



Kantonsrat

Sitzung vom: 11. September 2012, nachmittags

Protokoll-Nr. 360

Nr. 360

Motion Brücker Urs und Mit. über eine Änderung des Steuergesetzes betreffend Plafonierung der Steuerabzüge für Fahrkosten (M 201). Ablehnung

Urs Brücker begründet die am 19. Juni 2012 eröffnete Motion über eine Änderung des Steuergesetzes betreffend Plafonierung der Steuerabzüge für Fahrkosten (M 201). Entgegen dem Antrag der Regierung halte er an der Motion fest.

Im Namen des Regierungsrates lehnt Finanzdirektor Marcel Schwerzmann die Motion ab. Die schriftliche Begründung lautet wie folgt:

"Nach bisherigem Recht (Art. 9 Abs. 1 StHG und § 33 Steuergesetz (StG) können die zur Erzielung eines Einkommens notwendigen Aufwendungen unbeschränkt abgezogen werden. Dazu gehören auch die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen dem Wohn- und dem Arbeitsort. Solange das StHG nicht angepasst wird, widerspricht eine Beschränkung des Fahrkostenabzugs im kantonalen Recht dem übergeordneten Bundesrecht. Jeder betroffene Steuerpflichtige könnte sich gestützt auf das StHG erfolgreich gegen nicht gewährte Fahrkosten bei den Staats- und Gemeindesteuern auf dem Rechtsmittelweg zu Wehr setzen. Eine Beschränkung des Fahrkostenabzugs im kantonalen Recht macht deshalb ohne entsprechende Anpassung des Bundesrechts keinen Sinn und ist abzulehnen.

Eine entsprechende Anpassung des Bundesrechts ist momentan auf der politischen Agenda. Der Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" soll der Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) als direkter Gegenentwurf gegenübergestellt werden. Der Entwurf des Bundesgesetzes über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur sieht bei der direkten Bundessteuer eine Begrenzung des Fahrkostenabzugs auf 3000 Franken vor (Art. 26 Abs. 1 Bst. a und Abs. 2 Entwurf DBG). Gemäss Art. 9 Abs. 1 Entwurf StHG kann sodann das kantonale Recht für die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte einen Maximalbeitrag festsetzen. Diese Bestimmung würde es den Kantonen gestatten, den Fahrkostenabzug auf einen Maximalbetrag zu beschränken.

Steuersystematisch ist eine Beschränkung des Fahrkostenabzugs an sich nicht sachgerecht. Fahrkosten für den Arbeitsweg sind Berufsauslagen. Können nicht alle zur Erzielung eines Einkommens notwendigen Kosten (Gewinnungskosten) abgezogen werden, wird letztlich ein zu hohes Einkommen besteuert und der in der Verfassung (Art. 127 Abs. 2 BV) verankerte Grundsatz der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit beeinträchtigt. Zudem würde die Beschränkung des Fahrkostenabzugs vor allem Arbeitnehmende in den Randregionen ohne gute Verkehrsanbindung treffen, die für die Berufsausübung auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen sind aber ihren Wohnsitz in diesen Regionen aus persönlichen Gründen nicht aufgeben möchten. Insofern besteht ein Zielkonflikt mit der Begründung der Motion. Die Beschränkung des Fahrkostenabzugs würde generell die Mobilität der Arbeitskräfte einschränken, was aber je nach Optik sogar einen beabsichtigten Lenkungseffekt beinhalten dürfte.

Der Kanton Luzern kannte bis zur Umsetzung des StHG auf das Jahr 2001 bereits eine Beschränkung des Fahrkostenabzugs auf 4000 Franken. Sollte das Bundesrecht wieder ändern, macht eine analoge Übernahme der Beschränkung des Fahrkostenabzugs ins kantonale Recht

im Hinblick auf die vertikale Harmonisierung der Steuern an sich Sinn. Das würde auch den Vollzug vereinfachen. Etliche Diskussionen über die Höhe des Fahrkostenabzugs würden zudem dank einer Obergrenze hinfällig oder doch relativiert. Die aus einer Beschränkung des Fahrkostenabzugs resultierenden Mehrerträge würden schliesslich die Gegenfinanzierung weiterer Steuersenkungen ermöglichen.

Zum heutigen Zeitpunkt ist es indessen noch zu wenig absehbar, ob und wie das Bundesrecht geändert wird. Ebenso wenig absehbar ist, ob und in welchem Ausmass andere Kantone eine Beschränkung des Fahrkostenabzugs übernehmen. Eine isolierte Beschränkung des Fahrkostenabzugs seitens des Kantons Luzern könnte jedoch je nach den individuellen Verhältnissen zu einem massgebenden Standortnachteil werden.

Aus diesen Überlegungen beantragen wir Ihnen, die Motion abzulehnen."

Urs Brücker bittet den Rat, die Motion zu unterstützen. Es gehe bei seinem Vorstoss um die Nivellierung eines Pendlerabzugs im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Wer mit dem Auto zur Arbeit fahre, werde gegenüber dem öV-Benutzer steuerlich bevorzugt. Je länger der Arbeitsweg sei, desto grösser sei der Abzug. Diejenigen Steuerzahler, die den Arbeitsweg mit dem öV, dem Velo oder zu Fuss zurücklegen würden, hätten viel weniger Möglichkeiten für einen Abzug. Sie könnten allenfalls eine Velopauschale oder die Abonnementskosten für den öV in Abzug bringen. Daraus resultierten eine steuerliche Benachteiligung derjenigen Pendler, die auf den Einsatz des Autos verzichten würden und ein energie- und umweltpolitisch völlig falscher Anreiz für das Pendeln mit dem Auto. Wohne zum Beispiel jemand in Horw und fahre mit dem Auto zur Arbeit nach Zug, so lege er täglich ungefähr 35 km zurück. Mache er dies während 215 Tagen im Jahr, ergebe dies bei einem steuerbaren Einkommen von 70 000 Franken einen Abzug von über 9 000 Franken. Fahre er jedoch mit dem Zug und Bus, könne nur ein Abzug von ungefähr 2 200 Franken gemacht werden. Daraus ergebe sich für den Autofahrer eine steuerliche Einsparung von 1 900 Franken, für den öV-Benutzer 400 Franken. Nebst dem höheren Zeitaufwand, den es in Kauf zu nehmen gebe, wenn der Weg mit dem öV zurückgelegt werde, werde dieser Steuerzahler mit einer Steuerdifferenz von ungefähr 1 400 Franken pro Jahr bestraft. Diese steuerliche Ungleichbehandlung sei ungerecht und energie- und umweltpolitisch nicht mehr zeitgemäss. Mit dem unbeschränkten MIV-Abzug werde auch ein Anreiz zur Steuerhinterziehung geschaffen. Viele Personen würden natürlich nicht mit dem Auto zur Arbeit fahren, den Abzug jedoch gleichwohl geltend machen. Dies könne ja nicht kontrolliert werden. Für ihn sei aber klar, dass tiefere Steuern, bzw. Steuersätze ein markanterer Anreiz seien als ein höherer MIV-Abzug. Mit der Nivellierung des MIV-Abzugs bestehe also die einmalige Chance, die Steuern zu senken und zugleich bei ökologischen Anliegen nicht zu sparen. Ruedi Burkard lehnt im Namen der FDP-Fraktion die Motion ab. Im Jahr 2001 sei die Plafonierung mit gutem Grund aufgehoben worden. Wie in der Antwort der Regierung ausgeführt, sei eine systematische Beschränkung des Fahrkostenabzuges nicht sachgerecht. Fahrkosten seien Berufsauslagen. Könnten diese nicht vollumfänglich abgezogen werden, würde eine Ungleichbehandlung der Besteuernten resultieren. Steuersenkungen durch Ungleichbehandlung der Besteuernten und auf Kosten der Randregionen zu ermöglichen, sei wohl nicht im Sinne des Erfinders. Die FDP-Fraktion unterstütze die Argumentation der Regierung, dieses Anliegen erst bei einer allfälligen Änderung des Bundesrechts im Hinblick auf eine vertikale Steuerharmonisierung zu thematisieren. Ob und wann das Bundesrecht ändere, stehe noch in den Sternen. Der Kanton Luzern sie gut beraten, in dieser Frage nicht vorzuprellen. Die Umsetzung des Bundesrechtes sollte mit den umliegenden Kantonen harmonisiert sein.

