



15.4259

**Motion Ettlin Erich.
Fabi. Übermässige
administrative Belastung
bei Geschäftsfahrzeuginhabern**

**Motion Ettlin Erich.
FAIF. Charges administratives
excessives pour les propriétaires
de véhicules d'entreprise**

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 03.03.16 (ORDNUNGSANTRAG - MOTION D'ORDRE)

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 27.09.16

Antrag der Mehrheit
Ablehnung der Motion

Proposition de la minorité
(Wicki, Ettlin Erich, Germann, Häberli-Koller, Müller Philipp)
Annahme der Motion

Proposition de la majorité
Rejeter la motion

Proposition de la minorité
(Wicki, Ettlin Erich, Germann, Häberli-Koller, Müller Philipp)
Adopter la motion

Le président (Comte Raphaël, président): Le Conseil fédéral propose le rejet de la motion.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Notre commission a procédé le 5 septembre dernier à l'examen préalable de la motion Ettlin Erich 15.4259, "FAIF. Charges administratives excessives pour les propriétaires de véhicules d'entreprise". D'après la loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, la déduction fiscale forfaitaire accordée aux pendulaires est limitée à 3000 francs par an au niveau fédéral. Lors de la session de printemps 2016, notre conseil a décidé, par 21 voix contre 21 avec la voix prépondérante du président, de transmettre la motion à la commission compétente pour examen préalable. Aussi, cet objet a été attribué à la Commission des transports et des télécommunications, car celle-ci avait traité le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire dans son ensemble entre 2012 et 2013. Un des éléments importants du débat avait alors porté sur la déduction forfaitaire de 3000 francs accordée au niveau fédéral aux pendulaires. Pour Monsieur Ettlin, la mise en oeuvre de cette disposition pose un problème administratif. Aussi, il demande par voie de motion que le Conseil fédéral ordonne "à l'Administration fédérale des contributions de ne pas appliquer comme prévu à partir de 2016 une nouvelle pratique administrative qui déboucherait sur une imposition supplémentaire du revenu des salariés utilisant un véhicule d'entreprise". En résumé, il est demandé qu'on n'oblige pas les salariés disposant d'un véhicule d'entreprise à déclarer un revenu supplémentaire. De plus, il est affirmé dans la motion que cette pratique administrative nouvelle ne s'appuie sur aucune base légale et qu'elle aura un fort impact administratif.

Il est bon de rappeler que le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire adopté le 21 juin 2013 a fait l'objet d'une modification constitutionnelle acceptée par le peuple en février 2014 et que la loi fédérale du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire n'a pas été





contestée. Dès lors, l'article 26 de la loi fédérale sur l'impôt fédéral direct (LIFD) est applicable à tous. La loi sur l'impôt fédéral direct est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2016. Comme cela a par exemple été rappelé lors d'un récent débat relatif à Via sicura, il n'est pas d'usage de modifier des articles de lois récemment adoptées, encore moins lorsqu'ils relèvent de dossiers qui ont fait l'objet d'une décision populaire.

Rappelons que la déduction fiscale pour les frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail est limitée à un montant maximal de 3000 francs au niveau fédéral. Les cantons sont quant à eux libres de se déterminer sur le montant maximal déductible. Un canton par exemple a pris une décision en ce sens le week-end dernier. L'usage d'un véhicule d'entreprise à des fins privées doit être déclaré, et il est retenu fiscalement 9,6 pour cent du prix d'achat du véhicule à titre de revenu. Cette retenue fiscale prend en compte la valeur d'utilisation du véhicule à des fins privées et non le déplacement entre le domicile et le lieu de travail.

Par égalité de traitement avec les contribuables qui se déplacent en véhicule privé ou en transports publics, il est légitime de demander aux détenteurs d'un véhicule d'entreprise de déclarer leurs frais de déplacement lorsque ceux-ci sont supérieurs à 3000 francs comme un gain d'argent de l'employeur, soit un revenu en nature. Pour répondre à l'auteur de la motion lorsqu'il affirme que "la mesure envisagée ne repose sur aucune base légale", l'administration a précisé les bases légales pour l'imposition des frais de déplacement des salariés qui utilisent un véhicule d'entreprise, dispositions qui figurent en effet dans la loi sur l'impôt fédéral direct, à savoir aux articles 16 alinéa 2, 17 alinéa 1 et 127 alinéa 1 lettre a.

Les frais nécessaires de déplacement entre le domicile et le lieu de travail ne peuvent être déduits que jusqu'à concurrence d'un montant maximal de 3000 francs au niveau fédéral. Le plafonnement de la déduction des frais de déplacement à 3000 francs au maximum, au niveau de l'impôt fédéral direct, doit également avoir une influence sur les détenteurs des véhicules d'entreprise, faute de quoi ces derniers seraient avantagés par rapport aux contribuables qui utilisent les transports en commun ou leur véhicule privé jusqu'à leur lieu de travail. Les détenteurs de véhicules d'entreprise doivent déclarer les frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail supérieurs à 3000 francs comme prestations appréciables en argent de l'employeur, dans le cadre de l'impôt fédéral direct, et donc comme revenu en nature.

Lors de la séance du 5 septembre 2016 de la commission chargée de l'examen préalable, Monsieur Ettlin a proposé un changement d'approche. Il estime que, pour les collaborateurs qui utilisent un véhicule d'entreprise, la part privée de 9,6 pour cent du prix d'achat du véhicule devrait comprendre désormais aussi le trajet du domicile au lieu de travail. De plus, il regrette que des dispositions administratives aient été communiquées tardivement, soit le 15 juillet 2016, alors que la loi est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2016. Sur ce point, l'administration précise que sur les certificats de salaire, l'employeur doit préciser la mise à disposition de l'employé de véhicules commerciaux et le pourcentage d'activité externe, ce qui permet à l'employé de ne déclarer que les jours durant lesquels il a parcouru le trajet entre son domicile et son lieu de travail. La tâche liée à ce complément à la déclaration de l'employeur est critiquée par l'auteur de la motion, bien que celle-ci ait été normalisée grâce à l'utilisation d'un taux forfaitaire adapté à la fonction et au service. De plus, il est précisé par l'administration fédérale que cette formulation a été établie en concertation avec trois associations professionnelles et les autorités fiscales cantonales.

L'auteur de la motion estime que la solution proposée est complexe mais n'apporte rien de concret pour améliorer le système.

Cette proposition soulève plusieurs objections de la part de l'administration ainsi que de la majorité de la commission. A ce titre, je reprends ici les textes qui nous ont été transmis, en grande partie, par l'administration et que notre commission a repris à son compte.

La demande formulée par l'auteur de la motion impliquerait que le plafonnement de la déduction des frais de déplacement ne s'appliquerait plus aux collaborateurs qui utilisent

AB 2016 S 810 / BO 2016 E 810

un véhicule d'entreprise et que ces collaborateurs pourraient déduire, en plus de la part privée redéfinie, le trajet du domicile au lieu de travail jusqu'à concurrence d'un montant de 3000 francs par an pour l'impôt fédéral direct. Un tel changement de pratique ne relève pas de la compétence du législateur et impliquerait une baisse d'impôts pour tous les collaborateurs qui utilisent un véhicule d'entreprise. Jusqu'à présent, le trajet du domicile au lieu de travail n'était jamais compris dans la part privée de 9,6 pour cent. C'est pourquoi les collaborateurs qui utilisaient un véhicule d'entreprise ne pouvaient déduire aucun frais de déplacement.

