



Protokoll

Sitzung	Vorberatende Kommission 22.23.07 «XXII. Nachtrag zum Steuergesetz (Erhöhung des Fahrkostenabzugs)»	Aline Tobler Geschäftsführerin Parlamentsdienste Regierungsgebäude 9001 St.Gallen T +41 58 229 37 05 Aline.Tobler@sg.ch
Termin	Donnerstag, 14. Dezember 2023 09.00 bis 12.10 Uhr	
Ort	St.Gallen, Regierungsgebäude, Kantonsratssaal	

St.Gallen, 15. Januar 2024

Kommissionspräsident

Stefan Kohler-Sargans

Teilnehmende

Kommissionsmitglieder

SVP	Mirco Gerig-Mosnang, Kaufmännischer Leiter
SVP	Gallus Hälg-Gossau, Treuhänder
SVP	Christof Hartmann-Walenstadt, Bankangestellter
SVP	Lukas Huber-Wildhaus-Alt St.Johann, Student Rechtswissenschaften, Sekretär SVP SG
SVP	Toni Thoma-Andwil, Unternehmer, Gemeindepräsident
Die Mitte-EVP	Ernst Dobler-Oberuzwil, Unternehmer
Die Mitte-EVP	Patrick Dürr-Widnau, Vizedirektor
Die Mitte-EVP	Adrian Gmür-Bütschwil-Ganterschwil, Rechtsanwalt
Die Mitte-EVP	Stefan Kohler-Sargans, Steuersekretär, <i>Kommissionspräsident</i>
FDP	Alexander Bartl-Widnau, Rechtsanwalt, Steuerexperte
FDP	Ruben Schuler-Mosnang, Jurist
FDP	Oskar Seger-St.Gallen, Diplomierter Bauingenieur
SP	Josef Gähwiler-Buchs, Historiker, Berufsschullehrer
SP	Maria Pappa-St.Gallen, Stadtpräsidentin
GRÜNE	Marco Fäh-Neckertal, Leiter Steueramt

Von Seiten des zuständigen Departementes

- Regierungsrat Marc Mächler, Vorsteher Finanzdepartement
- Felix Sager, Leiter Kantonales Steueramt
- Heinz Baumgartner, Rechtsabteilung, Kantonales Steueramt

Geschäftsführung / Protokoll

- Aline Tobler, Geschäftsführerin, Parlamentsdienste
- Leandra Cozzio, Stv. Geschäftsführerin, Parlamentsdienste

Bemerkungen

- Die Kommissionsmitglieder finden die Sitzungsunterlagen in der Sitzungsapp¹.

¹ <https://sitzen.sg.ch/kr/committees/2>

- Erlasse sind in elektronischer Form der Gesetzessammlung des Kantons St.Gallen² sowie der systematischen Rechtssammlung des Bundes³ zu entnehmen.

Traktanden

1	Begrüssung und Information	3
2	Einführung und Vorstellung der Vorlage: Inhalt gemäss Botschaft	4
3	Allgemeine Diskussion	4
4	Spezialdiskussion	10
4.1	Beratung Botschaft	10
4.2	Beratung Entwurf	20
4.3	Aufträge	26
4.4	Rückkommen	26
5	Gesamtabstimmung	26
6	Abschluss der Sitzung	26
6.1	Bestimmung der Berichterstatterin/des Berichterstatters	26
6.2	Medienorientierung	26
6.3	Verschiedenes	26

² <https://www.gesetzessammlung.sg.ch>

³ <https://www.admin.ch>

1 Begrüssung und Information

Kohler-Sargans, Präsidentin der vorberatenden Kommission, begrüsst die Mitglieder der vorberatenden Kommission und folgende Personen:

- Regierungsrat Marc Mächler, Vorsteher Finanzdepartement;
- Felix Sager, Leiter Kantonales Steueramt;
- Heinz Baumgartner, Rechtsabteilung, Kantonales Steueramt;
- Aline Tobler, Geschäftsführerin, Parlamentsdienste;
- Leandra Cozzio, Stv. Geschäftsführerin, Parlamentsdienste.

Seit der Kommissionsbestellung in der Wintersession nahm die Kantonsratspräsidentin folgende Ersatzwahlen in die vorberatende Kommission vor:

- Huber-Wildhaus-Alt St.Johann anstelle von Schmid-Buchs.

Für die heutige Sitzung hat sich niemand entschuldigt. Ich stelle fest, dass die vorberatende Kommission beratungsfähig ist.

Ich gehe als Kommissionspräsident mit gutem Beispiel voran und lege meine Interessenbindungen offen: Ich bin Leiter des Steueramtes Sargans.

Wir behandeln Botschaft und Entwurf der Regierung «XXII. Nachtrag zum Steuergesetz (Erhöhung des Fahrkostenabzugs» vom 24. Oktober 2023. Der vorberatenden Kommission wurden nach der Zustellung der Einladung zusätzliche Unterlagen verteilt bzw. zugestellt:

- Antworten zu den Fragen von Hartmann-Walenstadt (Beilage 2);
- Antworten zu den Fragen von Gähwiler-Buchs (Beilagen 3-5);
- Antworten zu den Fragen Fäh-Neckertal (Beilage 6).

Ich weise darauf hin, dass die Beratung elektronisch aufgezeichnet wird, was der Geschäftsführung die Fertigstellung des Protokolls erleichtert. Deshalb bitte ich Sie, nur zu sprechen, wenn ich Ihnen mit Ihrem politischen Namen das Wort erteile. Die Geschäftsführung dankt für die Abgabe der Manuskripte insbesondere zur allgemeinen Diskussion. Für das Protokoll gilt das gesprochene Wort. Eine weitere Information, vor allem als Hinweis für die Mitglieder, die zum ersten Mal in einer vorberatenden Kommission mitwirken: Sowohl die Kommissionsberatungen nach Art. 59 des Geschäftsreglements des Kantonsrates (sGS 131.11; abgekürzt GeschKR) als auch das Kommissionsprotokoll nach Art. 67 GeschKR sind vertraulich. Erst mit der Rechtsgültigkeit rechtsetzender Erlasse, nach Ablauf der Referendumsfrist, entfällt die Vertraulichkeit.

Zu Beginn wird die vorberatende Kommission eine Einführung durch den zuständigen Regierungsrat Mächler in die Vorlage erhalten, danach führt sie eine allgemeine Diskussion anstelle einer Eintretensdiskussion. Anschliessend führt die vorberatende Kommission die Spezialdiskussion sowie die Gesamtabstimmung durch.

Der Kommissionspräsident schliesst die Einführung mit einigen administrativen Hinweisen.

2 Einführung und Vorstellung der Vorlage: Inhalt gemäss Botschaft

Regierungsrat Mächler: Ausführungen gemäss Präsentation (Beilage 7).

3 Allgemeine Diskussion SVP-Delegation

Hartmann-Walenstadt (im Namen der SVP-Delegation): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Zum Entlastungspaket 2013: Die SVP-Fraktion hat sich damals gegen eine Begrenzung des Pendlerabzugs gewehrt, hat das Referendum ergriffen und scheiterte bei der Volksabstimmung. Ein paar Jahre später wurde als erster Schritt das P+Rail-Ticket der SBB zum GA 2. Klasse hinzugefügt. Wir waren schon immer gegen eine Begrenzung des Fahrkostenabzugs, denn das sind Gestehungskosten, die man geltend machen können sollte. Wir sind weiterhin der Meinung, dass ein Fahrkostenabzug nicht begrenzt werden soll. Es geht uns im Zusammenhang mit dem Bericht zur Ressourcenstärkung v.a. um den damals überwiesenen Auftrag des Kantonsrates, dass der Mittelstand entlastet werden sollte. Nicht nur die SVP-Fraktion hat sich dieses Anliegen in ihr Parteiprogramm geschrieben. Uns geht es auch darum, dass man auch Personen aus den ländlichen Regionen entlastet. In einer Idealwelt hat man den Wohnort dort, wo man arbeitet. Das entspricht jedoch nicht der Realität und wird es in unserem Kanton auch nie werden.

Fr. 6'000.– gemäss dem Vorschlag der Regierung sind zu wenig. Es handle sich dabei um eine typisch schweizerische Lösung. Wir argumentieren anders. In meiner Region z.B., dem Sarganserland, blickt man auch die Kantone Schwyz, Glarus und Graubünden. Schwyz hat einen Abzug von Fr. 8'000.–, die anderen Kantone sind unbegrenzt. Wir müssen darauf achten, dass wir nicht benachteiligt sind. Unser Ziel sollte sein, dass wir gute und sehr gute Steuerzahler in unserem Kanton halten können. Wir werden den Antrag auf einen unbegrenzten Pendlerabzug stellen. Ich bin gespannt, wohin sich das in der heutigen Debatte bewegen wird.

Wir haben eine Frage zu den 70 Rappen betreffend die Teuerung gestellt. Die Ausführungen des Steueramtes können wir nachvollziehen. Es öffnete sich diesbezüglich noch ein weiteres Feld: Im Kanton St.Gallen nehmen bei zunehmenden Kilometer diese 70 Rappen bis auf 53 Rappen ab. Der Bund hat vor einigen Jahren 70 Rappen ohne Abstufung nach unten eingeführt. Hier sind der Meinung, dass es 70 Rappen ohne Abstufung sein sollen.

FDP-Delegation

Bartl-Widnau (im Namen der FDP-Delegation): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Die FDP nimmt die vorgeschlagene Änderung zur Kenntnis. Die ablehnende Haltung zu einer weiteren Steuerentlastung zur Erhöhung der Ressourcenstärke enttäuscht jedoch. Der Kanton St.Gallen hat diesbezüglich weiterhin einiges aufzuholen. Wollte man alle steuerpflichtigen Personen begünstigen, wäre auch eine weitere Senkung des Steuerfusses denkbar, nachdem eine Tarifkorrektur derzeit leider (noch) nicht vorgesehen wird. Erfreut haben wir jedoch die Inaussichtstellung weiterer Massnahmen im Jahr 2024 zur Kenntnis genommen.

Die Begründung betreffend Ablehnung einer grosszügigeren Erhöhung mit Verweis auf die vergangenen Nachträge zum Steuergesetz hilft dabei nicht. Die ständig steigende Staatsquote lässt einen Sparwillen auf Seiten der Regierung vermissen. Von Euphorie zur Steigerung der Ressourcenkraft ist auf Seiten der Regierung wenig zu spüren. Zumindest relevant steuerlich attraktiver wird der Kanton St.Gallen mit dem vorliegenden Antrag nicht. Diesbezüglich sei erwähnt, dass der Ausgleich der kalten Progression keine Entlastungsmassnahme darstellt, sondern schlicht eine Korrektur eines Fehlers. Die fehlende Berücksichtigung der Inflation stellt im Gegenteil eine Steuererhöhung dar.

