

Liestal, 20. Dezember 2022/FKD

Stellungnahme

Vorstoss	Nr. 2022/367
Postulat	von SVP-Fraktion
Titel:	Die erwerbstätige Bevölkerung von den Folgen der hohen Treibstoffpreise entlasten
Antrag	Vorstoss entgegennehmen und zur Abschreibung beantragen

Begründung

Der vorliegend zur Erhöhung beantragte Pendlerabzug ist in § 29 Abs. 1 Bst. a des Steuergesetzes¹ geregelt. Dort ist festgehalten, dass bei unselbständiger Erwerbstätigkeit die Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte bis zu einem jährlichen Maximalbetrag von 6'000 Franken abgezogen werden können. Dieser Maximalabzug gilt sowohl für motorisierte Pendlerinnen und Pendler als auch für diejenigen, die mit dem ÖV zur Arbeit fahren. Eine Erhöhung dieses Maximalbetrags bedarf somit einer Änderung des Steuergesetzes. Der Regierungsrat hat keine Befugnis, den Pendlerabzug in eigener Kompetenz um 20 Prozent zu erhöhen.

Wenn das Postulat nicht wie beantragt abgeschrieben wird, hätte der Regierungsrat theoretisch ein Jahr Zeit, dieses zu beantworten resp. eine entsprechende Gesetzesvorlage vorzulegen. Die darauffolgenden Schritte mit Vernehmlassung, parlamentarischer Beratung und eventueller Volksabstimmung benötigen ebenfalls Zeit. Da Änderungen bei den Einkommenssteuern nur auf den Beginn einer Steuerperiode in Kraft gesetzt werden können, wäre – mit raschem Handeln des Regierungsrats, bei optimalem Verlauf der politischen Beratungen und ohne Volksabstimmung – eine Inkraftsetzung frühestens per 1. Januar 2024 möglich. Realistischer wäre wohl die Erhöhung des Pendlerabzugs erst per 1. Januar 2025.

Unter Berücksichtigung des Gesagten ist die gemäss Postulat geforderte Entlastung in den Steuerjahren 2022 und 2023 nicht möglich. Und eine rückwirkende Inkraftsetzung würde der Regierungsrat dezidiert ablehnen. Einerseits sind damit heikle juristische und verfassungsrechtliche Fragen verbunden. Andererseits wäre eine rückwirkende Steuerentlastung über mehrere Steuerperioden aus Sicht der veranlagenden Behörden und der betroffenen Steuerkundschaft ein Unding und nur mit unverhältnismässigem Aufwand zu bewältigen.

Der Regierungsrat lehnt aber auch aus anderen Gründen die befristete Erhöhung des Pendlerabzugs ab.

Es stellt sich für die motorisierten Pendlerinnen und Pendler zuerst die grundsätzliche Frage, ob sich wegen der steigenden Treibstoffpreise eine Erhöhung des Pendlerabzugs überhaupt rechtfertigen lässt. Führen die höheren Treibstoffpreise auch zu wesentlich höheren Betriebskosten für

¹ Gesetz über die Staats- und Gemeindesteuern vom 7. Februar 1974 (Steuergesetz; SGS 331)

das Privatfahrzeug? Die Antwort dazu gibt der TCS. In seiner Medienmitteilung² schreibt er, dass die Kilometerkosten im Jahr 2022 lediglich um einen Rappen gegenüber dem Vorjahr steigen. Auch für die kommenden Jahre gibt der TCS Entwarnung und schreibt: «Trotz steigender Treibstoffpreise steigen Kilometerkosten nur moderat». Der Grund hierfür liegt darin, dass die Treibstoffkosten lediglich rund 16 Prozent der gesamten Betriebskosten ausmachen. Steigende Treibstoffpreise haben zwar einen Einfluss auf die Kilometerkosten. Dieser fällt aber geringer aus, als man gemeinhin annimmt. Die Kilometerkosten sind primär vom Fahrzeug-Neupreis beeinflusst. Vor diesem Hintergrund hält der Regierungsrat eine Erhöhung des Pendlerabzugs nicht für angebracht.