La demande de l'auteur de la motion est en contradiction avec la solution convenue depuis 2007 avec tous les cantons et les associations économiques selon laquelle il faut cocher la case f, "Transport gratuit entre le domicile et le lieu de travail", dans le certificat de salaire pour les collaborateurs qui utilisent un véhicule d'entreprise. Une déduction des frais de déplacement est alors exclue.



La demande de l'auteur de la motion entraîne un déséquilibre et des pertes de recettes pour les cantons et les communes. En effet, si, dans le cadre de l'impôt fédéral direct, la part privée de 9,6 pour cent devait aussi comprendre le trajet du domicile au lieu de travail, les contribuables feraient désormais valoir – à raison, sur le plan fiscal – la déduction des frais de déplacement en matière d'impôts cantonaux et communaux à concurrence du montant maximal admis par le canton ou, en l'absence d'un plafond des déductions prévu par le canton, l'intégralité des frais de déplacement. Il serait également envisageable qu'un canton qui ne prévoit aucun plafonnement de la déduction des frais de déplacement ou une limite supérieure à 3000 francs, abaisserait la part privée de 9,6 pour cent, de façon à ce que le travailleur qui utilise un véhicule d'entreprise ne puisse pas déduire les frais de déplacement, ce qui occasionnerait également des diminutions de recettes fiscales pour les cantons.

De plus, des parts privées différentes pour la Confédération et les cantons entraîneraient des modifications considérables du certificat de salaire et, contrairement à ce que dit l'auteur de la motion, alourdiraient les charges administratives pour les entreprises et, par voie de conséquence, pour les administrations fiscales.

Aussi, c'est par 6 voix contre 5 que la commission propose à son conseil de rejeter la motion. Mes propos étaient assez techniques, mais il était important de préciser tout cela pour comprendre les conséquences de la modification qu'induirait l'acceptation de cette motion. Une minorité de la commission est sensible aux arguments de l'auteur de la motion. La majorité rappelle que cet élément important du financement du dispositif du projet FAIF a été approuvé par le peuple et les cantons. Elle souligne en outre l'importance de l'égalité de traitement entre les pendulaires utilisant les différents moyens de transport que sont le train, le véhicule personnel ou le véhicule d'entreprise, égalité qu'il convient, selon la commission, de préserver.

Wicki Hans (RL, NW): Eine Minderheit Ihrer Kommission unterstützt die Motion Ettlin Erich und will dadurch eine hausgemachte, komplizierte und unseres Erachtens ungerechte Steuerangelegenheit eliminieren.

Das Volk hat mit der Zustimmung zu Fabi auch Ja dazu gesagt, dass zukünftig nur noch ein Pendlerabzug von 3000 Franken gemacht werden kann. Wer vor der Fabi-Abstimmung keinen Abzug machen konnte, weil er ein Geschäftsfahrzeug für die Erledigung seiner Arbeit benötigte, der fühlte sich sicherlich nicht angesprochen. In seiner Steuererklärung wurde ihm für die private Nutzung des Fahrzeuges bzw. als Entschädigung für den Umstand, dass er das Geschäftsfahrzeug auch privat benutzte, rund 10 Prozent des Anschaffungswertes des Fahrzeuges als Einkommen aufgerechnet, und Abzüge konnte er, wie bereits erwähnt, keine machen.

Die Motion Ettlin Erich will nun, dass dieser Umstand auch in der Umsetzung Realität wird, und sie will dadurch auch für politische Redlichkeit sorgen. Im Sommer 2015 wurde die Praxisänderung von der Eidgenössischen Steuerverwaltung angekündigt und mit einer Mitteilung Mitte 2016 die entsprechende Anleitung zur Anwendung nachgereicht.

Wer jetzt denkt, die ganze Sache werde erst 2017 eingeführt, den muss ich leider enttäuschen. Nein, eingeführt wurde diese Praxisänderung bereits auf den 1. Januar 2016. Die Arbeitgeber wussten nicht, was sie genau machen mussten, weil ja die Anleitung zur Anwendung erst Mitte 2016 verschickt wurde. Nun frage ich Sie, wo da die Rechtssicherheit bleibt und ob es vielleicht nicht doch ein verwaltungstechnischer Schnellschuss war, der nur eine unnötige Bürokratiemaschinerie in Gang setzen wollte. Viel wichtiger ist aber, dass viele Inhaber eines Geschäftsfahrzeuges eigentlich bis heute nicht genau wissen, was sie mit der Steuerrechnung 2016 erwarten wird. Lassen Sie mich Ihnen ein kurzes Beispiel geben:

Ein Monteur, nennen wir ihn Herrn Adam, fährt normalerweise mit dem Geschäftsfahrzeug auf die Baustelle. Ab und zu muss er aber, bevor er auf die Baustelle geht, auch noch Material im Geschäft holen. Der Kaufpreis des Geschäftsfahrzeugs betrug 40 000 Franken. Herrn Adam wurde vor Fabi für die Nutzung des Geschäftsfahrzeugs ein Privatanteil von 9,6 Prozent aufgerechnet, also 3840 Franken. Bei einem Steuersatz von 30 Prozent ergibt dies eine Steuer von 1152 Franken. Herr Adam machte in der Steuererklärung keine Abzüge für den Arbeitsweg, musste kein Fahrtenbuch ausfüllen, der Arbeitgeber erwähnte, dass Herr Adam ein Geschäftsfahrzeug habe. So einfach war das, und alle glaubten, dass es auch mit Fabi so bleiben würde.

Nun kommt es aber anders: Herr Adam muss nun detailliert Buch über seine Fahrten führen. Geht er direkt zum Kunden, ist es kein Arbeitsweg. Es ist vielmehr der Weg zum Kunden, und dieser Weg muss demzufolge in der Steuererklärung nicht als Arbeitsweg ausgefüllt werden. Fährt Herr Adam aber zuerst ins Geschäft, um Material zu laden, gilt dies als Arbeitsweg, den er in der Steuererklärung nur virtuell abziehen kann. Selbstverständlich kann er diese virtuellen Abzüge nur bis zum Betrag von 3000 Franken tun, wie dies ja für alle gültig ist. Bei unserem Herrn Adam bleibt die Zelle für Pendlerabzüge in der Steuererklärung aber weiterhin leer. Wenn nun die Summe aller Arbeitswegkilometer multipliziert mit 70 Rappen höher als 3000 Franken ist, muss er den Rest in der Steuererklärung als zusätzliches Einkommen aufführen – notabene ein Einkommen, das er in Geldwerten nie erhalten hat. Wenn wir davon ausgehen, dass Herr Adam so ein zusätzliches Einkommen



von 6240 Franken eintragen muss, resultiert für ihn eine zusätzliche Steuer von 1872 Franken.