Die Regierung scheint sich um eine Entlastung der Steuerpflichtigen zu füttern, was die lediglich minimale Erhöhung des Fahrkostenabzugs bestätigt. Mit den vorgeschlagenen jährlichen

Maximalabzügen von Fr. 6'000.– bewegt sich der Kanton St.Gallen weiterhin im unteren Mittelfeld aller Kantone. Die Bedürfnisse der nicht-städtischen Bevölkerung werden dabei viel zu wenig berücksichtigt, was die zusätzlich zugestellten Unterlagen bestätigen. Entgegen der Regierung sind wir nicht der Ansicht, im ungefähren Range der übrigen Kantone zu sein, sollte dies die vorwiegende Begründung für die Angemessenheit der Fr. 6'000.– sein.

Die FDP-Delegation ist der Ansicht, dass der Fahrkostenabzug auf einen höheren Maximalbetrag festgelegt werden sollte. Bei zwölf Kantonen, welche einen unbegrenzten Abzug zulassen, wäre der Kanton an dreizehnter Stelle. Zudem haben v.a. die Stadt-Kantone oder städtische Kantone einen tieferen Abzug. Betreffend die Gemeinden kann erwähnt werden, dass auch betreffend den allgemeinen Finanzausgleich die Situation der St.Galler Gemeinden nicht negativer ist im Vergleich zu den übrigen Kantonen. Die zusätzliche Steuerersparnis dürfte im Kantonshaushalt nur unwesentliche Auswirkungen haben, allfällig sogar zu einer Verringerung der Staatsquote motivieren.

Eine Beschränkung von Gewinnungskosten zur Erwerbstätigkeit wäre sowieso systematisch falsch und stellt einen rein politischen Eingriff dar. Hat ein Arbeitnehmer einen längeren Arbeitsweg, fallen diesem die tatsächlichen Kosten an. Dies stellt eine fehlende Gleichbehandlung von Personen, welche nicht den öffentlichen Verkehr nutzen können, dar. Daneben hinterfragen wir die gesetzliche Grundlage der Abstufung der Kilometerpauschale, nachdem die kantonale Steuerverordnung auf die Verordnung des EFD über den Abzug der Berufskosten unselbstständig Erwerbstätiger bei der direkten Bundessteuer (SR 642.118.1; Berufskostenverordnung) verweist, welche pauschal 70 Rappen vorsieht. Unabhängig davon behält sich die FDP-Delegation Anträge zur Verbesserung der Ressourcenstärke ausdrücklich vor.

GRÜNE-Delegation

Fäh-Neckertal (im Namen der GRÜNE-Delegation): Auf die Vorlage ist nicht einzutreten. Ich lege meine Interessen als Leiter des Steueramtes der Gemeinde Kaltbrunn offen.

Bereits bei der Motion waren wir gegen die Änderung. Wir sind weiterhin der Meinung, dass der Fahrkostenabzug auf der aktuellen Höhe begrenzt sein sollte. Das Volk hat dies bestätigt und damals noch einen tieferen Betrag gewünscht. Das Volk steht diesbezüglich hinter uns.

Mit der Erhöhung wird die Zersiedelung gefördert. Es wird belohnt, wenn man weiter fährt, was in der heutigen Zeit nicht die Idee sein kann. Es führt nur für wenige Personen zu einer steuerlichen Entlastung. Beim Mittelstand sprechen wir von ganz wenigen, die durch diese Erhöhung auf Fr. 6'000.– entlastet werden würden. Es handelt sich um rund 6 Prozent der gesamten Steuerpflichtigen. Wenn schon, müssten alle entlastet werden und nicht nur ein paar wenige. Zu Hartmann-Walenstadt: Ich glaube nicht, dass die sehr guten Steuerpflichtigen wegziehen, denn diese haben meistens ein Geschäftsauto und sind von diesem Abzug gar nicht betroffen. Wenn wir den Abzug erhöhen, dann auf die Fr. 6'000.– und nicht höher. Zur Gleichbehandlung bestünde auch die Möglichkeit, dass man den Velokostenabzug etwas erhöht, was meine Anfrage an die Regierung war (Beilage 6). Die Ausfälle sind dabei relativ klein und die Pendler, die sich mit dem Fahrrad bewegen, würden dadurch belohnt werden. Das liegt in der Kompetenz der Regierung, wie auch die erwähnten 70 Rappen.

Im Moment sehen wir keine weiteren Senkungen, welche man bei den Steuern vornehmen könnte. Wir haben festgestellt, dass unser Budget im Minus liegt und es wird noch tiefer fallen, weil der Beitrag der Schweizerischen Nationalbank wiederum wegfällt. Im grossen Stil sehen wir keine Senkungen, und wenn, dann lediglich tarifarisch im Mittelstand. Wir sehen diesen aber tiefer. Die meisten der bisherigen Entlastungen galten für alle Personen. Diese Fahrkostenabzugserhöhung gilt nur für ganz wenige.

SP-Delegation

Gähwiler-Buchs (im Namen der SP-Delegation): Auf die Vorlage ist nicht einzutreten.

Mit zwei Steuersenkungen um jeweils 5 Prozent versuchte der Kantonsrat, den Mittelstand steuerlich zu entlasten. Auch die Ausgleiche der kalten Progression dient diesem Zweck. Diese Massnahmen sollen den Kanton St.Gallen im interkantonalen Vergleich bei der Besteuerung von mittleren Einkommen attraktiver machen und so die Ressourcenkraft stärken. Von der Motion 42.22.12 «Begrenzung des Fahrkostenabzugs erhöhen – Mittelstand entlasten» mit dem Ziel, den Fahrkostenabzug zu erhöhen, soll ebenfalls der Mittelstand profitieren. Diese und weitere Anpassungen jüngerer Zeit – immer mit dem Zielpublikum Mittelstand und Ressourcenkraft – kosteten den Kanton St.Gallen über 180 Mio. Franken an Steuereinnahmen jährlich.

Wir sind überzeugt, dass die Stossrichtung dieser Botschaft in eine falsche Richtung geht. Die Erhöhung des Fahrkostenabzugs setzt ein komplett falsches Zeichen. Sie widerspricht der Absicht, die Treibhausgasemissionen zu senken. Neben dem fiskalpolitischen Zweck haben Steuern oft auch einen Lenkungszweck. Und in diesem Fall soll eben der öffentliche Verkehr (ÖV) gefördert werden. Sie dürfen weiterhin mit dem Auto zur Arbeitsstelle fahren, aber bitte nicht staatlich gefördert. Wird der Pendlerabzug erhöht, suggeriert dies, dass die Reduktion des CO₂-Ausstosses nebensächlich ist.

Der Entscheid, das motorisierte Privatfahrzeug für den Arbeitsweg zu nehmen, ist ein individueller Entscheid. Genauso ist der Entscheid für einen Wohnort ein individueller Entscheid. Jede Person, jede Familie, kann sich ihren Wohnort selbst aussuchen. Beim Arbeitsort ist dies nicht immer gegeben. Doch alle, die sich für einen Wohnort entscheiden und damit für einen Arbeitsweg, kennen diesen Arbeitsweg im Voraus. Wer nun das Auto für den Weg zur Arbeit wählt, entscheidet sich aus bestimmten Gründen für dieses Verkehrsmittel: Zeitersparnis, Ruhe, eigenes Verkehrsmittel, Bequemlichkeit, usw. Aber für diese Vorteile entscheide ich mich als Privatperson bewusst. Mit diesem bewussten Entscheid muss ich auch mit den Konsequenzen leben: Im Auto kann ich nicht Zeitung lesen, kann nicht arbeiten, kann mich nicht verpflegen, stosse mehr CO₂ aus, und ich kann unter Umständen nicht die vollen Kosten für den Arbeitsweg bei den Steuern abziehen – dessen bin ich mir aber bereits im Voraus bewusst.

Das Stimmvolk entschied im Jahr 2015, dass eine Festsetzung des Pendlerabzugs bei den Kosten für ein Generalabonnement zuzüglich Fr. 600.– angebracht ist. Diese Höhe ist für uns nach wie vor gerechtfertigt: Von den meisten Orten im Kanton St.Gallen kann man die meisten Orte innert nützlicher Frist mit dem öffentlichen Verkehr erreichen. Bei jedem Bahnhof stehen Parkplätze zur Verfügung, die von Pendlerinnen und Pendlern genutzt werden können, wenn sie aus verschiedenen Gründen mit dem Auto zum Bahnhof fahren wollen. Dies wird im Sinne eines Kompromisses mit den zusätzlichen Fr. 600.– unterstützt. Die aktuelle Lösung ist, wie es in der Botschaft der Regierung heisst, sachlich einleuchtend. Dass es kompliziert sei, den Preis für ein GA herauszufinden und darum diese Lösung nicht praktikabel sein soll, ist eine Unterschätzung der Fähigkeiten der Steuerpflichtigen.

Nach nicht einmal acht Jahren verlangen die Motionäre das Umwerfen eines Volksentscheides. Dabei handelt es sich um eine kurze Frist, zumal diese Begrenzung des Fahrkostenabzugs kaum Gegenstand grosser Beschwerden ist. Es ist nicht so, dass sich jemand gegen einen bestimmten Ort im Kanton St.Gallen als Wohnsitz entscheidet, weil nicht Fr. 6'000.– geltend gemacht werden können. Sondern jemand entscheidet sich gegen das lange Pendeln an sich, oder er nimmt es in Kauf. Wer sich für einen Wohnort und das Pendeln entscheidet, hat seine guten Gründe: Das Umfeld und die Familie, die Natur, das kulturelle Leben, aber nicht die Fr. 6'000.–. Wir punkten bei der Stärkung der Ressourcenkraft nicht mit so kleinlichen Themen, sondern mit den Stärken der St.Galler Gemeinden. Berufen Sie sich weniger auf die Finanzen, achten Sie stattdessen auf die Wohnqualität und Sie werden die Ressourcenkraft stärken, ohne die Ressourcen zu verbrauchen.

Für einen kleineren Teil der Steuerpflichtigen soll ein höherer Abzug möglich sein. Das ist schön und gut, kostet aber alle andern, die nichts davon haben, mit Ausnahme von mehr Verkehr und weniger Einnahmen. Mit den bevorstehenden Herausforderungen bzgl. des Staatshaushalts ist es nicht angebracht, nochmals bei den Steuern zu sparen.

Der Mittelstand insgesamt profitiert nur wenig von der Erhöhung des Fahrkostenabzugs. Wir haben finanzielle Herausforderungen vor uns und noch viel grössere im Bereich der Mobilität und des Klimawandels. Mit einer solchen Reduktion würden wir ein vollkommen falsches Zeichen setzen.

