplan 2014:35ff). Dieser Fehlanreiz konterkariert zentrale Grundsätze und Zielsetzungen der eidgenössischen Raumplanungs- (Verdichtung entlang der ÖV-Achsen und in Ballungsgebieten, Haushälterische Bodennutzung), Verkehrs- (höhere Anteile von ÖV und Aktivverkehr am Modal Split), CO₂- / Klimaschutz- (Rasche Reduktion der Treibhausgasemissionen bis hin zu Netto Null spätestens im Jahr 2050) und Umweltschutzgesetzgebung (Lärmschutz, Internalisierung externer Kosten, Luftreinhaltung, Bodenschutz, Gewässerschutz). Mit der Festlegung der Pauschalen und anrechenbaren Fahrkosten kann das EFD einen gewichtigen Hebel nutzen, um eine kohärente sektorübergreifende Bundes-Politik mit zielführenden Anreizen zu gewährleisten. Beispiele für eine kohärente Umsetzung sind unter anderen:

- Erhöhung der Pauschale für Velos und E-Bikes von heute Fr. 700 auf neu Fr. 1'700 pro Jahr
- Reduktion des Abzugs pro Fahrkilometer für Autos und Motorräder mit weissem Kontrollschild, weil die laufenden Kosten für die zunehmend eingesetzten Elektrofahrzeuge deutlich tiefer liegen als für fossil betriebene Fahrzeuge

Eventualantrag:

Art. 9 Abs. 1 und 1bis (Steuerharmonisierungsgesetz)

1 Von den gesamten steuerbaren Einkünften werden die zu ihrer Erzielung notwendigen Aufwendungen und die allgemeinen Abzüge abgezogen. Als Berufskosten werden abgezogen:

- a. die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte; das kantonale Recht ~~kann~~ **setzt** dafür einen Maximalbetrag fest**setzen, der sich an der Höhe der Begrenzung des Fahrkostenabzugs gemäss Art. 26 Abs 1 Bst a des Bundesgesetzes über die direkte Bundessteuer (DBG) orientiert. Für Kantone mit einem hohen Anteil an Berggebieten und Randregionen sind höhere Maximalbeträge, für Kantone mit einem hohen Anteil an städtischen Gebieten und Agglomerationen tiefere Maximalbeträge möglich.**
- b. die notwendigen Mehrkosten für die Unterkunft am Arbeitsort an Arbeitstagen;
- c. eine Pauschale für die notwendigen Mehrkosten für Verpflegung ausserhalb der Wohnstätte und bei Schichtarbeit;
- d. die notwendigen Kosten für die Ausübung des Berufes ausserhalb der Arbeitsstätte;
- e. die übrigen für die Ausübung des Berufes notwendigen Kosten.

1bis Die steuerpflichtige Person kann anstelle der Berufskosten nach Absatz 1 eine nach kantonalem Recht bestimmte, einkommensunabhängige Pauschale geltend machen. Ab einem steuerbaren Einkommen von Fr. 150'000 kommt diese Pauschale zwingend für alle Steuerpflichtigen zum Einsatz.





Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Elgin Brunner
Director Transformational Programmes

Thomas Wirth
Projektleiter Biodiversität