Zu der bereits bisher geleisteten Steuer von 1152 Franken für die private Nutzung kommt nun neu auch noch eine Steuer von 1872 Franken fürs Materialholen im Geschäft. Ich frage mich, wo hier die Vernunft bleibt. Herr Adam muss für die Nutzung des Geschäftsautos bereits die private Nutzung versteuern. Wer sagt denn, dass der Arbeitsweg darin nicht enthalten ist? Ich bin sicher, Herr Adam versteht nicht, wieso bei ihm neben dem Privatanteil auch noch sein Arbeitsweg als Monteur steuerlich aufgerechnet wird und dass er dadurch nicht mehr in die Ferien reisen kann.

Das ist, erlauben Sie mir diese Bemerkung, eine verwaltungstechnische Finesse, die es ermöglicht, zu zusätzlichen Einnahmen zu gelangen – und dies war ganz bestimmt nicht Thema bei der Fabi-Abstimmung. Wo bleibt da die Gerechtigkeit gegenüber den übrigen Arbeitnehmenden, die nicht belegen müssen, dass sie mit dem Zug, dem eigenen Auto oder als Mitfahrer eines Kollegen zur Arbeit fahren, und dennoch einfach 3000 Franken abziehen können?

Die Minderheit ist der Ansicht, dass hier die Verwaltung mit dem Mitteilungsblatt ein ungerechtes und willkürliches Bürokratiemonster geboren hat. Das muss dringend korrigiert werden. Falls es denn die Absicht der Verwaltung gewesen wäre, die Chefs mit ihren Bentleys und Mercedes zu treffen, dann muss ich Ihnen sagen, dass diese in dramatisch kleiner Minderheit sind. Die viel grössere Menge der Fälle betrifft Leute wie unseren Herrn Adam, redliche, gute Mitarbeiter, die sich tagtäglich für ihren Arbeitgeber einsetzen. Dieser Ungerechtigkeit kann ganz einfach und ohne grossen

AB 2016 S 811 / BO 2016 E 811

Aufwand Abhilfe geleistet werden, indem die Eidgenössische Steuerverwaltung einfach sagt, dass der bisherige Privatanteil von 9,6 Prozent des Anschaffungswertes eines Fahrzeugs auch den Arbeitsweg beinhaltet. Herr Adam würde auch zukünftig keine Abzüge für den Arbeitsweg in seiner Steuererklärung machen und weiterhin eine zusätzliche Steuer von 1152 Franken für die private Nutzung des Geschäftsfahrzeuges bezahlen – und weiterhin in die Ferien verreisen können.

Wenn Sie dieser Motion zustimmen, haben wir die Möglichkeit, ein bestehendes Bürokratiemonster zu beseitigen und die heute gut funktionierende Praxis weiterhin anzuwenden. Ich bitte Sie, der Minderheit zuzustimmen und dadurch mitzuhelfen, dass unser Herr Adam weiterhin in seine wohlverdienten Ferien reisen kann.

Hêche Claude (S, JU): Au moment de statuer en février 2014, les électriciens et les électeurs disposaient d'une information complète et transparente, aussi bien sur les buts du projet relatif au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire que sur les diverses sources qui devaient permettre d'assurer le financement du fonds. Dans sa brochure explicative, le Conseil fédéral mentionne de manière claire qu'"une loi, liée à la modification de la Constitution, prévoit par ailleurs de plafonner à 3000 francs le montant que les travailleurs qui exercent une activité dépendante pourront déduire chaque année de leur revenu soumis à l'impôt fédéral direct au titre des frais de déplacement liés à l'acquisition de ce revenu".

Si le plafond de 3000 francs imposé à la déduction pour les frais nécessaires dus aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail pouvait être dépassé, c'est-à-dire si ces frais n'étaient pas calculés comme revenu pour les employés qui disposent d'un véhicule professionnel, ces derniers seraient favorisés par rapport aux employés qui n'en disposent pas. Ce serait donc une inégalité de traitement.

Sur la question de la lourdeur administrative, il est important de rappeler – le président de la commission en a parlé – que l'administration fédérale a développé une mise en application simple, j'insiste sur ce point, en collaboration notamment avec l'USAM et Economiesuisse. L'employeur doit seulement fournir une estimation des activités liées au service externe. En outre, le Conseil fédéral constate que les entreprises ne subissent pas de perte de temps liée à l'enregistrement du temps de travail. J'ajouterai qu'une information complémentaire publique avec annexe a encore été donnée en juillet dernier.

Je me permettrai aussi de reprendre une partie des propos tenus par le président de la commission, notamment sur un point important qui figure dans la motion: "La mesure envisagée ne repose sur aucune base légale." C'est faux. Donc cela veut dire très clairement que cette motion n'est pas compatible avec le droit en vigueur.

La question que l'on peut, que l'on doit se poser est celle de savoir s'il existe une autre piste. Certainement oui, si nous considérons la part privée au véhicule de service calculée à 9,6 pour cent du prix d'achat de la voiture que le détenteur d'un véhicule d'entreprise doit aujourd'hui déclarer à titre de revenu, et qui ne couvrirait pas les déplacements jusqu'au lieu de travail. C'est peut-être ce pourcentage et ses incidences financières qu'il faudrait examiner.

Pour ces quelques raisons je vous invite à rejeter la motion, au cas où son auteur ne la retirerait pas.



Graber Konrad (C, LU): Ich war bei der Kommissionssitzung nicht anwesend und wurde durch Kollegin Häberli-Koller ersetzt, wäre aber bei der Behandlung dieses Vorstosses auch in der Minderheit. Ich war zum Zeitpunkt, als unser Kollege Claude Hêche Präsident der KVF-SR war und Wesentliches dazu beigetragen hat, dass die Fabi-Vorlage positiv die Hürde der Volksabstimmung nahm, ebenfalls in der KVF. Ich kann mich deshalb sehr gut daran erinnern, dass wir bei Fabi über alles gesprochen haben, nur dieser Punkt war nicht Bestandteil der Botschaft, nicht Bestandteil der Diskussion in der Kommission und auch nicht Bestandteil der Diskussion hier im Rat.

Wenn ich mich am Text der Motion orientiere, entnehme ich ihm, dass es nicht um eine Gesetzesänderung geht. Herr Ettlin will eine vorgesehene Verwaltungspraxis stoppen. Hier gibt es bereits einen wesentlichen Unterschied der Auffassungen. Die jetzige Diskussion erinnert mich an die Diskussion vor einigen Jahren um den Lohnausweis. Die Situation war genau dieselbe: Die Steuerverwaltung kam mit einer Idee, es gab Vorstösse in den kantonalen Parlamenten, es gab hier Vorstösse, es gab Standesinitiativen – den letzten Vorstoss haben wir hier etwa vor einem Jahr behandelt und abgeschrieben. Das Projekt ist dann letztlich dank diesen Vorstössen noch in eine gute Bahn eingebogen. Ich glaube, dessen müssen wir uns bewusst sein. Dieses Thema hat das Potenzial, genau dieselbe Dynamik zu entwickeln. Sie werden spätestens im nächsten Jahr, wenn in den Kantonen die Veranlagungen erfolgen, in den kantonalen Parlamenten Vorstösse haben; Sie werden hier weitere Vorstösse haben; wir werden am Schluss mit Standesinitiativen bombardiert, das kann ich Ihnen bereits voraussagen.