In den letzten fünf Jahren wurden zahlreiche Steuersenkungen beschlossen, um den Mittelstand zu entlasten und die Ressourcenkraft zu stärken. Kaum ist eine Massnahme in Kraft, ihre Wirksamkeit ist noch kaum ermittelt, folgt schon der nächste Versuch, die Steuern zu senken. Immer mit der Begründung von Mittelstand und Ressourcenkraft. Geben Sie Ihren Massnahmen die Chance, wirksam zu werden. So können Sie auch nachvollziehen, ob die steuerlichen Anpassungen überhaupt etwas nützen, um mehr finanzkräftige Steuerzahler in den Kanton St.Gallen zu locken. Wir sind überzeugt, dass der Kanton St.Gallen mit viel mehr punkten kann, als nur mit tiefen Steuern.

Die Mitte-EVP-Delegation

Gmür-Bütschwil-Ganterschwil (im Namen der Mitte-EVP-Delegation): Auf die Vorlage ist einzutreten.

Es handelt sich um eine wohlproportionierte Vorlage. Wir haben nicht mehr erwartet. Wenn es nicht mehr zu sagen gibt, muss auch nicht mehr geschrieben werden. Liest man aber die Botschaft, kann man sich dem Eindruck nicht verwehren, dass diese Motion im Finanzdepartement nicht nur Glückseligkeit auslöste. Wir halten diese Vorlage aber für einen konsequenten Schritt auf dem Weg zur weiteren Entlastung des Mittelstands.

Wir nehmen zur Kenntnis, dass die Regierung in Anbetracht der wirtschaftlichen Abkühlung und den unsicheren finanzpolitischen Aussichten weitere steuerliche Entlastungen für nicht angebracht hält. Wir möchten aber festhalten, dass die Kosten in jüngster Zeit speziell für den Mittelstand massiv angestiegen sind (Wohnkosten, Krankenkassen, Lebensmittel und Mobilitätskosten). Zugegebenermassen betrifft das die gesamte Bevölkerung, nicht nur den Mittelstand. Aber zumindest ein Teil des Mittelstands kann diese Mehrkosten immer noch irgendwie stemmen.

Das ist auch ein Problem des Mittelstands, denn dieser zahlt immer alles aus der eigenen Tasche. Andere trifft das weniger. Deshalb ist es angezeigt, dass speziell Arbeit, die zur Erzielung von Einkommen geleistet wird, steuerlich weiter entlastet wird. Wir sehen in anderen Ländern, was passiert, wenn sich das Arbeiten irgendwann nicht mehr lohnt. Das gilt insbesondere auch für die ländliche Bevölkerung, welche häufig auf das Auto angewiesen ist, mehr als in den städtischen Gebieten. Es soll aber keine Stadt-Land-Diskussion werden, sondern es ist Fakt, dass auf dem Land ein Auto nach wie vor ein privilegiertes Mobilitätsmittel für den Weg zur Arbeitsstelle ist, sei dies aufgrund der Distanz, der Abgelegenheit, der Arbeitszeiten usw. Wir finden es deshalb notwendig, dass wir diesen Schritt im Rahmen dieser Vorlage machen.

Wir sprechen vom Mittelstand, dazu gehören nicht nur unselbständig Erwerbende. Der Mittelstand umfasst auch sehr viele selbständig Erwerbende, die von einer Erhöhung dieses Fahrkostenabzugs nicht profitieren können, weil sie diesen Abzug nicht geltend machen können. Sie haben ihre Mobilitätskosten in der Buchhaltung und können sie dort in Abzug bringen. Aber eine Erhöhung wirkt sich bei ihnen nicht aus. In diesem Zusammenhang werden wir uns erlauben, die eine oder andere Frage zu stellen und allenfalls auch einen Antrag.

Aus steuer- und finanzpolitischen Gründen sind wir der Meinung, dass eine Aufhebung der Begrenzung des Pendlerabzugs nicht angezeigt ist. Irgendwo hat es eine Grenze, was die Mobilität auch steuerlich mittragen soll. Die Höhe des Pendlerabzugs ist jedoch auch für uns diskutabel, zumal die Begründung seitens der Regierung für diesen Betrag von Fr. 6'000.– bei der Lektüre der Botschaft nicht unbedingt direkt ins Auge sticht.

Es wird auch ein Diskussionspunkt sein, wo sich der Kanton St.Gallen im interkantonalen Vergleich positionieren möchte.

Regierungsrat Mächler: Ich gehe davon aus, dass die Mehrheit auf diese Botschaft eintreten wird, was auch nicht erstaunlich ist. Man sah bereits bei der Motionsüberweisung, dass GRÜNE und SP dagegen sein werden. Mir ist auch klar, dass man sich jetzt vor Weihnachten und im Anschluss vor den Wahlen gegenseitig auf die Schultern klopft. Man muss einfach vorsichtig sein, denn nach den Wahlen folgt irgendwann der Zahltag. Wenn man sich für einen unbegrenzten Pendlerabzug entscheiden sollte, bin ich überzeugt, dass man seine Gegner stark reizt. Als Regierung waren wir nicht so begeistert über diese Motion. Wenn man so stark reizt, wird das Referendum ergriffen. Die St.Galler Regierung hat zudem im Jahr 2015 einer Begrenzung zugestimmt. Es ist zwar korrekt, wie es Hartmann-Walenstadt erwähnte, die SVP wollte das nicht. Die SVP hält aber immer viel von den Entscheiden des Volkes und das Volk wünschte damals eine Begrenzung. Man kann sich fragen, ob es nach acht Jahren bereits legitim ist, diesen Entscheid wieder in Frage zu stellen. Sie würden damit ihre Gegner reizen. Die Regierung würde sich darüber freuen, denn die St.Galler Bevölkerung wird einem unbegrenzten Fahrkostenabzug nicht zustimmen – dies meine persönliche Meinung. Man kann es darauf anlegen und sich schliesslich im Abstimmungskampf profilieren. Die Regierung wünscht aber eine sachliche Diskussion, deshalb haben wir eine gewisse Masshaltung angewendet. Es handelt sich zwar um eine langweilige Politik, es ist aber eine Politik, die in der Schweiz schon immer gut war. Wir müssen schlussendlich Kompromisse eingehen, mit denen alle einverstanden sind. Wir sind überzeugt, dass der Vorschlag von 6'000 Franken der gewünschten massvollen Erhöhung entgegenkommt, ohne dass ein Überborden stattfindet. Sie müssen entscheiden, ob Sie reizen und überborden möchten, oder ob Sie am Schluss nach einer Lösung suchen, bei der man davon ausgehen kann, dass sie schlussendlich auch im politischen Prozess eine Mehrheit finden wird.

Zu Gmür-Bütschwil-Ganterschwil betreffend juristischen Personen: Diese können die effektiven, tatsächlichen Kosten abziehen. Sie haben den Vorteil, keine Begrenzung zu haben.

Gerig-Mosnang zu den Ausführungen von Regierungsrat Mächler: Wir erreichten damals das Referendum zwischen Weihnachten und Neujahr, haben in der Volksabstimmung im Jahr 2015 diese Erhöhung bekämpft – mit knapp 51 Prozent hat das Volk das angenommen. Wir dürfen schlauer werden. Ein Jahr später, als die Bevölkerung die Steuererklärung ausfüllte, ist sie erwacht. Ich bin der Meinung, dass die Bevölkerung das heute anders einschätzen würde. Sollte es zum Referendum kommen, haben wir kein Problem damit, vielmehr sind wir dankbar dafür, denn wir werden im Jahr 2024 gleich wie im Jahr 2014 dafür kämpfen.

Dürr-Widnau: Selbstverständlich kann man unbeschränkt oder ein Limit fordern. Fähr-Neckertal und ich waren am runden Tisch dabei und dort wurde die Zahl Fr. 6'000.– in den Raum gestellt. Ich bitte Sie, das im Auge zu behalten. Es hiess damals noch, dass die Entlastung des Mittelstands über tarifarische Massnahmen im Paket enthalten sein müsste. Am runden Tisch hat niemand von unbeschränkt gesprochen, da waren die Vertreter aller Fraktionen dabei. Darum kann ich nachvollziehen, dass die Regierung etwas vorsichtig ist. Man kann aber, was die Stärkung des Mittelstands angeht, auch einmal höher sein als die anderen Kantone. Wir sind in anderen Bereichen schlechter, entsprechend könnten wir z.B. beim Pendlerabzug etwas besser sein als die Nachbarkantone.

Thoma-Andwil: Es handelt sich nicht nur um eine einfache Finanzvorlage, sondern wir müssen auch die Struktur unseres Kantons betrachten. Wir gleichen Nachteile aus. Ich denke auch an die Diskussionen betreffend Ausgleich, welche in den nächsten Jahren noch auf uns zukommen werden. Wir haben Gemeinden wie z.B. Neckertal, welche eine schwierige Anbindung an den öV und die tiefste Steuerkraft im Kanton St.Gallen hat. Wenn man die Analyse des Bundesamtes für Statistik (BfS) betrachtet, sieht man, wer allenfalls von Abzügen profitiert. Das ist eher der höhere Mittelstand – Personen, welche sich Wohneigentum leisten können und sich dann überlegen, zum Wohnen in eine Region des Kantons St.Gallen zu ziehen und trotzdem

den Arbeitsplatz z.B. in Winterthur zu haben. Diese Personen haben aber vielleicht einen Beruf, bei dem sie auf das Auto angewiesen sind.

Wir haben von Hartmann-Walenstadt gehört, der auch in einem Gebiet wohnt, wo es die Steuersekretäre nicht uninteressant finden, dass ihre Bürger in ihrem Dorf, welches vielleicht ein wenig abgelegen ist, wohnen können und Gestehungskosten abziehen können, sodass sie arbeiten gehen können.

Abschliessend möchte ich darauf hinweisen, dass wir auch berücksichtigen müssen, wie unser Kanton aufgestellt ist. Fähr-Neckertal arbeitet als Steuersekretär bei der Gemeinde Kaltbrunn, wohnt aber in Neckertal. Es wäre interessant, wenn man dieses im Kanton St.Gallen häufige Beispiel nimmt, hier eine Stärkung herbeiführt, und so schlussendlich mit einem relativ verträglichen, finanziell erträglichen Aufwand die Regionen stärken könnte.

