

# **RUCH TREUHAND**

## **Steuererhöhung für Arbeitnehmer**

**21. März 2017**

In der laufenden Steuererklärungsperiode 2016 wird erstmals der begrenzte Fahrkostenabzug im Zusammenhang mit dem Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (sog. FABI) umgesetzt. Die Abstimmungsvorlage aus dem Jahr 2014 sah eine gemischte, breit abgestützte Finanzierung vor, welche durch MWST, LSWA, Mineralölsteuer, allgemeine Bundesmittel, zusätzliche MWST-%, Kantonsbeiträge und maximalem Fahrkostenabzug für Arbeitnehmer bei der direkten Bundessteuer bestritten werden sollte.

Die Fahrkostenbeschränkung wurde in der damaligen Abstimmungsvorlage folgendermassen erwähnt:

Ein separates Gesetz sieht vor, «...dass unselbstständig Erwerbende für die berufsbedingten Fahrkosten bei der direkten Bundessteuer künftig maximal 3000 Franken vom steuerbaren Jahreseinkommen abziehen können. ... Die Kosten für regionale Verbundabonnemente und für ein 2.-Klasse-Generalabonnement bleiben grösstenteils abzugsfähig und wer mit dem Auto pendelt, kann die Kosten für Distanzen zwischen 20 und 35 km pro Tag weiterhin abziehen. Rund 80 % der Steuerpflichtigen sind somit von der Begrenzung nicht betroffen. Zudem können die Abzüge bei den kantonalen Steuern wie bisher unbeschränkt geltend gemacht werden, sofern der betreffende Kanton keinen Maximalabzug vorsieht. Über die Begrenzung des Steuerabzugs wird indessen nicht in dieser Abstimmung entschieden.»

## Betroffene Personen

Wie dem Abstimmungstext entnommen werden darf, betrifft die Finanzierungsmassnahme Personen, welche einen längeren Arbeitsweg in Kauf nehmen wollen oder müssen, um zum Ort ihrer Erwerbstätigkeit zu gelangen. «Indem das Pendeln über lange Distanzen steuerlich weniger begünstigt wird, soll auch der Trend zu immer längeren Arbeitswegen gedämpft werden, was aus raumplanerischen und umweltpolitischen Gründen angezeigt ist.» So die erzieherische Erläuterung des Abstimmungstextes. Natürlich ist es realitätsfremd, zu glauben, dass es für alle Arbeitstätige möglich ist, am selben Ort zu wohnen, wo sie arbeiten. Auch ist es angesichts unserer völlig übernutzten Verkehrsinfrastrukturen kaum vorstellbar, dass jemand freiwillig pendelt. Andererseits muss man angesichts der steigenden Sozialkosten der öffentlichen Hand dankbar um all jene Personen sein, welche sich aus eigener Arbeit ernähren und dabei auch weite und meist mühsame Wege in Kauf nehmen. Der Arbeitsmarkt von heute setzt maximale Flexibilität voraus. Dies beinhaltet häufige Wechsel der Einsatzorte innerhalb der Betriebe wie auch der Arbeitszeiten und weiteres mehr. Die Anpassung des Wohnorts an schnell wechselnde Arbeitsbedingungen ist nicht so einfach, für Familien schon gar nicht. Diese Tatsachen vermögen indessen nicht so recht zur zitierten Erziehungsmassnahme passen. Das ist vermutlich politisch auch gar nicht gewollt, denn schlussendlich sollen Mehreinnahmen generiert werden, welche ohne Pendler nicht entstünden.

Der Hinweis, wonach 80% der Steuerpflichtigen nicht von der Massnahme betroffen seien, ist ferner etwas irreführend. Hierzu muss die Bemerkung erlaubt sein, dass ein grosser Teil der Bevölkerung ohnehin keine Bundessteuer bezahlt und dass zudem nur

erwerbstätige Personen betroffen sind. So gesehen gelangt man ohne weiteres auf eine geringe Zahl an Betroffenen, was indessen die Massnahme aus der Sicht der Solidarität und Demokratie keineswegs besser zu legitimieren vermag.