Bestätigt wird diese Schlussfolgerung durch die Überlegungen der Schweizerischen Steuerkonferenz (SSK) bei der Festlegung der Kilometerpauschale bei der direkten Bundessteuer für das Jahr 2022. Bei der Berechnung dieser Pauschale für Personenwagen wird eine Vollkostenrechnung gemacht. Sie setzt sich aus festen und variablen Kosten zusammen und basiert auf dem Katalogpreis (Neuwagen Kaufpreis) und der jährlichen Kilometerleistung. Die festen Kosten (Abschreibung, Kapitalverzinsung, Verkehrssteuer, Haftpflichtversicherung, Teilkasko, Nebenauslagen, Garagierungskosten, Fahrzeugpflege) betragen ca. 60 Prozent der Gesamtkosten. Die variablen Kosten (Wertminderung, Treibstoffkosten, Reifen, Service und Reparaturen) sind fahrleistungsabhängig und betragen ca. 40 Prozent der Gesamtkosten. Eine ganzjährige Erhöhung der Benzinkosten um ca. 30 Rappen pro Liter macht gemäss SSK nur ca. 2 Rappen Mehrkosten aus. Für die direkte Bundessteuer wurde für das Jahr 2022 die Kilometerpauschale von 70 Rappen nicht verändert, da lediglich Fahrkosten von 66,9 Rappen pro Kilometer berechnet wurden. Die aktuelle Erhöhung der Treibstoffpreise im 2022 hätte auch nach dem Berechnungsmodell der SSK nicht zu einer Erhöhung der Kilometerpauschale bei der direkten Bundessteuer geführt. Entsprechend rechtfertigt sich auch keine Erhöhung des Pendlerabzugs. Im Kanton Basel-Landschaft beträgt die Kilometerpauschale für Personenwagen übrigens ebenfalls 70 Rappen.

Die Treibstoffpreise waren im Sommer 2022 tatsächlich ungewohnt hoch. Seither sind sie wieder gesunken. Wie sie sich weiter entwickeln werden, lässt sich schwierig voraussehen. Bleiben sie auf dem aktuellen Niveau? Sinken sie weiter? Oder steigen sie sogar wieder? Bereits im August 2022 zeigte sich eine leichte Entspannung, im Dezember 2022 sind sie bereits wieder deutlich tiefer (siehe nachfolgende Tabelle)³.

Tag	Bleifrei 95	Bleifrei 98	Diesel
07.07.2022	2,24 Rappen	2,38 Rappen	2,36 Rappen
04.08.2022	2,14 Rappen	2,28 Rappen	2,33 Rappen
19.08.2022	2,11 Rappen	2,25 Rappen	2,32 Rappen
12.12.2022	1,79 Rappen	1,91 Rappen	2,08 Rappen

Die Höhe der Treibstoffpreise ist vor allem auf den Zeitpunkt der Inkraftsetzung einer allfälligen Anpassung des Pendlerabzugs von Bedeutung. Angenommen, sie bewegen sich dannzumal auf einem vertretbaren Niveau, dann bräuchte es den befristeten Zuschlag gar nicht mehr.

² Medienmitteilung vom 7. April 2022, [Hohe Treibstoffkosten haben nur kleinen Einfluss auf die Betriebskosten - TCS Schweiz](#)

³ Quelle: https://www.tcs.ch/de/camping-reisen/reiseinformationen/wissenswertes/fahrkosten-gebuehren/benzinpreise-schweiz.php#anchor_entwicklung; Zugriffe am 22. August 2022 und am 17. Dezember 2022

Hinzu kommt, dass nicht nur die Treibstoffpreise gestiegen sind. Ganz allgemein sind die Energiepreise stark angestiegen. Daher stellt sich die Frage, weshalb ausgerechnet Pendlerinnen und Pendler entlastet werden sollen. Die vielen Mieterinnen und Mieter oder Hauseigentümerinnen und -eigentümer, die ebenfalls von steigenden Öl-, Gas- und Stromkosten betroffen sind, erfahren hingegen keine Entlastung. Für den Regierungsrat erscheint die Auswahl der zu begünstigenden Gruppe daher etwas willkürlich. Unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung aller Betroffenen hält er das Ansinnen des Postulats als keine geeignete Massnahme. Das kantonale Steuerrecht scheint hier ganz allgemein – bis auf den nachfolgenden Punkt – nicht das richtige Instrument zu sein, um die Folgen der Inflation zu mildern.