Fähr-Neckertal: Ich wurde angesprochen. Thoma-Andwil kandidierte in Neckertal als Gemeinderatspräsident, weshalb er wohl gerade auf dieses Beispiel gekommen ist. Gerade in Neckertal haben wir sehr gute öV-Verbindungen. Viele fahren mit dem Auto an den Bahnhof – was dort übrigens noch gratis ist. Ich denke gerade bei einer weiten Entfernung macht das auch Sinn, weil vom Bahnhof aus haben wir gute Verbindungen und an vielen Orten ist man mit dem Zug schneller als mit dem Auto (15 Minuten mit dem Zug, mit dem Auto wären es 30 Minuten). Mit dem Vorschlag von Fr. 6000.– wären wir bei 22 Kilometern bei einem Vollzeitpensum. Es ist nicht so, dass damit gar nichts abgegolten wird. Zudem sind die 70 Rappen eine Pauschale, entsprechend wird das teilweise mehr sein als man tatsächlich ausgibt, denn man geht von einem Autopreis von 35'000 Franken aus.

Gerig-Mosnang: Wir haben das Toggenburg als eine Art Musterregion. Der Kanton St.Gallen ist ein Ringkanton. Ich bin kaufmännischer Leiter eines Baubetriebs und wir beginnen unsere Arbeit im Sommer um 6:00 bis 6:30 Uhr. Ich bin froh, dass wir Mitarbeitende aus dem Neckertal haben, aber um diese Uhrzeit ist es schwierig, von dort aus ins Thurtal zu pendeln. Ich möchte dies anhand eines Musterbeispiels geografisch noch untermauern. Wenn man den Weg von Wildhaus nach Wattwil betrachtet, sind wir bereits weit über diese Begrenzung, d.h. bis Nesslau wird es steuertechnisch bezahlt, aber ab dort kann man nichts mehr geltend machen. Wir sind froh, dass die Personen bei uns im Toggenburg wohnen, aber es können nicht alle vor Ort arbeiten. Wir sind froh, wenn sie über den Rickenpass arbeiten gehen oder Richtung Wil pendeln – auch dort sind wir bereits wieder bei 45 Minuten oder 48 Kilometer. Darum ist aus unserer Sicht eine Aufhebung der Begrenzung ein gangbarer Weg, v.a. weil es sich dabei um Gestehungskosten handelt und kein pauschaler Abzug erfolgen kann, sondern man hat diese Aufwendungen, welche man dann auch abziehen kann.

Regierungsrat Mächler: Die Betroffenheit zwischen Stadt und Land ist unterschiedlich. Das geht auch aus der Pendlerstatistik hervor. Je ländlicher, umso eher kann man allenfalls einen grösseren Abzug geltend machen bzw. man versucht es, weil man eben z.T. in die Zentren zur Arbeit muss. Das ist sicher richtig. Ich möchte hier keinen regionalen Konflikt generieren, weil es von Region zu Region unterschiedlich ist. Ich bitte Sie aber diese Liste (Beilage 2) zur Kenntnis zu nehmen, in der wir dargelegt haben, wie die Betroffenheit der effektiv geltend zu machenden Abzüge ist. Wenn wir den Abzug bis auf Fr. 6'000.– erhöhen würden, können 88 Prozent der betroffenen Steuerpflichtigen das geltend machen, was sie an Kilometern fahren. Es stellt sich die Frage, ob das wirklich auch noch für die letzten 12 Prozent möglich gemacht werden muss, wenn man eigentlich den Mittelstand entlasten möchte. Man kann sich fragen, ob 88 Prozent nicht ein ausreichender Teil der Bevölkerung ist, der mit 6'000 Franken eigentlich gut zurechtkommt. Die Betroffenheit, die hier ausgespielt wird, dass sehr viele steuerpflichtige Personen viel mehr geltend machen müssten, stimmt gar nicht, ausser diese geben derzeit bewusst zu wenige Kilometer bei den Steuern an – was aber i.d.R. eher umgekehrt der Fall ist. Entsprechend sind die vorgelegten Zahlen (Beilage 2) verlässlich, weil die Menschen es auch so deklarieren und das muss man bei der Diskussion zur Höhe berücksichtigen.

Es wurde verschiedentlich angetönt, man wolle in Zukunft auch noch tarifarische Massnahmen machen. Wenn wir das Pulver mit dem Fahrkostenabzug verschiessen, ist später weniger Geld vorhanden für tarifarische Massnahmen. Dann muss man sich überlegen, ob mit einem höheren Fahrkostenabzug die Attraktivität derart gesteigert wird oder ob man das Geld eher in tarifarische Massnahmen investiert, um die Attraktivität zu erhöhen.

Fäh-Neckertal: Wir sehen in der täglichen Arbeit, je höher dieser Abzug ist, desto grösser sind auch wiederum die Aufwände für Abklärungen. Bei der Begrenzung von 4'460 Franken musste man vielfach gar nichts mehr abklären. Wenn jemand Teilzeit arbeitet und 100% abgezogen hat, dann musste man das nicht abklären, weil er sowieso darüber war. Es ist immer noch so und wird auch weiterhin so sein, dass man grundsätzlich nur den öV oder bis zum ersten Bahnhof abziehen kann und hier hatte man auch bisher einen geringeren Aufwand. Je höher man geht, desto höher werden die bürokratischen Aufwände sein.

4 Spezialdiskussion

4.1 Beratung Botschaft

Abschnitt 1 (Ausgangslage)

Hartmann-Walenstadt: Hier wird auf den Auftrag aus der vorberatenden Kommission 40.21.02 eingegangen und es fällt das Wort «tarifarische Massnahmen». Wenn der Kanton diese durchführt, werden sich die Ausfälle auch auf Gemeindeebene auswirken. Wenn der Kanton aktuell etwas macht, das beide Staatsebenen betrifft, dann wird es die Gemeinden tendenziell leicht stärker treffen, da der Durchschnittssteuersatz dort höher ist als im Kanton. Wir werden diese Diskussion heute noch führen, wenn wir darüber diskutieren, ob der Abzug unbegrenzt oder auf Fr. 6'000.– erhöht werden sollte. Auch hier sind die Gemeinden betroffen. Grundsätzlich muss man sagen, wenn man beim Abzug und bei den tarifarischen Massnahmen etwas verändert wird, werden die Gemeinden beides Mal sicher gleich betroffen sein wie der Kanton. Die Vereinigung St.Galler Gemeindepräsidentinnen und –präsidenten (VSGP) hat sich präsidential intern dazu geäussert, wo bei ihnen bei dieser Vorlage die Schmerzgrenze liegt. Man muss sich bewusst sein, wenn man in einem zweiten Schritt tarifarische Massnahmen machen möchte, werden die Gemeinden wieder betroffen sein.

Wenn die Mehrheit des Kantonsrates diesen Weg nicht gehen möchte, gibt es eine einfache Lösung: Wir senken den Steuerfuss des Kantons dementsprechend. Dann haben wir zwar nicht die gewünschte Wirkung im Ziel. Ich möchte klarstellen, dass tarifarische Massnahmen auch grosse Auswirkungen haben.

Dürr-Widnau: Es ist richtig was Hartmann-Walenstadt sagt und deshalb ist es wichtig, dass wir das sauber austarieren. Schlussendlich müssen wir die Gemeinden mit im Boot haben, ansonsten haben wir am Ende im schlimmsten Fall gar nichts erreicht. Der Unterschied ist, dass bei den tarifarischen Massnahmen alle dabei sind, während beim Fahrkostenabzug nur diejenigen dabei sind, die einen geltend machen können. Von der Anzahl her ist es also nicht die gesamte Klientel, die davon profitiert. Darum sind mir die tarifarischen Massnahmen lieber, dagegen sträubt sich aber die Regierung. Bzgl. Pendlerabzug kann man sicher etwas machen. Es ist nicht ganz das Gleiche, weshalb es gut ist, dass die Fragen von Hartmann-Walenstadt betreffend die Ausfälle beantwortet wurden (Beilage 2). Zudem behaupte ich, dass es bei den Gemeinden irgendwo eine Schmerzgrenze gibt. Wo sich diese befindet, kann ich nicht sagen, aber sie wird sicher nicht bei unbegrenzt liegen. Ich kann mir vorstellen, dass sie das nicht goutieren werden und es dann bereits im Rat Schiffbruch erleiden wird.

Zur Aussage von Fäh-Neckertal, dass diese Vorlage unsozial sei, da nicht alle vom Fahrkostenabzug profitieren. Das ist richtig, aber wenn es um normale Steuersenkungen geht, hat er auch noch nie zugestimmt. Steuerentlastungen sind für die Grünen kein Thema. Das akzeptiere

ich. Diese Vorlage zugunsten anderer Steuersenkungen schlecht zu machen, finde ich schwierig.

Bartl-Widnau: Ich möchte klarstellen, worüber wir hier eigentlich sprechen: Es geht nicht darum, zusätzliches Geld zu verteilen, sondern über weniger Steuereinnahmen für den Kanton. Die Kosten fallen tatsächlich bei jemandem an. Das sind Gewinnungskosten, Aufwände die anfallen, damit jemand Arbeiten gehen kann und diese kann er nicht voll abziehen. Das muss klar gestellt werden. Wir sprechen nicht von einem wahllosen «Goodie» für den Steuerpflichtigen.

Abschnitt 4.1 (Entstehung der heutigen Regelung)

Pappa-St.Gallen: Es hiess, juristische Personen könnten dies vollumfänglich abziehen. Was bedeutet das? Sind das Mitarbeitende, welche für spezielle Wege via Unternehmen die Möglichkeit haben, ihre Abzüge zu machen? Das heisst schliesslich, dass das effektive Kosten sind, die sie hätten. Kann die Unternehmung aufgrund dieser Mitarbeitenden, die solche Wege haben, etwas abziehen?

Heinz Baumgartner: Nein, eigentlich wäre die richtige Antwort gewesen, dass die selbständig Erwerbenden die effektiven und vollen Fahrkosten abziehen können. Das war die Meinung. Die juristischen Personen können den gesamten Geschäftsaufwand abziehen. Das ist jedoch nicht der Aufwand der einzelnen Mitarbeitenden.

Gmür-Bütschwil-Ganterschwil zum Thema selbständig Erwerbende: Es ist grundsätzlich richtig, dass sie die gesamten Kosten in der Buchhaltung in der Erfolgsrechnung geltend machen können. Das Problem ist aber, dass sie sich den Privatanteil wieder aufrechnen lassen müssen. Dieser Privatanteil ist linear und zwar immer am Neuwert des Fahrzeugs bemessen – 0.8 Prozent pro Monat, d.h. 9.6 Prozent pro Jahr, wenn ich es richtig im Kopf habe bzw. neu 10.8 Prozent immer auf dem Neuwert. Das führt dazu, dass die Abschreibungen über die Jahre immer kleiner werden. Im Ergebnis kann das dazu führen, dass man mit einem Fahrzeug rein buchhalterisch einen Gewinn erzielt, weil der Privatanteil irgendwann grösser wird als die Kosten zuzüglich Abschreibungen. Das ist ein Problem, dass man irgendwann anpacken muss, weil es nicht sein kann, dass man mit einem Fahrzeug, welches grundsätzlich nur Kosten verursacht, buchhalterisch einen Gewinn erzielt, den man dann auch versteuern muss.