Ich bin der Auffassung, dass wir uns deshalb jetzt wirklich der Sache annehmen und hier auch einen Auftrag erteilen sollten. Ich bin überzeugt, dass hier noch bessere Lösungen gefunden werden können. Die Steuerverwaltung versucht nun mit Pauschalen zu arbeiten. Diese sind aus meiner Sicht nicht tauglich – ich habe zwei, drei Fälle konkret angeschaut. Man könnte aber beispielsweise – das wäre mein Ansatz – die 9,6 Prozent Privatanteil, die von Herrn Wicki erwähnt wurden, auf 10 Prozent anheben und hätte damit eine Lösung, ohne ein administratives Monster zu kreieren.

Konkret habe ich die Eingabe einer Firma an die Steuerverwaltung des Kantons Zürich gesehen. Auf zwei Seiten schreibt diese Firma, wie sie beabsichtigt, diese Auflage oder diese Praxis, die eingeführt werden soll, umzusetzen. Ich zitiere Ihnen nichts aus der Eingabe, aber ich zitiere Ihnen jetzt zwei, drei Sätze aus der aus meiner Sicht auch sprachlich etwas unbeholfenen Antwort, damit man einfach einmal sieht, worum es geht. Es ist nicht eine kleine Steuerverwaltung, die hier antwortet, sondern es ist immerhin die Steuerverwaltung des Kantons Zürich. Sie sehen daraus, was auf diese Firmen zukommt. Die Firma hat über zwei Seiten argumentiert und geschrieben, wie sie das Problem angehen möchte. Hier die Antwort der Steuerverwaltung des Kantons Zürich: "Arbeitnehmer bzw. Kader, welche grundsätzlich an einem vertraglich festen Arbeitsort ihren Bürostandort haben, aber teilweise im Aussendienst arbeiten, müssen sich bei einem Ausseneinsatz mit dem Geschäftsauto grundsätzlich zuerst beim Arbeitsort einfinden und reisen dann weiter an den Einsatzort. Hierbei handelt es sich nicht mehr um den Arbeitsweg, der vom Arbeitgeber bezahlt werden muss (Aussendienstspesen) und wegen anschliessender Aussendiensttätigkeit als Prozentsatz Aussendienst in Ziffer 15 erfasst werden darf. Ebenso wird die Arbeitszeit am Arbeitsort erfasst und nicht von zu Hause aus, so, wie es bei einem Handelsreisenden üblich ist ... Gleichgestellt ist, wo der Arbeitgeber die nötigen Geschäftskilometer (Privatwagenentschädigung) erst ab Arbeitsort zu bezahlen hat und die arbeitsrechtliche Arbeitszeit ebenso erst ab Arbeitsort gilt, obwohl der Mitarbeiter in einzelnen Fällen direkt von zu Hause aus an den Arbeitsort startet. Es gibt für Mitarbeiter, wo ein Arbeitsort mit Büroinfrastruktur haben, Ausnahmen, nämlich wo der Ausseneinsatzort sich näher beim Wohnort befindet als der Arbeitsort und dann der Arbeitgeber einverstanden ist, die arbeitsrechtliche Arbeitszeit sowie die geschäftliche Kilometerentschädigung ab Wohnort zum Einsatzort zu erfassen bzw. zu entschädigen. In diesen Fällen ist der Arbeitsweg bezahlt und kann als Prozentsatz Aussendienst erfasst werden."

Das ist in etwa das, was so auf die Unternehmen zukommen wird. Das spricht, glaube ich, Bände. Das ist zudem die offizielle Antwort der Steuerverwaltung des Kantons Zürich. Stellen Sie sich einmal vor, wie sich kleinere Kantone, kleinere Steuerverwaltungen mit diesen Fragen auseinandersetzen: Sie werden grösste Probleme haben. Ich rechne

AB 2016 S 812 / BO 2016 E 812

damit, dass andere Kantone diese Vorgabe gar nicht erst umsetzen werden. Wir bekommen dann ein Problem auf Stufe der direkten Bundessteuer, sodass vonseiten der Eidgenössischen Steuerverwaltung interveniert werden muss, wenn kantonale Steuerverwaltungen das nicht so umsetzen werden.

Wenn Sie die Motion jetzt ablehnen, bedeutet das, dass Sie das Problem im Raum stehenlassen. Viele KMU werden dann grösste Probleme haben. Arbeitnehmer, vor allem Aussendienstmitarbeiter, Monteure usw., wer-



den im Rahmen der Veranlagung mit Problemen konfrontiert. Wir wissen noch nicht, was dann alles auf uns zukommen wird. Die Veranlagungen werden erst Mitte des nächsten Jahres erfolgen, was dazu führen wird, dass wir hier – ich sage einmal – mit einem Vorstosshagel konfrontiert sein werden, hat doch im Nationalrat, wir kennen ja unsere Kolleginnen und Kollegen im Nationalrat, das Thema das Potenzial für mindestens zehn Vorstösse.

Wenn wir die eigene Handlungsfreiheit behalten wollen, sollten wir die Motion annehmen. Es gibt, denke ich, hier Möglichkeiten, Lösungen zu finden. Wir sollten aber das Heft in der Hand behalten.

Ich bitte Sie, die Motion anzunehmen.

Ettlin Erich (C, OW): Sie sehen an diesem Beispiel: Uns Steuerberatern geht die Arbeit nicht aus. Man hilft uns wirklich! Aber es ist ja nicht das, was wir wollen. Wir möchten einfach auch Unternehmen haben, die prosperieren, die wenig Verwaltungs- und Administrativaufwand haben und dann gute Resultate erzielen. Dann haben auch wir einen guten Job zu erledigen.

Die Motion behandelt eine etwas komplizierte Materie – ich bin mir dessen bewusst. Wir sollten hier auch keine Detaildiskussion führen. Das wäre im Prinzip die Sache der Kommissionen. Ich hoffe, dass man die Motion in den Kommissionen behandeln kann und sie dann auch annimmt.

Ich stelle auch nicht die Begrenzung der Pendlerpauschale nach Fabi infrage. Sie ist vom Volk angenommen worden. Das ist kein Thema. Es geht mir hier schlicht und einfach um den Abbau von Administration bzw. um den Nichtaufbau von Administration. Es ist ja eine zusätzliche Administration, die wir schaffen würden. Es ist eine weitere Verkomplizierung der Steuererklärung, der Erfassung von Fahrten, der Lohnausweise usw. Der Grund für diese Motion liegt darin, dass Unternehmen im Dezember 2015 auf mich zugekommen sind und gesagt haben: Die Fabi-Geschäftsfahrzeugregel gilt ab 1. Januar 2016. Was müssen wir jetzt machen? Wir müssen die Fahrten ab Januar erfassen. Ich hatte damals wirklich keine Lösung. Ich konnte ihnen nicht sagen, wie man es machen muss. Wir haben einfach gesagt, dass von den Steuerverwaltungen im Sommer 2015 gesagt worden ist, dass es eine Aufrechnung geben wird.

