

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 72/2007

Sitzung vom 2. Mai 2007

630. Postulat (Fahrkostenabzüge: Bericht über gesamtwirtschaftliche Kosten und Nutzen)

Kantonsrat Ralf Margreiter, Oberrieden, und Kantonsrätin Esther Hildebrand, Illnau-Effretikon, haben am 5. März 2007 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird gebeten, dem Kantonsrat einen Bericht über die Wirkung der bestehenden Fahrkostenabzugsregelung im Steuerrecht vorzulegen. Dieser soll insbesondere eine gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse, die jährlichen Auswirkungen auf die Steuereinkünfte von Kanton und Gemeinden, die raumplanerischen Auswirkungen (Zersiedelung) und die Folgen für die Umwelt umfassen.

Begründung:

Im Kanton Zürich können als Fahrkosten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte folgende Abzüge für Verkehrsmittel des motorisierten Individualverkehrs abgezogen werden: 40 Rappen für Motorräder mit mehr als 50 cm³ Hubraum und 65 Rappen für das Auto. Analog sind die Abonnementskosten für den öffentlichen Verkehr abzugsberechtigt.

Die Schweiz erfährt seit Jahrzehnten eine massive Zersiedelung der Landschaft. Diese stellt eine der grossen raumplanerischen Herausforderungen dar, auch für den Kanton Zürich. Wohn- und Arbeitsorte liegen immer weiter auseinander und machen längere Arbeitswege erforderlich.

Täglich weite Wege der Arbeitspendlerinnen und -pendler belasten Umwelt und Verkehrsinfrastruktur. Es stellt sich darum die Frage, ob die heutige steuerrechtliche Regelung der Fahrkostenabzüge im Kanton Zürich nicht falsche Anreize setzt bzw. wie weit sie einer Überarbeitung unterzogen werden muss. Dafür sind die nötigen Grundlagen darzulegen.

Mit Anfrage KR-Nr. 342/2006 haben wir dem Regierungsrat verschiedene Fragen zur steuerrechtlichen Förderung der Zersiedelung gestellt. Mangels vorhandener Grundlagen konnten zu zentralen Fragen keine Aussagen gemacht werden. Betroffen waren insbesondere folgende Fragen:

- Wie viele Steuerpflichtige machten für die letzte Steuerperiode Abzüge für ein privates Motorfahrzeug geltend? Wie viele für ein öffentliches Verkehrsmittel?

- Wie viele entgangene Steuerfranken «investieren» der Kanton Zürich und seine Gemeinden über diese Abzugsmöglichkeit in die Mobilität der Arbeitnehmenden (und deren Zersiedelungsfolgen) pro Jahr – aufgeteilt nach Kosten für das private Motorfahrzeug bzw. für den öffentlichen Verkehr?
- Wie viele Kilometer mit dem privaten Motorfahrzeug (Autos bzw. Motorräder) wurden im Kanton Zürich für die letzte Steuerperiode insgesamt in Abzug gebracht? Gibt es Auffälligkeiten in Bezug auf die Verteilung über das Kantonsgebiet (durchschnittliche Kilometer pro Kopf pro Gemeinde)?

Die statistische Unkenntnis erstaunt und ist auch einigermassen unbefriedigend. Mit diesem Bericht erhält der Regierungsrat Gelegenheit und Zeit, die nötigen Grundlagen aufzuarbeiten. Das wäre nur schon im Hinblick auf eine seriöse Wirkungskontrolle von Gesetzgebung sehr erwünscht.

Auf Antrag der Finanzdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Ralf Margreiter, Oberrieden, und Esther Hildebrand, Illnau-Effretikon, wird wie folgt Stellung genommen:

1. Die bestehende Fahrkostenabzugsregelung im Steuerrecht kann wie folgt zusammengefasst werden:

Gemäss § 26 Abs. 1 lit. a des Steuergesetzes vom 8. Juni 1997 (StG; LS 631.1) können, in Übereinstimmung mit Art. 26 Abs. 1 lit. a des Bundesgesetzes vom 14. Dezember 1990 über die direkte Bundessteuer (DBG; SR 642.11) und allen anderen kantonalen Steuergesetzen, als Berufskosten bei unselbstständiger Erwerbstätigkeit auch «die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte» geltend gemacht werden.