Heinz Baumgartner: Bei selbständig Erwerbenden stellt sich regelmässig das Problem, dass man den privaten vom geschäftlichen Bereich abgrenzen muss. Dass man den Privatanteil ausscheidet, ist schon sachgerecht. Das war bisher unbestritten.

Gmür-Bütschwil-Ganterschwil: Im Grundsatz ist es nicht bestritten, dass man sich den Privatanteil aufrechnet, das war auch nicht der Inhalt meines Votums. Ich sage lediglich, dass es dann problematisch wird, wenn der Privatanteil betragsmässig grösser wird als die Kosten. D.h., dass man auf der Aufwandsseite der Erfolgsrechnung plötzlich eine positive Position hat und damit effektiv einen Gewinn mit dem Auto erzielt hat. Der Privatanteil bleibt immer gleich, die Kosten nehmen ab und irgendwann kippt das zu einem steuerbaren Gewinn. Das finde ich problematisch und nicht den Privatanteil per se.

Dürr-Widnau: Ist das tatsächlich so? Dazu würde ich gerne etwas hören, weil man hat in der Steuererklärung auch die Privatfahrzeuge, welche degressiv abgeschrieben werden. Hier stelle ich mir die Frage, ob das sachgerecht ist, wenn das jeweils vom Neuwert berechnet wird. Haben Sie sich das auch bereits überlegt? Wir finden das nicht sachgerecht, weil der Wert des Autos dann weg ist. Ausser – wie jetzt angesprochen wurde – man muss alle vier Jahre ein neues Auto kaufen, aber es kann nicht das Ziel sein, dass durch steuerliche Regelungen Leasing oder der ständige Wechsel des Fahrzeugs unterstützt werden. Uns würde hier interessieren, wo sich die Stellschraube befindet, um das zu ändern. Ist das die Kompetenz der Regierung oder müssen wir einen Vorstoss machen? Wie können wir das allenfalls ändern, wenn wir

das möchten oder übernimmt die Regierung das? Ich weiss auch nicht wie die Bundesbesteuerung ist, aber das wäre einfach etwas, worüber wir gerne diskutieren und Ihre Haltung dazu erfahren würden.

Heinz Baumgartner: Der Privatanteil ist in der gesamten Schweiz einheitlich, 0.9 Prozent pro Monat, welche als Einkommen aufgerechnet werden. Das war bisher in der Schweiz eine unbestrittene Regelung.

Gerig-Mosnang: Wir haben diese Problematik derzeit auch bei uns im Unternehmen. Wir haben verschiedene Geschäftsfahrzeuge für unsere Bauführer, Neuwert etwa 50'000 Franken multipliziert mit 10.8 Prozent. Damit ist das Auto wahrscheinlich nach fünf bis sechs Jahren abgeschrieben, die Kosten bestehen nicht mehr und dann beginnt man einen steuerbaren Ertrag zu erwirtschaften. Nun haben wir ein Occasionsfahrzeug für 20'000 Franken gekauft, mal 10.8 Prozent. Das ist für den Mitarbeiter interessant und für uns auch. Irgendwie ist es also steuerthematisch gewollt, dass man alle fünf bis sechs Jahren ein neues Auto kauft, weil es dann für den Mitarbeiter interessant wird. Für den Betrieb nicht, weil die Abschreibungen auf ein Neufahrzeug anders sind. Das ist, soweit ich weiss, eine Verordnung der Eidgenössischen Steuerverwaltung (ESTV), wobei man vom Kanton aus hier einmal eine Anpassung anstossen sollte. Als Ergänzung dazu: Ich weiss nicht wann die Praxis geändert wurde, sodass der Privatanteil zu 100% als steuerbarer Ertrag in die private Steuererklärung eingeflossen ist. Dafür konnte man aber je nachdem einen Steuerabzug geltend machen. Diese Korrektur wurde nun korrekterweise abgeschafft.

Heinz Baumgartner: Ich kann mich gut erinnern, als es um die Festsetzung dieser 0.9 Prozent ging, – das war eine schweizweite Diskussion – es gab auch einen Aufschrei, dass die Pauschale viel zu tief sei und dass das eine zu milde Aufrechnung beim Einkommen sei. Es wurde dann aber trotzdem von den bisherigen 0.8 Prozent auf lediglich 0.9 Prozent moderat erhöht. Es hiess, dass man das auch nicht jedes Jahr angleicht oder entsprechend dem Alter des Fahrzeugs anpasse. Das ist eben genau das Wesen einer Pauschale, dass sie vereinfachend wirken soll. Dort hat man sich darauf einigen können. Das ist momentan auch in der Wegleitung zum Ausfüllen des Lohnausweises enthalten und gilt in der ganzen Schweiz gleichermassen. Diese Pauschale ist nach unserer Ansicht als mild und moderat zu beurteilen.

Fäh-Neckertal: Es wird nicht kontrolliert, wie viel ein Auto privat genutzt wird. Wenn ich die Privatanteile auf den Lohnausweisen der Arbeitnehmenden sehe, dann fährt man mit nur wenigen gefahrenen Kilometern schon günstiger als mit einem privaten Auto. Das muss man auch sehen. Ja, es ist einfach und es muss auch einfach sein, wir können es schon komplizierter machen. Die selbständig Erwerbenden fahren schliesslich auch privat mit dem Fahrzeug und es wird nicht überprüft, wie viele Kilometer sie fahren. Es kann so viel gefahren werden, wie man möchte, aber man hat diesen Privatanteil. Es stimmt, dieser bleibt gleich. Am Anfang ist er wahrscheinlich eher zu tief und danach eher zu hoch, aber im Ganzen ist er gut.

Dobler-Oberuzwil: Bei dieser Pauschale ist alles inbegriffen, auch der Treibstoff und die Reparatur. Ein älteres Auto benötigt auch wieder mehr Reparaturen und das geht auch wieder in den Geschäftsaufwand. Das ist immer noch effizienter. Dann kauft man sich halt ein Auto für 30'000 – 40'000 Franken. Unternehmer haben vielfach high-class-Autos und dann darf auch der Anteil grösser sein. Ich als Unternehmer habe noch nie über diese Pauschale nachgedacht, denn man fährt auch dann noch viel billiger, als wenn man noch ein zweites Auto in der Garage haben müsste und nochmals einen Garagenplatz mieten müsste für ein Privatauto. Es ist wirklich eine milde Pauschale und eine gute Lösung. Wir müssen hier schon sehen, dass wir keine neuen Probleme schaffen, hier Erbsenzählerei betreiben und das Ganze noch verkomplizieren. An dieser Pauschale müssen wir wirklich nichts verändern.

Regierungsrat Mächler: Es wurde von Dürr-Widnau gefragt, was man denn machen müsste, wenn man das ändern wollen würde. Dazu hat Heinz Baumgartner ausgeführt, dass es eine schweizweite Weisung ist, welche v.a. dazu gebraucht wird, um den Lohnausweis auszufüllen. Man müsste theoretisch – ob das sinnvoll und erfolgreich ist, ist eine andere Frage – eine Standesinitiative machen. Das kantonale Steueramt kann diese Bestimmungen nicht anders anwenden, hier ist man gebunden.

Gmür-Bütschwil-Ganterschwil: Die Ausführungen von Heinz Baumgartner sind korrekt, aber das ist nicht der Punkt. Der problematische Punkt ist der Umstand, dass man mit einem Kostenverursacher, in diesem Fall das Auto, buchhalterisch und steuerlich einen Gewinn erzielt. Die Frage ist nicht, ob diese 10.8 Prozent gerechtfertigt oder milde sind, sondern am Ende des Tages, mache ich irgendwann – wie ausgeführt nach etwa vier Jahren – wenn ich normal abschreibe mit dem Auto einen Gewinn und diesen versteuere ich. Das ist ein Missstand und hier war die Frage von Dürr-Widnau, ob das so ist oder ob hier ein Überlegungsfehler vorliegt. An Regierungsrat Mächler die kritische Nachfrage: Ist das tatsächlich nur über Bundesrecht korrigierbar? Wir haben das Steuerharmonisierungsgesetz (SR 642.14; abgekürzt StHG), welches gewisse Grenzen vorgibt, aber ich bin mir nicht ganz sicher, ob wir nicht kantonal von dieser Bundesregelung abweichen könnten.

Heinz Baumgartner: Ich teile diese Bedenken nicht. Es handelt sich um unterschiedliche Mechanismen. Die Abschreibungssätze kennen wir alle, diese sind steuerrechtlich recht grosszügig. Das hat aber nicht direkt etwas mit dem Privatanteil zu tun. Man kann sagen, die 0.9 Prozent sind, wenn das Auto neu ist, viel zu tief und später sind sie dann vielleicht genau richtig oder eher zu hoch. Das ist eine pauschale Regelung, aber dass man hier sagt, dass ein selbstständig Erwerbender einen zu hohen Gewinn versteuern muss, sehe ich nicht. Man schreibt das Auto zügig ab, das stimmt, das lassen wir auch zu, aber das mit dem Privatanteil hat nichts direkt mit der Abschreibung zu tun.

Bartl-Widnau: Ich würde beliebt machen, dass wir uns auf das beschränken, was wir ändern können. Es ist ein spannendes Thema. Ich bin auch der Meinung, wenn für den selbstständig Erwerbenden die Aufrechnung für den Privatanteil höher ist als das, was er bei einem alten Auto abschreiben kann, ist der Privatanteil wahrscheinlich zu hoch. Unabhängig davon würde es mich interessieren, ob ich das richtig verstanden habe: Wenn ich jetzt ein Occasions-Auto kaufe – auf welcher Grundlage würden die 0.9 bzw. die 10.8 Prozent berechnet werden?

Heinz Baumgartner: Auf dem effektiven Kaufpreis.

Bartl-Widnau: Dann kann ich ein Auto kaufen, dieses meinem Bruder verkaufen und er zahlt dann auf den tieferen Kaufpreis Steuern und könnte es nach zwei Jahren wieder verkaufen? Dann könnte ich es als Gesellschaft, nachdem es abgeschrieben wurde, zum Eurotaxwert verkaufen und ich zahle nicht auf den Neupreis, ist das richtig?

Heinz Baumgartner: Sicher kann hier noch etwas Steueroptimierung betrieben werden, aber wir gehen vom effektiven Wert des Autos bzw. vom Kaufpreis, den man bezahlt hat, aus.