## Konkrete Umsetzung per 2016

Während die Umsetzung auf der Ebene der direkten Bundessteuern wenigstens betragsmässig bereits in der Abstimmungsvorlage bekannt gegeben wurde, konnte der Stimmbürger die nota bene meist weitreichenderen Steuerfolgen auf kantonaler Ebene zum Zeitpunkt der Volksabstimmung nicht abschätzen. Zudem wurden im Detail auch noch zusätzliche Aspekte in die «Reform» mitaufgenommen.

Grundsätzlich ist es nach wie vor möglich, die Kosten für den Arbeitsweg als Gewinnungskosten im Bereich der Berufsauslagen geltend zu machen. Es können somit die Fahrkosten für das Velo oder Mofa, die Auslagen für öffentliche Verkehrsmittel oder bei entsprechender Begründung die Kosten für das Auto oder Motorrad deklariert werden. Alle Fahrkosten werden zusammengezählt und mit den weiteren Berufsauslagen, wie Verpflegungsmehrkosten und übrige Berufsauslagen sowie Aufwendungen für Weiterbildung zum Abzug zugelassen. Der Unterschied zum bisherigen Regime liegt darin, dass für die Fahrkosten auf Bundesebene nur noch maximal CHF 3'000 zum Abzug berücksichtigt werden. Alles, was an Fahrkosten darüber liegt, wird dem Steuerpflichtigen gestrichen. Es ist dabei unerheblich, ob es sich hierbei um Autokosten oder um Abonnementskosten für den öffentlichen Verkehr handelt. Für Arbeitnehmer mit einem Geschäftsfahrzeug des Arbeitgebers, welche bisher keinen Fahrkostenabzug geltend gemacht haben, ergibt sich nun die Aufrechnung der gesparten Wegkosten. Im Rahmen des Maximums von CHF 3'000 erfolgen daraus keine steuerlichen Mehrbelastungen. Ist jedoch der Arbeitsweg länger, muss der Arbeitnehmer Mehrsteuern gewärtigen.

Ganz unterschiedlich gestaltet sich die Umsetzung in den einzelnen Kantonen. So hat Zürich bis anhin keine Beschränkung eingeführt. Im Kanton Schaffhausen steht die Umsetzung auf die nächste Steuerperiode (2017) bevor. Die Kantone St. Gallen und Thurgau haben bereits per 2016 vollständig umgesetzt und schöpfen sämtliche steuererhöhenden Möglichkeiten aus. So wurde im Thurgau der bisherige Abzug pro gefahrener Kilometer von max. 70 Rappen für Leistungen bis 5'000 km und mind. 50 Rappen bei jährlichen Fahrleistungen über 15'000 auf lediglich noch 40 Rappen ab 5'000 km gekürzt. Zum Vergleich wird im Kanton Zürich 70 Rappen für jeden Kilometer zugelassen und im Kanton Schaffhausen sind es 70 Rappen bis 15'000 km und danach 50 Rappen. Das abzugsfähige Maximum für sämtliche Fahrkosten wurde im Thurgau auf CHF 6'000 festgelegt. Der Kanton St. Gallen legt dieses in Anlehnung zum Preis des Generalabonnements der SBB 2. Klasse fest und hat per 2016 die Begrenzung auf CHF 3'655 eingeführt. Auch andere Kantone haben eine Kürzung des Fahrkostenabzugs eingeführt oder werden in den kommenden Perioden nachziehen. Dabei scheint die Limite, wie sie im Thurgau zur Anwendung gelangt, die Regel zu werden. Exoten sind hierbei Basel-Stadt mit CHF 3'000 und Genf mit gar nur CHF 500. Es wird sich erst in den kommenden Jahren zeigen, ob der eine oder andere Kanton abschliessend auf die Einführung der Fahrkostenbegrenzung verzichtet.