Zum Votum von Kollege Hêche: Economiesuisse und der Schweizerische Arbeitgeberverband haben sich diese Problematik im Frühling und im Sommer 2015 angesehen. Sie hatten ein Anliegen: Sie wollten nichts im Lohnausweis. Das ist aus Sicht der Arbeitgeber verständlich. Der Lohnausweis sollte einfach nicht betroffen sein. Sie haben sich aber nicht darum gekümmert – das muss ich hier einfach sagen –, was das dann für die Steuererklärung der Monteure, der Leute mit Geschäftsfahrzeugen, bedeutet. Ich sage es Ihnen: Sie haben im Jahr 2017 ein zusätzliches Einlageblatt auszufüllen. Wir sprechen die ganze Zeit von der Steuererklärung auf einem Bierdeckel. Und was machen wir? Das Gegenteil. Wir machen die Steuererklärung komplizierter. Wenn wir jetzt noch die Sprache der Erläuterungen hören, die Kollege Graber erwähnt hat, können Sie sich vorstellen, wie dann einfache Leute, eben diese Monteure, damit umgehen sollen. Es sind ja nicht nur Geschäftsinhaber, die diese Sprache verstehen, betroffen. Ich muss Ihnen sagen, dass wir damit den einfachen Leuten keinen Gefallen tun.

Es kommt hinzu, dass jetzt auch im Lohnausweis eine Ziffer zusätzlich bearbeitet werden muss, nämlich der Aussendienstanteil. Die Arbeitgeber haben ihr Ziel eigentlich nicht erreicht. Sie haben jetzt auch im Lohnausweis etwas zu bestätigen. Ich weiss, dass das den Verantwortlichen bei den Unternehmen nicht gefällt, weil der Lohnausweis für die Steuererklärung eine Urkunde ist. Wenn man einen falschen Lohnausweis ausfüllt, ist das eine Urkundenfälschung. An die Arbeitgeber hat man also nicht gedacht.

Zur Mitteilung der Eidgenössischen Steuerverwaltung: Es ist ja begrüßenswert, dass die Steuerverwaltung diese Mitteilung gemacht hat. Ich muss hier einfach zwei, drei Sachen dazu sagen. Es ist eine Mitteilung, kein Kreisschreiben. Kollege Wicki hat es gesagt, sie kam am 15. Juli 2016 heraus, ein halbes Jahr, nachdem die Regelung schon galt. Die Unternehmen hatten sich also schon arrangiert und mussten dann im Juli sehen, dass es vielleicht Vereinfachungen gibt. Aber es ist nur eine Mitteilung, es ist kein Kreisschreiben. Die Rechtssicherheit ist damit nicht gewahrt. Das Zitat von Kollege Graber aus einer Antwort der Steuerverwaltung Zürich stammt vom August 2016. Ich habe das Datum gesehen, aber nicht den Inhalt. Nach dieser Mitteilung hat die Steuerverwaltung im Text und in den Anwendungsbeispielen noch etwas herumgewurstelt. Wir sehen hier die Gefahr, dass die Kantone sagen, es sei der Bund, der das gesagt habe, es sei aber nur eine Mitteilung, sie würden sich nicht daran halten. Ich denke auch, dass dieses Mitteilungsblatt schlicht zu spät kommt.

Noch etwas zu den Steuerausfällen: Ich habe immer gehört, man habe doch in der Fabi-Vorlage mit Mehreinnahmen von rund 200 Millionen Franken gerechnet und diese kürze man jetzt. Kollege Graber hat es gesagt, auch darin sind die Geschäftsfahrzeuge, die Zusatzeinkünfte, die man mit ihnen generieren will, nicht enthalten. In der Fabi-Botschaft steht auf Seite 1678: "Durch die Obergrenze beim Fahrkostenabzug von 3000 Franken fliessen rund 200 Millionen Franken an zusätzlichen Steuererträgen in die Bundeskasse ... Die Be-



grenzung des Fahrkostenabzuges erfolgt im DBG." Nirgends in der Botschaft – man kann heute, wenn man sie als PDF hat, ja im Volltext suchen – steht etwas von Geschäftsfahrzeugen. Es war auch nie die Idee.

Ich muss auch sagen, diese Mehreinnahmen von 200 Millionen Franken hätte man gar nicht berechnen können, weil bei den Geschäftsfahrzeugen in der Vergangenheit, und hoffentlich auch in Zukunft – es ist ja so vorgesehen –, kein Abzug für den Weg vom Wohnort an den Arbeitsort gemacht wurde. Man hatte die Daten gar nicht. Man konnte nicht schauen, wie viele Leute ein Geschäftsfahrzeug haben bzw. wie lang der Arbeitsweg dieser Leute ist, weil man die Daten nicht hatte. Man hat es also gar nicht berechnen können. Es hat auch niemand von den Monteuren, Vertretern usw. gesprochen, die diese zusätzlichen Steuererträge generieren müssten. Das ist hier auch zu sagen.

Ich denke, dass man eine Lösung finden muss, die diesen administrativen Mehraufwand beseitigt. Es ist ein administrativer Mehraufwand. Es ist sicher nicht weniger, es ist sicher nicht gleich viel, es ist mehr Aufwand. Jetzt kann man darüber streiten, ob es viel mehr Aufwand ist oder ob man das einfach so machen kann. Aber wir predigen die ganze Zeit von einer Reduktion der Administration. Wir machen das alle. Im Wahlkampf haben wir es gemacht, und hier sagen wir es: Wir müssen reduzieren. Doch wir machen das Gegenteil, wir machen einfach das Gegenteil. Mein Vorschlag ist, dass man die Aufrechnung des fiktiven Einkommens mit der Erfassung der Kilometer sowie der Aussendiensttage usw. einfach nicht vornimmt, indem man festhält, dass in den 9,6 Prozent Privatanteil auch die Arbeitswegkosten enthalten sind. Die Geschäftsfahrzeuginhaber haben weiterhin keine Abzugsmöglichkeit für den Arbeitsweg. Deshalb kann man auch keine Begrenzung machen. Diese Personen werden hier nicht bevorteilt. Die Vorschläge im Mitteilungsschreiben – wie Pauschalen für Berufsgattungen – sind gut gemeint, führen aber zu neuen Ungerechtigkeiten, zu Rechtsunsicherheit und zu Diskussionen.

Ich bitte Sie deshalb, meine Motion anzunehmen. Herr Kollege Hêche, ich erhalte sie aufrecht.

Janiak Claude (S, BL): Herr Ettlin hat jetzt gesagt, er stelle die beschlossene Beschränkung des Pendlerabzugs auf

AB 2016 S 813 / BO 2016 E 813

3000 Franken nicht infrage. Aber es ist trotzdem so, dass dieser Abzug von maximal 3000 Franken mit seiner Forderung bei Geschäftsfahrzeuginhabern nicht umgesetzt wird. Das können Sie nicht wegdiskutieren. Sie wollen dennoch etwas, was in einer Volksabstimmung beschlossen worden ist, für einen bestimmten Teil der Steuerpflichtigen eben nicht umsetzen. Und da bekommen wir meines Erachtens in Gottes Namen ein Problem. Dieser Pendlerabzug war bei der ganzen Fabi-Debatte ein grosser Diskussionspunkt. Ich kann mich an öffentliche Diskussionen erinnern, in denen Fabi gerade deswegen bekämpft worden ist. Am Schluss ist aber die Vorlage deutlich angenommen worden.