Regierungsrat Mächler zu Gmür-Bütschwil-Ganterschwil: Ich glaube nicht, dass Sie einen Denkfehler machen. Das hat mit der grundsätzlichen Pauschalisierung zu tun. Eine Pauschale beinhaltet immer eine gewisse Unschärfe. Sie stellen vermutlich korrekt dar, dass man auf diese Art schlussendlich einen privaten Gewinn erzielen könnte. Ist das störend? Vielleicht ist es wirklich nicht ganz korrekt, aber dann müsste man sich überlegen, ob diese schweizweite Weisung angepasst werden könnte. Wir können das nicht im kantonalen Gesetz ändern, sondern allenfalls über eine Standesinitiative auf diesen Punkt hinweisen.

Dürr-Widnau: Das hat sicher keinen direkten Einfluss auf diese Vorlage. Wir waren uns aber vorab nicht sicher, wo die Stellschraube liegt und weil wir über die Fahrkosten sprechen, mussten wir diesen Punkt einbringen. Ich bitte um Verständnis, dass wir auch Fragen stellen, die nicht direkt aus dieser Vorlage stammen. Es wäre möglich gewesen, dass man diesen Punkt anpassen kann. Es ist wichtig, dass wir uns dieser Problematik bewusst sind. Ich war mir dessen vorab nicht bewusst.

Dobler-Oberuzwil: Könnte man die Kosten auch effektiv abrechnen? Es bestehen teils Regelungen, dass Arbeitgeber anhand eines Fahrtenkontrollhefts bzw. heute wohl digital einen Kilometerpreis auszahlen. Man könnte den privaten Anteil so ermitteln, dass auch die 70 Rappen pro Kilometer bezahlt werden.

Heinz Baumgartner: Das ist korrekt. Die 0.9 Prozent sind eine Möglichkeit, die steuerlich besteht. Der Zweck war, das Ganze auf diese Weise zu vereinfachen. Es ist aber auch möglich, effektiv abzurechnen.

Hartmann-Walenstadt zum ersten Abschnitt: «Argumentiert wurde vom Kantonsrat wie folgt: [...] Ausserdem werde damit die raumplanerisch sinnvolle Nähe von Wohnen und Arbeiten gefördert. Verkehrspolitische, klimapolitische und raumplanerische Ziele würden nicht mehr im Widerspruch zum Steuergesetz stehen (je länger die Pendlerdistanz, desto stärker der steuerliche Abzug, solle nicht mehr gelten) [...]» Der Sprecher der SP-Delegation sagte, wenn man einen Wohnort wähle, der Arbeitsplatz aber an einem anderen Ort sei, sei man sich bewusst, dass eine Begrenzung des Fahrkostenabzugs bestehe. Diese Aussage ist grundsätzlich korrekt. Ich möchte aber darauf hinweisen, dass die Mitglieder der SP-Delegation in Städten bzw. Agglomerationen wohnen. Sie beklagen oftmals Themen in den Agglomerationen, z.B., dass dies im Finanzausgleich noch nicht richtig abgegolten werde (z.B. Soziodemographischer Ausgleich usw.). Wenn man auf diese Weise argumentiert, mit dem ländlichen Wohnort und einem weiter entfernten Arbeitsplatz, könnte man den berechtigten Forderungen aus den Städten und Agglomerationen entgegensetzen, dass jemand, der die Stadt als Wohnort wählt, die Herausforderungen in den Städten auch kennt – das ist nicht zielführend.

Zum letzten Aufzählungsschritt im ersten Abschnitt «Die Anpassung des Fahrkostenabzugs führe zu jährlichen Mehreinnahmen von rund 13,2 Mio. Franken für den Kanton und von rund 14,8 Mio. Franken für die St.Galler Gemeinden. Die integrale Umsetzung des Entlastungsprogramms zu Gunsten des Staatshaushalts und der Gemeindefinanzen sei zentral.»: Diese Mehreinnahmen hatten der Kanton und die Gemeinden für eine gewisse Zeit zur Verfügung. Setzt man die Abzüge wieder auf unbegrenzt, nimmt man ihnen das wieder weg. Wie oft haben wir aber während den Diskussionen zum Sparpaket, dem Haushaltsgleichgewicht und dem Entlastungspaket gehört, dass die Finanzen im Kanton immer noch sehr gut seien und dies alles überhaupt nicht nötig sei? Jetzt argumentieren wir auf diese Weise: Diese Massnahme war, im Nachhinein betrachtet, nie nötig.

Pappa-St.Gallen legt ihre Interessen als Stadtpräsidentin der Stadt St.Gallen und Vorsteherin der Direktion Inneres und Finanzen und damit Leiterin des Steueramtes der Stadt St.Gallen offen.

Ich kann Hartmann-Walenstadt beruhigen. Die Ausfälle, über die wir heute diskutieren, betreffen für einmal nicht die Städte, sondern die Landgemeinden. In der Stadt nutzen diesen Abzug nur sehr wenige Personen.

Bezüglich des Finanzausgleichs möchte ich betonen, dass dabei nicht Dinge, die wir uns als Stadt leisten, durch Landgemeinden bezahlt werden sollen. Es geht dabei um ganz etwas Anderes. Ich möchte vermeiden, dass hier Dinge vermischt werden.

Hartmann-Walenstadt zu Pappa-St.Gallen: Ich wollte nicht die Stadt angreifen, sondern die Argumentation von Gähwiler-Buchs hinterfragen, in der er sagt, dass die Menschen auf dem Land

wissen würden, wohin sie ziehen, wenn sie an einem anderen Ort arbeiten. Buchs ist ebenfalls eine Stadt mit Agglomeration, die vor anderen Herausforderungen steht als z.B. Pfäfers oder Amden. Ich habe diese Argumentation bemängelt.

Gerig-Mosnang: Die grossen Firmen, die Stadtverwaltung usw. liegen alle in der Stadt St.Gallen. Dort ist man froh, dass die Mitarbeitenden aus den Landregionen nach St.Gallen pendeln, dort arbeiten, dort zu Mittag essen usw. Sie bringen Wertschöpfung in die Stadt. Das gleiche gilt für Buchs. Im Gegenzug dürfen diese den Pendlerabzug geltend machen, ansonsten könnten sie in einer anderen Region zur Arbeit gehen. Auch Sie müssten dankbar sein, wenn diese Personen in städtischen Gebieten arbeiten.

Abschnitt 4.2 (Situation in den anderen Kantonen und beim Bund)

Thoma-Andwil: Zu dieser Liste fragte ich mich, wie die Regierung auf das Ergebnis von Fr. 6'000.– kommt. Regierungsrat Mächler erwähnte, dass wir gut unterwegs seien, wenn rund 80 Prozent abgedeckt werden. Ich stelle aufgrund dieser Liste fest, dass doch ein erheblicher Teil der Kantone höhere und viele Kantone keine Begrenzung kennen. Es haben sich viele Kantone ausserhalb des Zentrums für unbegrenzt entschieden. Was war das Motiv für Fr. 6'000.–? Es geht hier auch um die Gestehungskosten: Weshalb ist man nicht bereit, zuzulassen, dass alle Gestehungskosten in Abzug gebracht werden?

Regierungsrat Mächler: Hinter dieser Zahl liegt keine exakte Wissenschaft. Es könnten auch Fr. 6'250.– sein. Aktuell sind es Fr. 4'460.–. Es ist unmöglich, einen ganz exakten Betrag aus irgendeiner Argumentation herzuleiten. Im ursprünglichen Motionstext wurde gesagt, dass wir im Vergleich zu den Nachbarkantonen zu tief liegen und nicht attraktiv sind. Wir haben uns nicht an Genf, sondern an unseren Nachbarkantonen orientiert. Mit dem Thurgau und dem Appenzell Ausserrhoden liegen zumindest zwei dieser Kantone bei Fr. 6'000.–. Der Kanton Schwyz hat Fr. 8'000.– und Nachbarkantone wie Appenzell Innerrhoden und Glarus haben keine Grenze. Warum wir uns gegen einen unbegrenzten Abzug entschieden haben, hat insbesondere mit der Einführung der Begrenzung durch die Volksabstimmung im Jahr 2015 zu tun. Die Einführung eines unbegrenzten Abzugs finden wir falsch, weil damals diese Abstimmung stattfand. Dürr-Widnau hat den runden Tisch erwähnt. Diese Tabelle lag damals bereits vor. Am runden Tisch wurden auch die potenziellen Ausfälle dargelegt. Man fand, dass Fr. 6'000.– ein Kompromiss sei, der mitgetragen werden könne. Dort hat man sich für Fr. 6'000.– eingesetzt.

Fäh-Neckertal: Der heutige Abzug richtet sich nach dem Generalabonnement der SBB. Würde dieser Abzug beim Ausgleich der kalten Progression auch angepasst?

Regierungsrat Mächler: Ja.

Abschnitt 4.3 (Geplante Neugegелung der Berufskostenabzüge auf Bundesebene)

Pappa-St.Gallen: Es wird eine Neuregelung auf Bundesebene angekündigt, aufgrund dieser auch die Kantone Pauschalen in Abzug bringen können. Es könnte sein, dass man als Steuerzahler schlussendlich mit einer Pauschale besser fährt. Ich weiss deshalb nicht, ob jetzt der richtige Zeitpunkt ist, etwas zu bestimmen, wenn uns die Folgen dieser Neuregelung noch gar nicht bekannt sind. Müsste dies nicht im Gesamtkontext betrachtet werden?

Heinz Baumgartner: Seit der Erstellung dieser Botschaft ergab sich auf Bundesebene eine Änderung. Die Vernehmlassung wurde zwischenzeitlich durchgeführt, deren Ergebnisse liegen vor. Wie zu erwarten war, sind die Meinungen kontrovers. Der Bundesrat hat mittlerweile die Eckwerte festgelegt, die in der Botschaft umgesetzt werden sollen. Im Gegensatz zur Regelung, die in der Vernehmlassungsvorlage aufgeführt wurde, möchte man jetzt die Fahrkosten aus der Pauschale nehmen und die bisherige Regelung weiterführen. Von Seiten der Vernehmlassungsteilnehmenden wurde argumentiert, dass in der Schweiz hierzu völlig unterschiedliche

Interessen und Betroffenheiten vorliegen, deshalb möchte man nicht alles in ein Korsett zwängen. Es sieht deshalb so aus, als ob die Fahrkosten weiterhin so gehandhabt werden, dass die Kantone eine Maximalgrenze festlegen können. Eine Pauschale wird es für Mehrkosten bei auswärtiger Verpflegung geben sowie für die übrigen Berufskosten. Dort soll aber diese Pauschale zwingend gelten, d.h., man kann nicht zu den effektiven Kosten wechseln. Insofern soll es eine Vereinfachung darstellen. Die Ausarbeitung der Botschaft soll Ende 2024 abgeschlossen werden.