Das Steuergesetz sieht in § 20 einen Korrekturmechanismus vor, um die Teuerung auszugleichen (Ausgleich der kalten Progression). Dort steht, dass der Steuersatz für die Einkommenssteuer in jeder Veranlagungsperiode entsprechend der Veränderung des Landesindex der Konsumentenpreise umzurechnen ist. Letztmals geschah dies für die Steuerperiode 2012 (massgebender Indexstand Juni 2011: 110,2). Seither lag der Landesindex der Konsumentenpreise unter dem Indexstand von 2011. Erst im Juni dieses Jahres überstieg er diesen Wert. Er betrug per Ende Juni 2022 112,5 Punkte. Entsprechend wurde der Einkommenssteuertarif für das Jahr 2023 angepasst, um die Geldwertveränderung auszugleichen.

Würde das Postulat wie gefordert umgesetzt, zeigte sich die Wirkung nur bei den Staats- und Gemeindesteuern. Auf Bundesebene bliebe der Pendlerabzug nach wie vor bei 3'000 Franken begrenzt. Viel entscheidender ist für den Regierungsrat aber unter dem Gesichtspunkt der Wirkung, dass in erster Linie der *motorisierte Pendlerverkehr* profitieren würde. Und auch dort nur diejenigen motorisierten Pendlerinnen und Pendler, die einen kürzeren Arbeitsweg als 23,5 Kilometer haben. Folgende Überlegungen stecken hinter dieser Aussage:

Die Erhöhung des aktuellen Pendlerabzugs von 6'000 Franken um 20 Prozent ergibt neu einen maximalen Abzug von 7'200 Franken. Gemäss § 3 Abs. 1 Bst. a Ziff. 3 der Verordnung zum Steuergesetz⁴ ist für Fahrten mit dem Privatauto ein Kilometeransatz von 70 Rappen anzusetzen. 23,5 Kilometer für einen Arbeitsweg ergeben 47 Kilometer pro Tag. Bei 220 Arbeitstagen führt dies zu Gesamtkosten von rund 7'200 Franken. Jeder längere Arbeitsweg verursacht höhere Wegkosten, die aber bei einer maximalen Begrenzung von 7'200 Franken nicht mehr abgezogen werden dürften. Hier ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass nicht alle Pendlerinnen und Pendler, die das Privatauto für den Arbeitsweg benutzen, dies steuerlich auch geltend machen können. Die Kosten für das Privatauto können nämlich nur unter den in der Verordnung zum Steuergesetz umschriebenen Voraussetzungen vom Einkommen abgezogen werden.

Es wird nur wenige Personen geben, die *mit dem ÖV* zur Arbeit fahren und die von einer Erhöhung des Pendlerabzugs profitieren könnten. Die «Nahpendler» haben in der Regel das U-Abo des Tarifverbunds Nordwestschweiz. Dieses kostet als Jahresabonnement in der 2. Klasse 800 Franken und in der 1. Klasse 1'540 Franken. Hier bliebe die Erhöhung des Pendlerabzugs wirkungslos. Die «Fernpendler» rüsten sich normalerweise mit einem GA der SBB aus. Dieses kostet in der 2. Klasse 3'860 Franken pro Jahr und in der 1. Klasse 6'300 Franken pro Jahr. Profitieren würden also lediglich die Pendlerinnen und Pendler mit dem teureren GA. Sie könnten 300 Franken zusätzlich vom Einkommen abziehen. Da sie aber keine höheren Benzinpreise für den Arbeitsweg bezahlen müssen, handelt es sich hier um einen klassischen Mitnahmeeffekt. Auch unter diesem Aspekt unterstützt der Regierungsrat den Vorschlag des Postulats nicht.

Abschliessend hält der Regierungsrat die zentralen Punkte nochmals fest:

⁴ Verordnung zum Steuergesetz vom 13. Dezember 2005 (SGS 331.11)

- Die Umsetzung ist für die vorgeschlagenen Steuerperioden aufgrund des notwendigen Gesetzgebungsprozesses zeitlich nicht realisierbar.
- Die steigenden Treibstoffpreise haben lediglich einen untergeordneten Einfluss auf die Kilometerkosten eines Fahrzeugs. Eine Erhöhung des Pendlerabzugs für die motorisierten Pendlerinnen und Pendler lässt sich kaum begründen.
- Von der vorgeschlagenen Massnahme könnte nur eine relativ kleine Gruppe der steuerzahlenden Personen profitieren (vor allem gewisse motorisierte Pendlerinnen und Pendler). Unter dem Gleichbehandlungsgebot ist dies nicht zu rechtfertigen.