Armin Hartmann lehnt die Motion im Namen der SVP-Fraktion ebenfalls ab. Die Schlussfolgerung aus dem ersten Abschnitt der regierungsrätlichen Antwort sei klar, das Anliegen verstosse gegen Bundesrecht und sei deshalb abzulehnen. Da es sich um Gewinnungskosten handle, dürften diese auch abgezogen werden. Der MIV-Abzug werde genau kontrolliert. Über die Entwicklungen in Bundesbern lasse sich nur mutmassen. Es sei aber schon heute klar, die SVP-Fraktion werde eine Plafonierung des Fahrkostenabzugs bekämpfen. Die Regierung führe zu Recht aus, dass eine Beschränkung die Randregionen massiv benachteiligen würde. Ausgerechnet beim Lohn, der wichtigsten Einkommensquelle, die Gewinnungskosten zu beschränken, wäre ein steuersystematischer Sündenfall.

Monique Frey unterstützt die Motion. Es sei unverständlich, dass der Regierungsrat nicht auf diese Motion eingehe. Sie fordere ja nur die Anpassung an das Bundesgesetz, weil klar sei, wie dieses die Steuerabzüge für Pendler regeln wolle. Der Bundesrat mache den Vorschlag, im

Rahmen des Gegenentwurfs zur VCS-Initiative "Für den öffentlichen Verkehr" den Pendlerabzug auf 3 000 Franken zu begrenzen. Auch solle im Rahmen der Anpassung des Steuerharmonisierungsgesetzes den Kantonen die Möglichkeit gegeben werden, bei der Einkommenssteuer eine Obergrenze für den Fahrkostenabzug festzulegen. Der Bundesrat habe die Zeichen der Zeit erkannt. Es wäre zu hoffen gewesen, dass der Kanton nun seit letztem Mittwoch auch soweit sei. Die an diesem Tag stattgefundenen Medienkonferenz sei wohl verpasst worden. Das wichtigste Ziel der Raumplanung sei das Stoppen der Zersiedlung. Wohnort und Arbeitsort sollten wieder vermehrt zusammenrücken. Der Fahrkostenabzug gehe in die gegenteilige Richtung. Ein Vorteil einer Begrenzung der Abzüge auf beispielsweise 3 000 Franken wäre auch, dass die Grenze für MIV- und öV-Benutzer dieselbe wäre. Heute sei die Grenze für öV-Benutzer viel tiefer als bei MIV-Benutzern. Es könnten nur die GA-Kosten abgezogen werden. Das Steuersystem sei leider nicht zuletzt wegen den zahlreichen Abzügen ziemlich kompliziert und wenig transparent. Die vorliegende Motion wolle zwar den Abzug beibehalten, trage aber zur Vereinfachung des Abzugssystems bei. Die Verwaltungskosten würden verringert werden. Auch trage die Harmonisierung mit der direkten Bundessteuer zur Transparenz bei.