Regierungsrat Mächler wird einen Link für das Protokoll bereitstellen⁴.

Abschnitt 4.4 (Erhöhung des maximalen Fahrkostenabzugs im Kanton)

Huber-Wildhaus-Alt St.Johann: Die SVP- und FDP-Delegation haben bereits erwähnt, dass die aktuelle Steuerverordnung des Kantons St.Gallen die Berechnung des Abzugs der Verordnung dem Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer (SR 642.11; abgekürzt DBG) übergibt. Im Jahr 2016 wurde diese Abstufung herausgestrichen. Trotzdem war in der Wegleitung zur Steuererklärung 2022 noch eine Abstufung enthalten, was aktuell keine grosse Relevanz hat, weil sowieso ein Maximalabzug besteht. Wenn man diesen Betrag erhöht, stellt sich auch die Frage, ob eine Abstufung gemacht werden soll. In diesem Abschnitt heisst es, dass keine Anpassung des Verordnungsrechts vorgesehen ist. Das würde bedeuten, dass diese Praxis angepasst werden muss. Oder plant die Regierung eine eigene Regelung, die eine Abstufung vorsieht?

Regierungsrat Mächler: Wir haben keine diesbezügliche Anpassung der Verordnung vorgesehen. Selbstverständlich können der Regierung aber entsprechende Aufträge erteilt werden.

Dürr-Widnau: Der Bund hat eine Änderung vorgenommen. Diese Abstufung kennen auch unsere Nachbarkantone Appenzell Ausserrhoden und Thurgau. Steht die Regierung auch in Kontakt mit anderen Kantonen? Wurde abgesprochen, ob sie das auf Bundesebene zu einem Einheitstarif von 70 Rappen ändern?

Schuler-Mosnang: Bartl-Widnau hat es in seinem Eintreten bereits erwähnt. Wo liegt die Rechtsgrundlage für diese Abstufung? Diese Frage stellt sich auch im interkantonalen Vergleich. Der Kanton Solothurn sieht das in § 3 der Steuerverordnung Nr. 12: Berufliche Vorsorge (BGS 614.159.12) explizit vor.

Fäh-Neckertal zu Regierungsrat Mächler: Ich wollte einen Auftrag zum Veloabzug machen. Es hiess dann, dies sei nicht möglich, da eine Anpassung der Verordnung Aufgabe der Regierung sei. Zur Pauschale: Die Berufskostenverordnung muss nicht übernommen werden. Auch die Berufskostenpauschalen sind dort ganz anders aufgeführt. Der Veloabzug liegt dort bei Fr. 700.–. Wir können diesen höher oder tiefer ansetzen. Diese Beiträge sind nicht bindend. Schlussendlich entscheidet die Regierung über das Verordnungsrecht.

Heinz Baumgartner zu Schuler-Mosnang: Die Abstufung des Kilometeransatzes findet man im Steuerbuch in der Weisung 39 Nr. 3. Wir betrachten diese als sachgerecht, da bei einer höheren Fahrleistung die Kosten sinken. Das lässt sich nicht wegdiskutieren und ist sachlich richtig. Personen, die 30'000 Kilometer im Jahr fahren, haben keine Kosten von 70 Rappen je Kilometer. Die Kosten sinken entsprechend.

Huber-Wildhaus-Alt St.Johann: Im St.Galler Steuerbuch wird diesbezüglich auf einen Gerichtsentscheid vor dieser Praxisanpassung verwiesen. Schuler-Mosnang hat es richtig erwähnt, es stellt sich die Frage nach der Rechtsgrundlage. Damals war dieser Gerichtsentscheid korrekt,

⁴ Vgl. Link zur Medienmitteilung des Bundes vom 8. Dezember 2023: [Steuerlicher Abzug von Berufskosten: Ergebnis der Vernehmlassung \(admin.ch\)](#)

weil die kantonale Verordnung auf Bundesrecht verwies, welches eine Abstufung vorsah. Im Jahr 2016 kam es aber zu dieser Praxisänderung, deshalb ist dieser Gerichtsentscheid aus meiner Sicht nicht mehr verlässlich.

Gerig-Mosnang: Wir haben die Praxis mit 70 Rappen und einer Abstufung. Entsprechend ist das Vorgehen des Bundes ohne Abstufung auch nicht ganz korrekt, da der Fahrkilometer über längere Distanzen günstiger wird. Der Bund hat eine andere Lösung.

Regierungsrat Mächler: Grundsätzlich sind die Kantone in ihren Steuergesetzen frei. Im übergeordneten StHG legt der Bund zu gewissen Themen fest, was harmonisiert werden soll. In allen anderen Themen sind die Kantone frei. Auch in diesem Bereich besteht keine Steuerharmonisierungsaufgabe, die vorgibt, dass wir diese Pauschale nutzen müssen. Somit können die Kantone Unterschiede haben. Wir können darüber diskutieren, ob unsere Pauschale sachgerecht ist. Die Firmen kannten bei der früheren Spesenentschädigung für Fahrzeuge meist auch abgestufte Tarife. Wenn man mit einem neuen Auto einen Kilometer fährt, handelt es sich aufgrund der Abschreibung um einen sehr teuren Kilometer. Fährt man aber 100'000 Kilometer, lässt sich die Abschreibung auf diese verteilen. Es ist simpel. Deshalb verfügen wir über abgestufte Tarife.

Dürr-Widnau: Das mag stimmen, aber es ist schwierig, wenn man dem Bund sagen muss, dass er nicht sachgerecht unterwegs ist. Heinz Baumgartner findet die Abstufung sachgerecht, der Bund kennt diese Abstufung nicht, das wäre entsprechend nicht sachgerecht. Es kann eine politische Haltung sein. Ich finde spannend, was sich regeln lässt. Vorher hatten wir einen Fall, der sich nicht bzw. nur über ein Standesbegehren regeln lässt. Hier könnte man es in Form eines Auftrags an die Regierung regeln und auf diese Art politisch Druck ausüben.

Haben Sie sich über die Praxisänderung beim Bund auch mit anderen Kantonen ausgetauscht? –barkantone ein Jahr später die Bundeslösung mit 70 Rappen übernehmen. Beim Entlastungspaket 2015 haben andere Kantone das Gleiche gemacht. Die Kantone Thurgau und Appenzell Ausserrhoden haben sich beschränkt, alle Kantone haben sich abgesprochen. Wir lagen zwar tiefer, aber auch die anderen machten Beschränkungen. Fand hier ein Austausch statt oder müssen wir uns auf Überraschungen vorbereiten?

Felix Sager: Gemäss Steuerbuch ist ein absoluter Abzug bis 7'500 Kilometer à 70 Rappen pro Kilometer bis zu einem Betrag von Fr. 5'250.– möglich. In der Ist-Situation mit den Fr. 4'460.– ist diese Diskussion völlig obsolet. Geht man bspw. auf Fr. 6'000.– würde das bedeuten, dass bei der Differenz zwischen den Fr. 6'000.– und den Fr. 5'250.–, bzw. die Fr. 750.–, nur noch von 62 Rappen profitiert werden könnte. Wir sprechen von einer Degression, die in der heutigen Zeit nicht wirkt, und bei Fr. 6'000.– nur mit einem marginalsten Betrag. Wenn man weitergeht, würde es etwas mehr an Relevanz gewinnen.

Dürr-Widnau: Dann geht es schlussendlich materiell nicht um sehr viel Geld? Wir haben festgestellt, dass es sich um eine degressive Berechnung handelt, die eigentlich gar nicht zur Anwendung kommt, da gedeckelt wird. Können Sie uns zahlenmässig aufzeigen, was dies bei 6'000, 7'000 oder 8'000 Kilometern mit 70 Rappen bedeuten würde? Schlussendlich ist entscheidend, was es frankenmässig ausmacht.

Felix Sager: Diese Informationen liegen uns nicht vor und können nicht auf die Schnelle geliefert werden.

Heinz Baumgartner: Im Kanton Thurgau sieht die Abstufung wie folgt aus: bis 3'000 Kilometer 60 Rappen, von 3'001 bis 5'000 Kilometer 50 Rappen und ab 5'001 Kilometer 40 Rappen. Der Kanton Thurgau hat einen tieferen Kilometeransatz als der Kanton St.Gallen. Dazu gibt es eine gesamtschweizerische Übersicht, die von der eidgenössischen Steuerverwaltung publiziert wird und die verschiedenen Praxen der Kilometerabstufungen der Kantone aufzeigt.

Dürr-Widnau: Das heisst, es fanden keine Absprachen unter den Kantonen statt.

Fäh-Neckertal zu Huber-Wildhaus-Alt St.Johann: Wir sprechen über die Berufskostenverordnung des Bundes. Bei der Bundessteuer ist der Pendlerabzug begrenzt auf 3'200 Franken. Dort könnten es gut 70 Rappen sein, das würde keinen Unterschied machen. Das wurde nach diesem Urteil geändert.

Huber-Wildhaus-Alt St.Johann: Zur Klarstellung: In der Steuerverordnung (sGS 811.11; abgekürzt StV) steht in Art. 18 Abs. 3, dass sich die Kosten nach der Berufskostenverordnung des Bundes richten. Wenn man diese Verordnung nicht anpasst, gelten eigentlich die 70 Rappen ohne Abstufung. Die Grundlage im Kanton St.Gallen verweist auf diese Bundesverordnung, die seit dem Jahr 2016 keine Abstufung kennt. Wenn man materiell eine Abstufung als richtig erachten würde, dann müsste man die Verordnung anpassen.

Heinz Baumgartner: Selbstverständlich könnte man die Verordnung anpassen und diese Abstufung explizit aufnehmen – das wäre eine Variante.

Hälg-Gossau: Es ist spannend, dass wir jetzt über diese Abstufung diskutieren. Vorab haben wir über die Pauschale des Privatanteils gesprochen, wo es auch hiess, dass man es dabei belässt und sich sogar noch eine Besteuerung innerhalb der Firma aus einem Privatanteil ergeben könnte. Die 70 Rappen kennen wir aus dem Spesenreglement, dort gibt es keine Abstufung. Auch der TCS geht auf 70 Rappen. Ich sehe nicht ein, warum man nicht überall 70 Rappen anwendet.