Wenn man die Motion annimmt, ist das meines Erachtens gegenüber den damaligen Initianten der Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr", die ihre Initiative auch aufgrund der Beratungen zu diesem Punkt zurückgezogen haben, ein Verstoss gegen Treu und Glauben. Das war damals ein zentraler Punkt für die Initianten jener Initiative. Die Beschränkung des Pendlerabzugs dient ja nicht nur der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, sondern es spielte auch immer der Aspekt der Raumplanung eine Rolle. In der Ratsdebatte zu Fabi war immer die Rede davon, dass alle Pendler von der Beschränkung auf 3000 Franken betroffen sind.

Auch ich habe mittlerweile die Mitteilung der Eidgenössischen Steuerverwaltung vom 15. Juli 2016 bekommen. Ich stelle einfach fest, dass man jedenfalls auf Bundesebene da wirklich unbürokratisch vorgehen will. Ich lese dort: "Wenn die jährliche, genaue Ermittlung des Anteils Aussendienst zu einer übermässigen Belastung für den Arbeitgeber führt, kann der Aussendienst auch anhand nachfolgender Pauschalen deklariert werden." Dann wird das auf diesem Blatt aufgelistet. Jetzt sagen Sie, das sei nur eine Mitteilung und keine Weisung. Dann soll halt der Bundesrat eine Weisung daraus machen, und dann ist das eine unbürokratische Lösung. Herr Noser scheint ja besonders von der Steuerverwaltung Zürich geschädigt zu sein – ich habe volles Verständnis dafür, wenn ich höre, was Herr Graber vorgelesen hat –, aber es sind ja nicht alle gleich wie die Zürcher, die das dann so formulieren.

Wenn ich diese Mitteilung vom 15. Juli 2016 lese, dann stelle ich fest, dass das Anliegen von Herrn Ettlin eigentlich in vielerlei Hinsicht erfüllt ist, dass man dem Rechnung trägt. Ich denke, das kann dann auch Herr Bundesrat Maurer bestätigen. Vielleicht kann er sogar noch sagen, dass er den Rechtsgehalt dieser Mitteilung noch eine Etage höher legen kann. Dann sollten Sie eigentlich befriedigt sein, dann müssten wir diese Motion nicht annehmen.

Noser Ruedi (RL, ZH): Es ist nett, dass Sie mit mir etwas Mitleid haben, aber ich fühle mich eigentlich nicht



geschädigt. Ich möchte zuerst noch meinem Erstaunen darüber Ausdruck geben, in welcher Kommission das Geschäft behandelt wurde. Es geht hier um eine reine Steuerfrage. Das Geschäft gehört in jene Kommission, welche tatsächlich Steuergeschäfte behandelt, und nicht in eine andere Kommission.

Ich möchte nichts wiederholen, was schon gesagt wurde. Aber Sie müssen wissen: Normalerweise schliesst ein Arbeitgeber mit einem Arbeitnehmer einen Arbeitsvertrag ab. Das Geschäftsauto ist ein Punkt des Arbeitsvertrages. Der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer haben alles Interesse daran, dass die Rahmenbedingungen in diesem Arbeitsvertrag stimmen. Die Regel war: Der Privatanteil beträgt 9,6 Prozent; dazu gehört auch der Arbeitsweg. Das war die Regel, damit ist alles Private abgegolten. Man kann diese 9,6-Prozent-Pauschale erhöhen oder senken; das ist das eine Modell. Das andere Modell ist: Der Arbeitnehmer verzichtet auf ein Geschäftsfahrzeug und rechnet die Fahrkosten ab. Solche Arbeitsverträge umfassen, weil sie ein Auto und die Amortisation beinhalten, meistens drei, vier, fünf Jahre. Wie man da auf das Jahr 2016 hin die Spielregeln ändern kann, verstehe ich einfach nicht. Das Thema Geschäftsfahrzeuge wurde auch in der Volksabstimmung nie thematisiert; das muss man klar und deutlich sagen. Das ist auch logisch, denn der Privatanteil wird pauschal abgegolten, man konnte gar nie einen Pendlerabzug geltend machen. Wer ein Geschäftsfahrzeug hat, kann keinen Pendlerabzug geltend machen.

Dann hätte ich eine Frage an den Herrn Bundesrat: Sie schreiben, dass es einen minimalen administrativen Aufwand geben werde. Sie haben vorhin Herrn Graber gehört. Was versteht der Bundesrat unter einem minimalen administrativen Aufwand? Das würde mich interessieren. Wissen Sie, dass diese Information revisionstauglich sein muss? Das ist der Aufwand, den ich habe, ich kann das nicht schätzen. Wenn die Revision kommt, wenn die Steuerverwaltung kommt, wenn es um die AHV geht, um was auch immer, dann muss das revisionstauglich sein. Ich bin dann gespannt, ob eine Arbeitgeberschätzung aufgrund einer Spesenabrechnung – indem man sagt: "Der war etwa zwanzig Tage in der Firma oder auswärts" – akzeptiert wird. Das ist doch überhaupt nicht so; es wäre das erste Mal, dass es so wäre. Dann möchte ich schon ein rechtlich verbindliches Rundschreiben dafür haben. Es wurde gesagt, der Lohnausweis sei eine Urkunde. Es ist Betrug, wenn er falsch ausgefüllt ist; er muss richtig ausgefüllt werden, ich werde angehalten, das so zu machen. Da würde es mich schon interessieren, was Sie unter einem minimalen administrativen Aufwand verstehen.

Ich bitte Sie, der Motion zuzustimmen und sie anzunehmen und hier wirklich einen administrativen Blödsinn wieder aufzuheben. Sie schaffen nicht Gerechtigkeit, wenn Sie den administrativen Aufwand bis ins Ungerechte aufblähen. So schaffen Sie nicht Gerechtigkeit. Darum bitte ich Sie, die Motion anzunehmen.

Wicki Hans (RL, NW): Ich bin ja kein Zürcher, aber auch kein Basler Geschädigter. Aber grundsätzlich muss ich einfach sagen, Kollege Janiak: Wenn ich nichts ausfüllen kann, dann kann ich auch nicht grundsätzlich gegen die Bestimmung bezüglich dieser 3000 Franken verstossen. Die Zelle Pendlerabzug bleibt bei jedem Steuerpflichtigen mit einem Geschäftsfahrzeug leer. Er kann nicht einmal bis 3000 Franken abziehen. Nein, im Gegenteil: Er kriegt noch einen zusätzlichen Einkommensanteil hinzu, auf dem er dann Steuern bezahlen muss. Das ist ja das Schizophrene.

Der einzige Unterschied gegenüber der Situation vor Einführung von Fabi ist: Irgendjemand hat entschieden, dass in den 9,6 Prozent für die Nutzung des Geschäftsfahrzeugs der Arbeitsweg nicht mehr als Privatanteil angerechnet werden soll. Das ist der einzige Unterschied gegenüber der Situation vor Fabi. Es gibt keinen anderen Unterschied.