## Auswirkungen

Das Spezielle an der Massnahme ist darin zu erblicken, dass nur eine relativ geringe Zahl an Steuerpflichtigen betroffen ist, diese dafür aber unter Umständen heftig. Nur bei Betrachtung des Einzelfalls, können die Konsequenzen aufgezeigt werden. Nachfolgende Beispiele beziehen sich auf die Umsetzung im Kanton Thurgau.

### Beispiel A

Alleinstehender; Wohnort Fischingen; Arbeitsort Fehraltorf (ZH); Distanz 25 km;  
Pensum 100 %; Nettolohn 140'000

Abzug Steuerperiode	2015		2016	
	TG	Bund	TG	Bund
Wegkosten	7'500	8'400	5'300	3'000
3 % vom Nettolohn übrige Kosten	4'000	4'000	4'000	4'000
Auswärtsverpflegung	3'200	3'200	3'200	3'200
<b>Total Berufsauslagen</b>	<b>14'700</b>	<b>15'600</b>	<b>12'500</b>	<b>10'200</b>
	TG	Bund		
Differenz steuerbares Einkommen	2'200	5'400		
Tarif	19.32 %	4.17 %		
Steuerfolgen* = Mehrsteuern	425	225 = Total Mehrsteuern CHF 650		

\*Annahme: keine weiteren Ein- und Ausgaben

Bei Wegstrecken mittlerer Distanz erfolgt die Steuererhöhung im Kanton Thurgau (CHF 425) bereits durch die Reduktion der Kilometeransätze und somit ohne Fahrkostenlimitierung. Im Bund schlägt die Fahrkostenbeschränkung sofort durch und führt zu einer leichten Steueranhebung.

### Beispiel B

Verheiratete, Wohnort Fischingen, Arbeitsorte Arbon und Horgen; Pensum je 100% Nettolohn CHF 140'000 und CHF 150'000

Abzug Steuerperiode	2015		2016	
	TG	Bund	TG	Bund
Wegkosten Mann	14'400	18'144	6'000	3'000
Wegkosten Frau	15'075	19'152	6'000	3'000
3% vom Nettolohn übrige Kosten	8'000	8'000	8'000	8'000
Auswärtsverpflegung	6'400	6'400	6'400	6'400
<b>Total Berufsauslagen</b>	<b>43'875</b>	<b>51'696</b>	<b>26'400</b>	<b>20'400</b>
	TG	Bund		
Differenz steuerbares Einkommen	17'475	31'296		
Tarif	19.4%	7.7%		
Steuerfolgen*	3'390	2'410	= Total Mehrsteuern CHF 5'800	

\*Annahme: keine weiteren Ein- und Ausgaben

Bei Doppelverdienern mit weitem Arbeitsweg schlägt sich die Beschränkung sehr deutlich nieder. Es resultiert eine jährliche Steuererhöhung um rund CHF 5'800.

### Beispiel C

Verheiratete, Wohnort Fischingen, Arbeitsorte Arbon und Horgen; Pensum je 100% Nettolohn CHF 140'000 und CHF 150'000; Ehemann hat Geschäftsauto

Bei Vorliegen kostenloser Beförderung zwischen Wohnort und Arbeitsort oder der Einräumung des Vorzugs eines Geschäftsautos wird die Sache etwas kompliziert. Überlässt der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer für die Fahrt zwischen Wohn- und Arbeitsstätte kostenlos ein Geschäftsfahrzeug, liegt gemäss behördlicher Auffassung ein Einkommen vor, welches im Lohnausweis nicht berücksichtigt ist. Mit der Aufrechnung oder der Belastung des Privatanteils von pauschal 9,6% vom Anschaffungswert des Fahrzeugs im Lohnausweis, sind gemäss dieser Auffassung nur die privaten Fahrten nicht aber die Kosten des Arbeitswegs abgedeckt. Bis anhin wurde auf eine Aufrechnung eines solchen Einkommens verzichtet, im Gegenzug konnten keine Kosten für die Fahrt zur Arbeit geltend gemacht werden.

Mit der Einführung der Abzugsbeschränkung der Fahrkosten wird neu der Gegenwert des Arbeitswegs als steuerbares Einkommen erfasst.

Abzug Steuerperiode	2015		2016	
	TG	Bund	TG	Bund
Wegkosten Mann	0	0	6'000	3'000
Wegkosten Frau	15'075	19'152	6'000	3'000
3 % vom Nettolohn übrige Kosten	8'000	8'000	8'000	8'000
Auswärtsverpflegung	6'400	6'400	6'400	6'400
Einkommen aus Geschäftsfahrzeug			-10'160	-16'380
<b>Total Berufsauslagen</b>	<b>29'475</b>	<b>33'552</b>	<b>16'240</b>	<b>4'020</b>

	TG	Bund
Differenz steuerbares Einkommen	13'235	29'532
Tarif	19,53 %	8.02 %
Steuerfolgen*	2'585	2'368 = Total Mehrsteuern CHF 4'953

\*Annahme: keine weiteren Ein- und Ausgaben

Aus obigem Beispiel wird ersichtlich, dass die Reduktion der Kilometeransätze im Thurgau die Einkommensaufrechnung bei Geschäftsfahrzeugen erheblich mildert, womit diese Massnahme auch ihr Gutes hat. Der Unterschied zum Bund beträgt im Beispiel über CHF 6'000. Dies führt dazu, dass die Mehrbelastung in Bund und Kanton im Beispiel fast gleich hoch ist.

Die Aufrechnung für Geschäftsfahrzeuge erfolgt ferner auch für Steuerpflichtige, denen ein Fahrzeug zur Verfügung gestellt wird, mit welchem ein Privatgebrauch erheblich eingeschränkt ist, z. B. durch feste Vorrichtungen für den Transport von Werkzeugen (Lieferwagen, Pickup, Kleintransporter etc.).

Eine wichtige Ausnahme dieser Aufrechnungsregel bilden Arbeitsverhältnisse, welche Aussendienstcharakter aufweisen. Kein Einkommen im steuerlichen Sinn entsteht für Aussendienstmitarbeiter dann, wenn sie ihre Arbeit täglich von zu Hause aus – vom «Homeoffice» – antreten und zu 100 % im Aussendienst tätig sind. Bei nur unregelmässigem Aussendienst ist aufgrund des Anteils eine Kürzung der Aufrechnung zulässig. Die entsprechenden Quoten müssen dem Lohnausweis entnommen werden können. Mitarbeiter mit Servicewagen, welche direkt auf die Baustellen fahren (Bauarbeiter, Monteure, Projektleiter etc.), sind den Aussendienstmitarbeitern gleichgestellt. Als Aussendiensttage gelten nach steuerbehördlicher Auslegung ausschliesslich diejenigen Arbeitstage, an denen der Arbeitnehmer mit dem Geschäftswagen nicht an die übliche Arbeitsstätte (Sitz des Arbeitgebers) fährt, sondern von zu Hause aus direkt zum Kunden (bzw. zur Baustelle) und vom Kunden wieder direkt nach Hause. Homeofficetage gelten als Aussendiensttage, weil kein Arbeitsweg anfällt.

## Fazit

Zusammenfassend ist festzustellen, dass in der Steuerperiode 2016 für einige Steuerpflichtige Mehrbelastungen zu gewärtigen sind, welchen keinerlei Mehrerträge gegenüberstehen, weshalb die Massnahme besonders schmerzlich scheint. Da die Belastung sehr inhomogen verteilt ist und nur bestimmte Personen trifft, kann für den Betroffenen durchaus der Eindruck entstehen, den «Schwarzen Peter» gezogen zu haben. Ob der Zweck die Mittel heiligt, ist an anderer Stelle zu diskutieren, was auf parlamentarischer Ebene ja auch bereits geschehen ist. Man darf gespannt sein, wie sich die Sache langfristig entwickelt.

Autoren: Thomas Ruch, Hans Rudolf Odermatt und Daniel Stricker