David Roth führt aus, dass es sich für die SP/JUSO-Fraktion um ein Abwägen zwischen zwei Anliegen handle. Das ökologische Anliegen könne sehr gut nachvollzogen werden. Das andere Anliegen, das aus Sicht der SP/Juso-Fraktion überwiege, sei ein sozialpolitische. In letzter Zeit würden immer mehr Personen gezwungen zu pendeln, zum Beispiel, weil eine Firma ihren Sitz verlege. Auch brauche es eine sinnvollere Wohnpolitik, und nicht nur überbeuerte Wohnungen an den Arbeitsorten. Immer mehr Menschen müssten pendeln, weil sie es sich nicht leisten könnten, am Arbeitsort zu wohnen. Würde eine sinnvollere Wohnpolitik gemacht und der öV so ausgebaut, dass alle Ortschaften erreicht werden könnten und ohne dass man mit dem Auto immer schneller sei, könnte das Problem gelöst werden. Alles andere gehe auf Kosten derer, die täglich mit Auto fahren müssten, weil sie darauf angewiesen seien. Dies sei sozialpolitisch nicht verantwortbar.

Pius Kaufmann bittet den Rat im Namen der CVP-Fraktion, die Motion abzulehnen. Der Motionär verlange eine Bundeslösung, die noch gar nicht eingeführt sei. So werde das Steuersystem komplizierter gemacht. Es sei ein wichtiges Argument, dass durch die Motion die Randregionen wesentlich benachteiligt würden. Es gebe Personen, die einige Kilometer fahren müssten, bis sie Anschluss an den öV hätten.

Michael Töngi hält fest, dass es eine Vereinfachung geben würde, wenn im Kanton die Bundeslösung übernommen würde. Das sei bestimmt nicht komplizierter. Es gebe Personen, die von einer Stadt in die andere pendeln müssten, so wie es auch Personen gebe, die vom Entlebuch in die Stadt Luzern pendeln müssten. Aus der Sicht der Grünen Fraktion sei ganz klar, dass der Berufsverkehr ein ganz wichtiger Anteil am Verkehr sei. Es gebe zu viel Verkehr. Deshalb habe es eine äusserst schlechte Wirkung, wenn unbegrenzt Abzüge gemacht werden könnten. Dadurch werde dazu animiert, von weit her, und vor allem mit dem Auto, zu pendeln. Hier müsse lenkend eingegriffen und dafür gesorgt werden, dass die Autofahrer umsteigen würden. So, wie es heute funktioniere, gebe es dazu keine Möglichkeit.

Im Namen des Regierungsrates bittet Finanzdirektor Marcel Schwerzmann den Rat, die Motion abzulehnen. Wenn der Bund die Gesetzgebung ändere, würde danach die Freiheit bestehen, auch eine Änderung vorzunehmen. Das sei dann der richtige Moment für eine Diskussion. Es könnte gesagt werden, es handle sich um eine Lenkungsmaßnahme. Auch könnte argumentiert werden, aus Sicht der direkten Bundessteuer sei es egal, wo die Personen wohnen würden, da dann alles in dieselbe Kasse fließen würde. Aus kantonaler Sicht könne die Angelegenheit nicht in derselben Art und Weise gesehen werden. Es gebe innerkantonal Regionen, die verkehrsmässig schwerer zu erreichen seien. Dies gelte es zu berücksichtigen. Weiter gebe es ein interkantonales Thema. Es sei aus Sicht des Fiskus angenehm, in Zürich zu arbeiten und in Luzern zu wohnen. Auch darüber müsste diskutiert werden. Es sei schon nicht so, dass einfach die Wahl bestünde, entweder mit dem Auto zu fahren und die Autokosten in Abzug zu bringen oder den öV zu benutzen und die öV-Kosten abzuziehen. Das Steuerrecht schreibe nicht vor, wie jemand zur Arbeit fahren müsse. Es bestehe nur eine Vorschrift bezüglich der Abzüge. Dies seien dann die häufigen Diskussionen bei den Steuerämtern. Die Personen müssten belegen, dass sie wirklich mit dem MIV zur Arbeit fahren würden. Die Frage sei dann zuerst, ob es zumutbar sei, mit dem öV zu fahren. Wenn dies bejaht werde, könnten die Kosten für den öV abgezogen werden. Es sei dann immer noch erlaubt, mit dem Auto zu fahren, dies würde das Steuerrecht nicht verbieten, die Abzugsfähigkeit sei aber dann nicht mehr gegeben.

Der Rat lehnt die Motion ab.