Ich war als Regierungsrat des Kantons Nidwalden ein starker Verfechter von Fabi. Ich kann Ihnen sagen: Ich war auf mehreren Podien, und ich habe dort nie, aber gar nie das Thema Geschäftsfahrzeug thematisieren müssen oder können – weil es kein Thema war. Es kann einfach nicht sein, dass die Verwaltung jetzt nachträglich irgendwo noch Gelder sucht, die sie gern einziehen möchte, die vorher nie zur Disposition standen! Es geht hier wirklich lediglich darum, den Sachverhalt so darzulegen, wie er auch an der Abstimmung dargelegt wurde, und grundsätzlich die Zelle mit den maximal 3000 Franken leer zu lassen; man kann weiterhin nichts abziehen. Aber bitte zwingen Sie jetzt nicht die Unternehmen dazu, en masse Fahrtenbücher zu schreiben, damit zusätzliche Einkommen generiert werden können, von denen damals niemand, aber auch wirklich niemand gesprochen hat.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Cela a été dit, mais je me permets de le rappeler, cette discussion sur la limitation à 3000 francs de la déduction pour les frais de déplacement a fait l'objet à l'époque de longs, de très longs débats. De plus, cette limitation est clairement inscrite dans le projet FAIF et expliquée dans le message. Par conséquent prétendre que la question a été traitée de manière superficielle ou, même, pas traitée est faux.

Lorsqu'on traite une loi, on traite un tout. Il se peut que certains considèrent les membres de la Commission



des

AB 2016 S 814 / BO 2016 E 814

transports et des télécommunications comme de simples techniciens, mais ces commissaires sont aussi capables de faire un effort intellectuel, d'analyser un dossier; ils ont aussi quelques connaissances dans les domaines juridiques et financiers. Permettez-moi aussi de rappeler que nous sommes des parlementaires de milice; pour ma part, je suis ingénieur, donc ni juriste ni fiscaliste, mais je pense avoir quelques compétences dans la lecture des dossiers qui me sont soumis. Quand je ne suis pas compétent, je m'appuie sur certaines personnes, en particulier sur les collaborateurs de l'administration qui peuvent nous appuyer dans nos démarches et dans nos propos publics.

Venons-en au fait. Par deux fois, j'ai demandé à l'auteur de la motion s'il voulait conserver tout son texte. Je n'ai pas eu de réponse. Ce qui me gêne beaucoup dans la motion Ettlin Erich, c'est que l'auteur affirme dans son texte que "la mesure envisagée ne repose sur aucune base légale". C'est faux! Il y a tout d'abord l'article 26 alinéa 1 LIFD qui prévoit: "Les frais professionnels qui peuvent être déduits sont: a. les frais de déplacement nécessaires entre le domicile et le lieu de travail jusqu'à concurrence de 3000 francs ..." Ensuite, je n'ai pas voulu vous lire tous les articles concernés, mais je dois vous le faire maintenant. L'article 16 alinéa 2 LIFD dit très clairement que "sont aussi considérés comme revenu les prestations en nature de tout genre". A l'époque, cette disposition a fait l'objet d'un débat nourri, mais c'est de cela qu'on parle, même si certains considèrent que ce sont des "peanuts". L'article 17 alinéa 1 LIFD prévoit également que "sont imposables tous les revenus provenant d'une activité exercée dans le cadre de rapports de travail, qu'elle soit régie par le droit privé ou par le droit public, y compris les revenus accessoires tels que ..." J'insiste sur les termes "y compris les revenus accessoires". A l'article 127 alinéa 1 LIFD, il est précisé que doit "donner des attestations écrites au contribuable: a. l'employeur, sur ses prestations au travailleur ..."

Ces modifications législatives ont pour conséquence que les propriétaires de véhicules d'entreprise doivent cocher une case de la déclaration d'impôt. S'ils mettent une croix à la lettre f de la rubrique correspondante, cela signifie qu'ils possèdent un véhicule d'entreprise; s'ils n'en mettent point, il en découle qu'ils ne possèdent pas de véhicule d'entreprise.

Ce que conteste Monsieur Ettlin – et je peux le comprendre parce que certains fonctionnaires vont parfois un peu trop loin dans l'interprétation de la loi –, c'est que deux méthodes de calcul sont proposées. On peut remplir une fiche journalière qui sera contrôlée. Dans ce cas, je suis tout à fait d'accord avec l'auteur de la motion pour dire que c'est une charge administrative ridicule.

Toutefois, l'administration propose aussi d'utiliser la méthode de la déduction forfaitaire. Le document qui nous a été remis en commission montre comment travailler en utilisant cette méthode. Contrairement à ce qui a été dit, les spécialistes – par exemple les maçons, les menuisiers, les constructeurs de route, les jardiniers, les charpentiers, les dessinateurs, les techniciens spécialisés, les couvreurs, les vitriers, les peintres, etc. – peuvent compter une part de 100 pour cent pour le service externe. Il suffit pour cela de mettre "Taux forfaitaire: 100 pour cent. J'utilise la voiture" et le cas est réglé. Dans les autres cas, la déduction est adaptée en fonction du pourcentage d'utilisation du véhicule d'entreprise en service externe.

On peut discuter du bien-fondé du principe de la méthode du forfait, que les fiscalistes trouvent inadmissible, alors qu'elle est au contraire admise par les spécialistes de l'administration fédérale, par ceux des administrations cantonales ou par je ne sais lesquels. Pour eux, pas de problème: entrée en matière!

Je reviens sur la problématique de base. Dans la motion, il est clairement dit qu'il n'y a pas de base légale: c'est faux! Que nous entrions en matière sur une révision administrative parce que la méthode du forfait pour calculer frais de transport des propriétaires de véhicules d'entreprise semble inadmissible et parce que cela engendre un volume de travail administratif excessif pour ces mêmes propriétaires de véhicules d'entreprise, aucun problème de mon côté.

Toutefois, compte tenu du débat qui s'est tenu, la commission a décidé, par 6 voix contre 5, de proposer de rejeter la motion Ettlin Erich.

Maurer Ueli, Bundesrat: Nachdem ich die Diskussion jetzt verfolgt habe und den Text der Motion noch einmal angeschaut habe, die ja keine Gesetzesänderung, sondern eine Vereinfachung der Administration will, habe ich doch etwas das Gefühl, dass man den Sack schlägt, aber den Esel meint. Man bekämpft die Administration, meint aber vielleicht doch diese 3000 Franken Pauschalabzug, der ja mit Ihrer Argumentation doch indirekt auch zur Diskussion steht.

Es ist festzuhalten, dass Fabi am 9. Februar 2014 vom Volk angenommen wurde. Ein wesentliches Element war die Begrenzung dieser Fahrkosten auf 3000 Franken. Dass man die Geschäftsfahrzeuge nicht erwähnt



hat, könnte man ja auch so interpretieren, dass die 3000 Franken grundsätzlich ohne Ausnahme gelten. Ich denke, das ist heute zu berücksichtigen. Wir haben diese Vorlage, und wir haben diese 3000 Franken, die generell zu berücksichtigen sind.

Die Frage ist, wie wir das machen sollen. Das ist tatsächlich eine Frage. Wenn ich jetzt dem Herrn Adam von Herrn Wicki die Frau Eva gegenüberstelle, dann stellen wir fest, dass sie ihr Fahrzeug selbst kauft; sie hat dann auch die gesamten Auslagen für das Fahrzeug selbst zu tragen. Sie kauft es, hat den Unterhalt zu tragen usw. Das berechnen wir immer mit 9,6 Prozent des Neuwertes. Das ist der Privatanteil, der angerechnet wird. Er gilt für Herrn Adam und für Frau Eva. Wenn Frau Eva einen Arbeitsweg hat, der sie 6000 Franken kostet – sie hat, was weiss ich, ein Generalabonnement oder Autokilometer –, dann sind auch 3000 Franken abzugsberechtigt und der Rest nicht. Mit der Lösung, die wir vorschlagen, versuchen wir eigentlich eine gleiche Behandlung aller Steuerpflichtigen zu gewährleisten, mit Geschäftsfahrzeug oder ohne Geschäftsfahrzeug. Ohne Geschäftsfahrzeug fallen die gesamten Aufwände eben auch entsprechend an.

Zur Aufrechnung für die Benutzung des Privatfahrzeuges: Wenn es vor Fabi anders war als jetzt, hat das natürlich auch damit zu tun, dass wir eben vor Fabi keine Begrenzung der Kosten für den Arbeitsweg hatten. Das muss jetzt berücksichtigt werden, weil generell eben diese 3000 Franken gelten.

Zur Frage der vereinfachten Administration: Wie minimal der Aufwand ist, darüber können wir tatsächlich streiten, Herr Noser. Aber man hat versucht, das entsprechend zu vereinfachen und umzusetzen. Nun hat die Schweizerische Steuerkonferenz – und da waren auch Vertreter von Wirtschaftsverbänden anwesend – die Lösung gefunden, dass nicht der Arbeitgeber, sondern der Steuerpflichtige auflistet, was er an Arbeitsweg hat. Wenn Sie wieder die Frau Eva nehmen, so hat sie aufzulisten, wie lang der Arbeitsweg mit dem Geschäftsauto ist. Das ist tatsächlich noch schwierig zu erklären. Herr Adam hat den gesamten Arbeitsweg einmal festzuhalten. Es ist ein Einkommen, weil er ja ein unentgeltliches Geschäftsfahrzeug hat. Davon kann der Herr Adam dann die 3000 Franken abziehen, genau gleich wie die Frau Eva. Der Weg für den Steuerpflichtigen ist vielleicht tatsächlich etwas schwierig zu erklären, aber wenn Sie die Gleichbehandlung aller Steuerpflichtigen wollen, geht es nicht anders.

In Bezug auf den Arbeitgeber haben wir mit der Mitteilung 002 der Eidgenössischen Steuerverwaltung von Mitte Juli 2016 festgelegt, dass der Arbeitgeber mit Pauschalen für die verschiedenen Aussendienstmitarbeiter arbeiten kann. Das ist ein Aufwand, aber es wird sich einpendeln.

Ich habe jetzt von Ihnen auch keinen Vorschlag gehört, wie man es anders machen könnte, wenn man alle genau gleich behandeln möchte. Eine gewisse Administration braucht man für die Gleichbehandlung einfach. Die 3000 Franken waren schon ein Kernanliegen bei der Fabi-Abstimmung. Wir haben jetzt eine Steuerkonferenz eingesetzt. Sie haben das in der Kommission beraten. Ausser dem Ruf nach Vereinfachung haben wir aber nicht wirklich Vorschläge gehört, die wesentliche Verbesserungen bringen. Das Unschöne für

AB 2016 S 815 / BO 2016 E 815

den bisherigen Inhaber oder Benutzer eines unentgeltlichen Geschäftsfahrzeuges ist tatsächlich, dass er jetzt Leistungen aufrechnen muss, die er vorher nicht anzugeben hatte. Aber das hat natürlich damit zu tun, dass auch die Frau Eva nicht mehr alles abziehen kann. Die Frau Eva hat auch zusätzliche Einkommen, die sie jetzt nicht abziehen kann, genauso wie der Herr Adam. Wir versuchen, das in der Administration einigermaßen auszugleichen.

Dass Steuern vom Betroffenen immer als nicht ganz gerecht empfunden werden, gehört zu den Steuerdiskussionen. Egal, wo Sie den Strich ziehen, bei allen Steuern fühlt sich derjenige links oder rechts des Strichs etwas benachteiligt. Hier haben wir tatsächlich versucht, dieser Fabi-Vorlage nachzuleben und irgendwie eine Gleichberechtigung aller festzuhalten. Das ist die Lösung, die wir gefunden haben.

Zuhanden der Kantone ist doch noch Folgendes festzuhalten: Die Kantone können gemäss Steuerharmonisierungsgesetz eine Höchstgrenze festlegen, aber sie müssen nicht. Die Kantone sind frei, wie sie das handhaben wollen. Für den Arbeitnehmer und für den Arbeitgeber bleibt aber die Bundessteuer, wo das entsprechend festzuhalten ist; ich sehe das schon.

Ich bitte Sie, die Motion abzulehnen. Ich glaube nicht, dass wir nach einem Jahr Beratung mit allen möglichen Direktbetroffenen noch zu einer besseren Lösung kommen – es sei denn, Sie möchten in Kauf nehmen, dass eine Ungerechtigkeit besteht zwischen den Steuerpflichtigen ohne Geschäftsauto und den Steuerpflichtigen mit Geschäftsauto. Es stellt sich die Frage, ob eine Lösung vor Gericht bestehen würde, die dieses Gleichgewicht, das wir nun vorschlagen, stört. Ich habe auch keine riesige Freude daran, wenn ich mir die Administration ansehe. Ich glaube aber, es gilt diese Kröte – sofern es eine ist – im Sinne der Gleichbehandlung aller Steuerpflichtigen zu schlucken. Eine andere Lösung ist nicht möglich. Wenn sich das nach der ersten Steuererklärung einmal eingespielt hat, ist auch der Aufwand irgendwo noch vertretbar.



Dass die Zürcher Steuerverwaltung offenbar kompliziert ist, davon könnte ich als Steuerpflichtiger im Kanton Zürich ebenfalls ein Lied singen. (*Heiterkeit*) Ich glaube aber, dass das für alle Verwaltungen gilt, wenn sie allen Seiten gerecht werden wollen. Es passiert auch mir, dass ich dann, wenn ich einen Bericht von einer Seite verlange, 30 Seiten bekomme und die Sache auch nach zweimaligem Lesen nicht klarer wird. In diesem Falle sehe ich wirklich keine Lösung, wie man noch mehr vereinfachen könnte und trotzdem die Gerechtigkeit zwischen Steuerpflichtigen ohne Geschäftsauto und solchen mit Geschäftsauto erhalten könnte. Es bleibt mir nichts anderes übrig, als Ihnen zu empfehlen, die Motion nicht anzunehmen. Ich bin überzeugt, dass wir nicht zu einer besseren Lösung kommen.

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Motion ... 19 Stimmen

Dagegen ... 18 Stimmen

(3 Enthaltungen)