

FREIE SICHT

Entlastet die Autopendler

REINER EICHENBERGER

Mit der 2014 vom Volk angenommenen Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (Fabi) wird



bis über 2030 hinaus noch mehr knappes Geld als bisher in den Schienenverkehr gesteckt. Während dieser dann ein Auslaufmodell sein dürfte, weil ihm autonom fahrende Autos und Busse in jeder Beziehung überlegen sind, zahlt die arbeitende Bevölkerung ab Januar 2016 die Fabi-Quittung. Neu beträgt der Fahrkostenabzug bei der Bundessteuer maximal 3000 Franken jährlich, und auch viele Kantone begrenzen die Abzüge. Im Abstimmungskampf frohlockte die Regierung, nur gut 20 Prozent der Steuerpflichtigen seien betroffen. Doch die Mehrheit der Steuerpflichtigen zahlt keine Bundessteuern oder arbeitet nicht. In Wahrheit werden deshalb über die Hälfte der arbeitenden Steuerzahler und die grosse Mehrheit der Gutverdienenden teils massiv höher belastet. Besonders betroffen sind die Autopendler. So zahlt ein gutverdienender Pendler aus einem Kanton, der die Bundesregel übernimmt, bei einem Arbeitsweg von 100 km rund 11 000 Franken mehr Steuern!

Gemäss moderner Steuerlehre ist die neue Steuerregel völlig falsch. Besteuert werden sollte das Einkommen unter Abzug der für die Einkommenserzielung aufgewendeten Kosten, insbesondere auch der Wegkosten. Alles andere bringt eine Überbesteuerung der Arbeit mit stark negativen Wirkungen auf die Leistungsbereitschaft und die räumliche Flexibilität der Arbeitskräfte und damit den Arbeitsmarkt. Das Argument, die neue Regel kompensiere die Tatsache, dass

«Jeder Verkehrsteilnehmer soll die verursachten Kosten selber tragen.»

die Verkehrsteilnehmer heute nicht voll für die von ihnen verursachten Umweltkosten aufkommen, ist hinfällig. Die Beschränkung des Abzugs bewirkt für gute Steuerzahler Mehrkosten von rund 30 Rappen pro Kilometer Weg. Die nicht gedeckten Umweltkosten betragen aber gemäss amtlichen Schätzungen «nicht einmal» 10 Rappen pro Kilometer. Zudem belastet die neue Regel nur den Arbeitsverkehr, nicht aber den fast doppelt so grossen Freizeitverkehr.

Auch die Lastenverteilung ist mehr als problematisch: Besonders stark betroffen sind diejenigen, die nicht leicht in die Nähe des Arbeitsorts ziehen können, also Familien, Doppelverdienerhaushalte mit unterschiedlichen Arbeitsorten sowie mit ihrem Wohnort stark verbundene Menschen. Besonders teuer wird es für diejenigen, die schon hohe Steuern zahlen, etwa weil sie an Orten mit hohen Steuern leben, viel arbeiten, gut verdienen oder wenig andere Abzüge machen können. Kurz: Es gibt einfach keine vernünftige Begründung für die Beschränkung des Pendlerabzugs.

Was aber wäre ökonomisch und ökologisch richtig? Jeder Verkehrsteilnehmer soll die von ihm verursachten Kosten bezahlen. Die finanziellen Kosten des öffentlichen Verkehrs müssen endlich von seinen Benutzern statt wie heute von den Steuerzahlern getragen werden, und die Umwelt-, Lärm- und Unfallkosten müssten von allen Nutzern des privaten und öffentlichen Verkehrs selbst bezahlt werden. Die sich daraus ergebenden richtigen und höheren Pendlerkosten müssten dann aber weiterhin voll abzugsfähig sein.

In dieser Kolumne schreiben im Wechsel «Handelszeitung»-Chefökonom Simon Schmid, «Handelszeitung»-Autor Urs Paul Engeler sowie Reiner Eichenberger, Professor für Finanz- und Wirtschaftspolitik an der Universität Freiburg.