

XXII. Nachtrag zum Steuergesetz (Erhöhung des Fahrkostenabzugs)

Antrag der Regierung vom 9. Januar 2024

Art. 39 Abs. 1 Bst. a: Festhalten am Entwurf der Regierung.

Begründung:

1. Bei der Beurteilung der Standortattraktivität ist die Höhe des steuerlich maximalen Fahrkostenabzugs ein eher nebensächliches Kriterium. Wesentlich wichtiger sind die Wohnlage, die Wohnkosten, das Infrastrukturangebot, emotionale Kriterien und die Gesamtsteuerbelastung bei Einkommen und Vermögen. Ausserdem betrifft die Begrenzung des Fahrkostenabzugs ausschliesslich die unselbständig Erwerbstätigen, nicht aber die Selbständigerwerbenden und die Nichterwerbstätigen. In den letzten Jahren haben zudem die Tätigkeit im Homeoffice und das ortsunabhängige Arbeiten dank der Digitalisierung stark zugenommen. Im Kanton Zürich sind bei unselbständig Erwerbstätigen Fahrkosten bis höchstens Fr. 5'000.– abzugfähig, die Kantone Thurgau und Appenzell Ausserrhoden kennen eine Limite von Fr. 6'000.–. Aus Gründen der Standortattraktivität ist somit eine Erhöhung des maximalen Fahrkostenabzugs von aktuell Fr. 4'595.– (Jahr 2024) auf Fr. 6'000.– als ausreichend zu beurteilen.
2. Bei einer Erhöhung des maximalen Fahrkostenabzugs auf Fr. 8'000.– wären die finanziellen Ausfälle für den Kanton und die Gemeinden deutlich höher als bei einer Limite von Fr. 6'000.–. Die Regierung rechnet bei einer Erhöhung des maximalen Fahrkostenabzugs auf Fr. 6'000.– mit Steuerausfällen von 4,0 Mio. Franken beim Kanton und von 4,3 Mio. Franken bei den politischen Gemeinden. Würde der maximale Fahrkostenabzug hingegen auf Fr. 8'000.– erhöht, wäre mit Ausfällen von 7,2 Mio. Franken beim Kanton und von 7,7 Mio. Franken bei den politischen Gemeinden zu rechnen. Dass der Kanton St.Gallen im Vergleich zu den Nachbarkantonen bezüglich der steuerlichen Standortattraktivität Handlungsbedarf hat, ist unbestritten. Eine Erhöhung des maximalen Fahrkostenabzugs auf Fr. 8'000.– hätte zur Folge, dass in der Zukunft bei zielgerichteteren und wirksamen Massnahmen zur Erhöhung der Standortattraktivität des Kantons St.Gallen der finanzielle Spielraum geringer wäre. Das ist zu vermeiden.
3. Bei der Einführung der Begrenzung des Fahrkostenabzugs auf den 1. Januar 2016 wurde insbesondere damit argumentiert, dass die neue gesetzliche Regelung zu einer steuerlichen Gleichbehandlung der Pendlerinnen und Pendler mit dem öffentlichen

Verkehr (öV) und dem Privatauto führe. Verkehrspolitische, klimapolitische und raumplanerische Ziele würden nicht mehr im Widerspruch zum Steuergesetz (sGS 811.1) stehen. Die Regel – je länger die Pendlerdistanz, desto stärker der steuerliche Abzug – sollte nicht mehr gelten. Zudem hiess es im erläuternden Bericht zur Volksabstimmung vom 15. November 2015, dass mit der S-Bahn St.Gallen und der kombinierten Mobilität (Park + Ride) das Angebot des öffentlichen Verkehrs auch im ländlichen Raum merklich verbessert worden sei. Diese Aussagen aus dem Jahr 2015 haben an Aktualität und Richtigkeit nichts eingebüsst, im Gegenteil. Im Linthgebiet und im St.Galler Rheintal sind vielmehr weitere Ausbauschritte erfolgt bzw. folgen solche.

Aufgrund der stets wachsenden Bevölkerung, der zunehmenden Überlastung der Strassen und der Notwendigkeit des Klimaschutzes sollten längere Arbeitswege wenn möglich nicht mehr mit dem Privatauto, sondern mit dem öV zurückgelegt werden. Ein Generalabonnement 2. Klasse für Erwachsene für ein Jahr kostet aktuell Fr. 3'995.–. Eine Erhöhung des maximalen Fahrkostenabzugs auf Fr. 8'000.– kommt nur denjenigen zugute, die ihren Arbeitsweg mit dem Privatauto zurücklegen.

Aus all diesen Gründen spricht sich die Regierung für einen maximalen Fahrkostenabzug von Fr. 6'000.– aus und lehnt eine zusätzliche Erhöhung auf Fr. 8'000.– ab.