Grundsätzlich können nur die Kosten für die öffentlichen Verkehrsmittel abgezogen werden. Gemäss Verfügung der Finanzdirektion über die Pauschalierung von Berufsauslagen Unselbstständigwerbender bei der Steuereinschätzung vom 7. September 1998 (Zürcher Steuerbuch Nr. 17/200) können die Kosten für das private Motorfahrzeug nur ausnahmsweise geltend gemacht werden:

«–wenn ein öffentliches Verkehrsmittel fehlt, d. h., wenn die Wohn- oder Arbeitsstätte von der nächsten Haltestelle mindestens 1 km entfernt ist oder bei Arbeitsbeginn oder -ende kein öffentliches Verkehrsmittel fährt;

- wenn sich mit dem privaten Motorfahrzeug eine Zeitersparnis von über einer Stunde (gemessen von der Haustüre zum Arbeitsplatz und zurück) ergibt;
- soweit der Steuerpflichtige auf Verlangen und gegen Entschädigung des Arbeitgebers das private Motorfahrzeug ständig während der Arbeitszeit benützt und für die Fahrten zwischen der Wohn- und Arbeitsstätte keine Entschädigung erhält;
- wenn der Steuerpflichtige zufolge Krankheit oder Gebrechlichkeit ausserstande ist, ein öffentliches Verkehrsmittel zu benützen.»

2. Der verlangte Bericht über die Wirkung der bestehenden Fahrkostenabzugsregelung im Steuerrecht soll namentlich umfassen:

- eine gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse,
- die jährlichen Auswirkungen auf die Steuereinkünfte von Kanton und Gemeinden,
- die raumplanerischen Auswirkungen (Zersiedelung)
- und die Folgen für die Umwelt.

Für die Erstellung eines solchen Berichts müsste auf verschiedene Grunddaten gegriffen werden können. In Frage kommen insbesondere folgende Grunddaten:

- Anzahl der im Kanton Zürich steuerpflichtigen Erwerbstätigen, welche die Kosten für ein privates Verkehrsmittel, sowie derjenigen, welche die Kosten für ein öffentliches Verkehrsmittel geltend machen;
- Höhe der geltend gemachten Kosten sowohl für ein privates als auch ein öffentliches Verkehrsmittel;
- Steuerbeträge, die diesen Kosten gegenüberstehen;
- Verteilung der vorstehenden Grunddaten auf die einzelnen zürcherischen Gemeinden.

Schon bei der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 342/2006 wurde darauf hingewiesen dass solche Grunddaten nicht vorhanden sind. Hinzu kommt, dass Daten von Personen, die hier zwar arbeiten, jedoch in einem anderen Kanton wohnen, ohnehin fehlen, da hier keine Steuerpflicht besteht.

Schon mangels solcher Grunddaten ist es nicht möglich, den verlangten Bericht zu erstellen. Das Aufbereiten solcher Grunddaten wäre jedoch mit einem unverhältnismässigen, kaum zu bewältigenden Aufwand verbunden, der sich nicht rechtfertigen lässt. Denn selbst wenn die erwähnten Grunddaten vorhanden wären, bliebe weiterhin offen, welche Gründe im Einzelfall die Wahl eines Wohnortes oder Arbeitsplatzes bestimmt haben. Mit anderen Worten wären weiterhin schlüssige Aussagen unmöglich, ob bzw. inwieweit der Abzug der Arbeitswegkosten

die Wahl des Wohnortes oder des Arbeitsplatzes beeinflusst hat. Ebenso wenig wären schlüssige Aussagen möglich, welches die Auswirkungen des Abzugs auf die Umwelt sind. Folglich könnte auch keine gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse erstellt werden.

Es ist im Weiteren auch nicht anzunehmen, dass dem Abzug der Arbeitswegkosten für sich bei der Wahl eines Wohnortes oder Arbeitsplatzes eine ausschlaggebende Bedeutung zukommt. Hingegen dürfte richtig sein, dass mit der Einschränkung des Abzugs der Kosten für das private Motorfahrzeug zusätzliche Anreize für die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel geschaffen werden. Wie erwähnt, lässt es jedoch die geltende Ordnung gerade nicht zu, dass allgemein die Kosten für das private Motorfahrzeug abgezogen werden können; diese können nur ausnahmsweise – unter ganz bestimmten Voraussetzungen – geltend gemacht werden.

3. Schliesslich ist erneut darauf hinzuweisen, dass sowohl das Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer als auch sämtliche kantonalen Steuergesetze vorsehen, dass bei Ausübung einer unselbstständigen Erwerbstätigkeit die Kosten für den Arbeitsweg zu den abzugsfähigen Berufsauslagen, d. h. den abzugsfähigen Gewinnungskosten, gehören. Die Kosten für den Arbeitsweg sind daher, mit Blick auf das Bundesgesetz vom 14. Dezember 1990 über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden (StHG; SR 642.14), den zur Erzielung von Einkünften aus unselbstständiger Erwerbstätigkeit notwendigen Aufwendungen zuzurechnen. Mit anderen Worten ist, auf Grund der Auslegung von Art. 9 Abs. 1 Satz 1 StHG, davon auszugehen, dass der Abzug der Arbeitswegkosten schon durch das StHG geboten ist.

4. Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 72/2007 nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Finanzdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi