

Ausgaben-Nr. 42; Seite 40

Autor: Reiner Eichenberger

Geschichten

Mobilität

Hände weg von den Pendlerabzügen

Eine Überbesteuerung des Arbeitsverkehrs trifft die Falschen. Sie führt zu negativen Wirkungen auf die Leistungsbereitschaft und die Beweglichkeit der Arbeitskräfte. Von Reiner Eichenberger

Zurzeit wird in Zürich und in vielen weiteren Kantonen diskutiert, ob bei den Kantons- und Gemeindesteuern der Pendlerabzug auf 3000 Franken limitiert werden soll, so wie es auf Bundesebene und in manch anderen Kantonen bereits geschehen ist. Aus ökonomischer Sicht kann man nur eines raten: «Stopp, sofort aufhören!» Die Begrenzung des Pendlerabzugs ist völlig verfehlt.

Auf Bundesebene gilt die Begrenzung des Pendlerabzugs aufgrund der 2014 vom Volk angenommenen Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (Fabi). Im damaligen Abstimmungskampf frohlockte der Bundesrat, nur gut 20 Prozent der Steuerpflichtigen seien betroffen. Doch die Mehrheit der Steuerpflichtigen zahlt keine Bundessteuern oder arbeitet nicht. In Wahrheit werden also 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, hart arbeitender Pendler aus einem Kanton, der die Bundesregel übernimmt, bei einem Arbeitsweg von 100 Kilometern gut 12 000 Franken mehr Steuern! Erklärung: Seine bisherigen Pendlerabzüge waren 2 mal 100 Kilometer mal 240 Arbeitstage mal 0,7 Franken Kilometerkosten, also 33 600 Franken und somit 30 600 Franken mehr, als er mit der neuen Regel abziehen kann. Bei einem Grenzsteuersatz von 40 Prozent gibt das 12 240 Franken mehr Steuern. Auch bei kürzeren Arbeitswegen bleiben die Steuererhöhungen massiv. Bei 50 Kilometern resultieren 5520 Franken und bei 20 Kilometern immer noch 1488 Franken Steuererhöhung.

Schwächung des Arbeitsmarkts

Gemäss moderner Steuerlehre ist die neue Steuerregel mit der Begrenzung des Pendlerabzugs falsch. Besteuert werden sollte nicht das Bruttoeinkommen, sondern das Nettoeinkommen, nach 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. Ein vereinfachtes Beispiel macht das klar: Jemand verdiene jährlich brutto 100 000 Geldeinheiten, wende dafür 50 000 Einheiten an Pendlerkosten auf und habe eine

Einkommenssteuer von 50 Prozent zu bezahlen. Die gesellschaftliche Wertschöpfung seiner Arbeit beträgt also 50 000 Geldeinheiten (Bruttolohn minus entstandene Kosten) und entspricht seinem Nettolohn. Wenn die Steuer auf dem Bruttoeinkommen erhoben wird, bleiben ihm nach Pendlerkosten und Steuern null Franken. Also wird er garantiert nicht arbeiten, und der Staat hat keine Einnahmen. Wenn aber die Steuer auf dem Nettolohn erhoben wird, bleiben ihm nach Pendlerkosten und Steuern noch 25 000 Geldeinheiten, und der Staat erhält 25 000. Das Beispiel zeigt den grundsätzlichen Mechanismus: Eine Besteuerung des Bruttoeinkommens führt in der Realität zu absurd hohen Steuersätzen auf der tatsächlichen Wertschöpfung und deshalb zu volkswirtschaftlich höchst schädlichen leistungsmindernden Anreizen. Die Absurdität der neuen Steuerregel zeigt sich auch darin, dass kaum ein Mensch auf die Idee käme, bei Unternehmungen neu die Bruttoeinkommen (die Umsätze) statt wie bisher die Nettoeinkommen (die Gewinne aus Umsätzen minus Kosten) mit der Ertragssteuer zu belegen.

Das stereotyp vorgebrachte Argument, die neue Regel kompensiere die Tatsache, dass die Verkehrsteilnehmer heute nicht voll für die von ihnen verursachten Umweltkosten aufkommen, ist schlicht falsch. Die Beschränkung des Abzugs bewirkt für gute Steuerzahler eine zusätzliche Steuerbelastung von rund 30 Rappen pro gefahrenem Kilometer. Die nicht gedeckten Umweltkosten betragen aber gemäss den neuesten Schätzungen der bekanntlich nicht gerade autofreundlichen Bundesämter weniger als 10 Rappen pro Fahrzeugkilometer. Die neue Regel bringt also eine vielfache Überbesteuerung des Arbeitsverkehrs. Zudem belastet die neue Regel nur den Arbeitsverkehr, nicht aber den fast doppelt so grossen Freizeitverkehr.

Besonders teuer

Schliesslich ist die Lastenverteilung 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? Die Verkehrsbenuzter sollten sowohl die finanziellen Kosten als auch die Umwelt-, Lärm- und Unfallkosten des von ihnen genutzten Verkehrsträgers selbst und vollständig tragen. Die sich daraus ergebenden richtigen Pendlerkosten müssten dann aber weiter- hin voll abzugsfähig sein. Da die bisher in den meisten Kantonen zugelassenen Abzüge von 70 Rappen pro Fahrzeugkilometer wohl über den wahren Kosten von Langdistanzpendlern liegen, selbst wenn diese die knapp 10 Rappen Umweltschäden noch voll bezahlen müssten, wäre eine leichte Senkung des Abzugs pro Fahrzeugkilometer für Langdistanzpendler angezeigt.

Reiner Eichenberger ist Ökonom und Professor für Finanzwissenschaft an der Universität Freiburg und Forschungsdirektor von CREMA (Center for Research in Economics, Management and the Arts).