Regierungsrat Mächler: Wenn wir uns auf einen Vorschlag einigen, dann kann im Anschluss auch gefordert werden, dass dieser Abzug neu nicht mehr bei Fr. 5'250.–, sondern bei Fr. 6'000.– begrenzt wird, dann sind es immer 70 Rappen. Das löst das Problem aber auch nicht. Wenn argumentiert wird, dass dadurch die Attraktivität des Kantons St.Gallen erhöht wird, dann ist das blosser Wahlkampf. Es wäre aber möglich und ich würde mich auch nicht dagegen wehren, dass es pauschal 70 Rappen bis zur maximalen Abzugsmöglichkeit von Fr. 6'000.– sind.

Gerig-Mosnang: Wir sprechen jetzt über eine Abstufung, in der Verordnung aber sind 70 Rappen bereits geregelt. Seit dem Jahr 2016 wird also eine falsche Verwaltungspraxis angewendet. Die Grundlage für die Berechnung ist der Kilometeransatz, dieser beträgt seit dem Jahr 2016 70 Rappen. Dieser wurde immer abgestuft und schlussendlich der Pauschalabzug geltend gemacht. Daher wäre ein Auftrag an die Regierung nicht nötig, denn es ist bereits geregelt.

Dürr-Widnau: Wir haben zu dieser Liste einige Informationen erhalten, wie viele Steuerpflichtige es je nach Fahrabzug sind (Beilage 2). Es ist nicht linear, sondern es sind ungewöhnliche Wellen zu erkennen. Bei 7'000 bis 8'000 Franken sind es mehr als bei 6'000 bis 7'000 Franken, das erstaunt mich immer wieder. Man ging davon aus, dass man mit dem Fahrkostenabzug den einen oder anderen dazu motivieren könnte, den öV zu nutzen. Sie haben die Anzahl Steuerpflichtige pro Klasse prozentual aufgeführt. Kann es sein, dass dies die gleichen Prozentzahlen wie im Jahr 2015 in der Botschaft zur Abstimmung sind? Wurde das kopiert?

Heinz Baumgartner: Diese Feststellung ist korrekt. Wir hatten gewisse Schwierigkeiten bei der Zahlenberechnung. Wir haben beim jetzigen System keine scharfen, auswertbaren Zahlen, da es nach oben keine Rolle mehr spielt. Diese sind deshalb nicht repräsentativ. Zur Auswertung der Steuerperiode 2021 liegen z.B. keine repräsentativen Zahlen zu den tatsächlichen Fahrkosten vor, da wir zurzeit die Begrenzung von Fr. 4'460 haben. Deshalb haben wir für die Beantwortung der Anfrage von Hartmann-Walenstadt die Tabelle aus dem Abstimmungsbüchlein 2015 verwendet und diese anhand der gestiegenen Fallzahlen aufgrund der höheren Anzahl steuerpflichtiger Personen hochgerechnet. Dass es unterschiedliche Zahlen je Kategorie sind –

z.B. von 6'000 bis 6'999 Franken sind es 5'458 betroffene steuerpflichtige Personen und bei der Kategorie 7'000 bis 7'999 Franken sind es 7'582 betroffene steuerpflichtige Personen – entspricht der Realität. Diese Prozentzahlen sind deshalb gleich, weil wir die Zahlen auf die derzeitige Anzahl steuerpflichtiger Personen aktualisieren mussten.

Dürr-Widnau: Die Aussage ist also, dass sich die Pendlerströme nicht verändert haben. Für mich ist erstaunlich, dass es bei 7'000 bis 8'000 Franken mehr Personen sind als bei 6'000 bis 7'000 Franken. Ich bin froh über die Aussage, dass Sie die Prozentzahlen übernommen haben. Vielleicht hätte man das auch politisch etwas steuern können, denn es wird ja teurer. Die Zahlen, die wir hier sehen, stellen eher eine Blackbox für den Kanton und die Gemeinden dar, da sie sich auf Prozentzahlen aus dem Jahr 2015 abstützen. Ich ging davon aus, dass diese Zahlen aktualisiert wurden, aber sie sind achtjährig.

Felix Sager: Seit dem Jahr 2015 haben wir keine Grundlage, das ist unser grosses Problem. Wir wollten die Frage von Hartmann-Walenstadt so beantworten, dass er zumindest eine Gröszenordnung erhält, wo man sich bewegt. Ich glaube, die angewendete Systematik läuft sicherlich in die richtige Richtung, aber wir konnten die zwischenzeitliche Entwicklung bei den Pendlerströmen nicht berücksichtigen.

Hartmann-Walenstadt: Dann müssten wir den Feldversuch wagen und den Abzug wieder auf unbegrenzt festlegen, damit Sie die Statistik weiterführen können.

Pause von 11.00 – 11.15 Uhr.

Abschnitt 5 (Erlass von Verordnungsrecht)

Dürr-Widnau: Wurde dieses Thema mit der VSGP diskutiert? Was können sie sich vorstellen? Haben allfällige Änderungen keinen Einfluss auf den Finanzausgleich?

Regierungsrat Mächler: Einen formellen Antrag an die VSGP gab es nicht, aber am runden Tisch sassen auch Vertreter der VSGP, die mit den Fr. 6'000.– leben konnten. Durch die Überweisung der Motion hatte die VSGP Kenntnis über diese Erhöhung. Wir haben aber nicht mit ihnen abgeklärt, bis zu welchem Betrag ein Fahrkostenabzug akzeptabel ist. Bei Fr. 6'000.– würden sie kein Referendum ergreifen. Ich meine, dass dies nicht zu einer Anpassung im Finanzausgleich führen wird. Ich werde das aber noch genau abklären.⁵

Pappa-St.Gallen: Auf die Städte wird das vielleicht weniger Einfluss haben, aber für kleinere Gemeinden wird das Auswirkungen haben. Generell wissen die Gemeinden wie auch der Kanton nicht so recht, wie es sich in den nächsten Jahren entwickeln wird. Je nach Gemeinde ist es möglich, dass, je nachdem wie viele weitere Ausfälle sie noch haben wird, sie gezwungen sein wird, den Steuerfuss zu erhöhen. Bei uns wird das diesbezüglich keinen Einfluss haben. Es gibt aber andere Gemeinden in der VSGP, die sich beklagten, dass es in den nächsten Jahren etwas schwieriger werden könnte. Bei den finanziellen Auswirkungen würde mich interessieren, was es bei den anderen Gemeinden ausmacht. Diese Frage wird in der VSGP gestellt werden.

Dürr-Widnau zu Pappa-St.Gallen: Es wurde berichtet, dass die Gemeinden im Jahr 2022 über 150 Mio. Franken Überschuss verzeichneten. Entsprechend werden die Gemeinden nicht stark betroffen sein.

⁵ Nachtrag zum Protokoll: vgl. Beilage 8.

Abschnitt 8 (Finanzielle Auswirkungen)

Pappa-St.Gallen: Was sind die Auswirkungen bei den Gemeinden? Stellt Hartmann-Walenstadt dazu einen Antrag? Es steht, dass es bei den politischen Gemeinden 4,3 Mio. Franken ausmachen wird, auch bei den Kirchgemeinden weiss man, dass es aufgrund der vielen Austritte zu einem Steuerausfall kommen wird. Welche Folgen hätte ein unbegrenzter Abzug für die politischen Gemeinden?

Regierungsrat Mächler: Sie finden die Angaben in den Antworten zur Frage von Hartmann-Walenstadt (Beilage 2). Bei einem unbegrenzten Abzug wären es gemäss Schätzung beim Kanton 12 Mio. Franken und bei den Gemeinden 12,9 Mio. Franken. Die Ausfälle bei den Landgemeinden sind tendenziell höher, denn dort können Personen diese Abzüge geltend machen. Die urbanen Gebiete werden deshalb etwas weniger betroffen sein als die peripheren.

Hartmann-Walenstadt: Gemäss den Schätzungen wäre es Faktor 3. In der Vorlage wurde auch ausgeführt, was die Gemeinden in den letzten Jahren zusätzlich aus dieser Massnahme geltend machen konnten. Ich weiss, Wegnehmen ist schwieriger als Verteilen. Mir ist bewusst, dass die Gemeinden im Rahmen des Entlastungspakets 2013 gewisse Lasten des Kantons übernommen haben (Pflegefinanzierung). Heute würden die Gemeinden diesen Deal wohl nicht mehr eingehen.

4.2 Beratung Entwurf

Regierungsrat Mächler: Vor der Pause haben wir über die Abstufung diskutiert. Es wurde zu recht der Hinweis gemacht, dass wir uns im Steuergesetz auf Art. 18 beziehen und den vom Bund festgelegten Abzug geltend machen müssen. Der Bund hat 70 Rappen festgelegt. Wenn wir jetzt den maximalen Kostenabzug von Fr. 6'000.- vorsehen, müssen wir diese Tabelle anschliessend anpassen und den Betrag erhöhen, damit wirklich 70 Rappen abgezogen werden. Damit würden wir der gesetzlichen Bestimmung entsprechen. Im Vollzug muss das auf den 1. Januar 2025 gemacht werden. Für mich ist es sachlich richtig, dass diese Tabelle angepasst werden muss. Insbesondere bei einem unbegrenzten Abzug wird es unbegrenzt teuer.

Heinz Baumgartner zur abgestuften Kilometeransatz-Tabelle: Wenn der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer den Arbeitsweg zwischen Wohn- und Arbeitsort vergütet, gilt dieser geldwerte Vorteil als Einkommen. Diese Vergütung wird aufgrund der Anzahl gefahrener Kilometer zwischen Wohn- und Arbeitsort berechnet. Für die Berechnung der Höhe des Einkommens nimmt man den abgestuften Kilometeransatz. Bei einem weiten Arbeitsweg muss der Arbeitgeber den geldwerten Vorteil berechnen, dazu wählt man den reduzierten Kilometeransatz. Das entspricht dem Einkommensbetrag, der auf der Einkommenseite relevant ist. Auf der anderen Seite kann man diese Kosten bei den Abzügen bis zum maximalen Betrag geltend machen. Daher ist der abgestufte Kilometeransatz nicht nur nachteilig zulasten der Arbeitnehmer bzw. der Steuerpflichtigen. Das aufgerechnete Einkommen wurde dadurch geringer als mit durchwegs 70 Rappen pro Kilometer.

Gerig-Mosnang: Von 0,8 Prozent im Monat ging man auf 0,9 Prozent mit dem Hintergrund, dass das steuerbare Einkommen nicht mehr versteuert wird und im Gegenzug auch keine Fahrkosten mehr abgezogen werden – das steht in einem Widerspruch.

Heinz Baumgartner: Nein, das ist kein Widerspruch. Es gibt zwei Möglichkeiten: Entweder, man arbeitet mit 0,9 Prozent – dann ist das, was ich vorhin erwähnte irrelevant –, oder man rechnet effektiv ab. Das System vor dem 1. Januar 2022 war so, dass die 0,8 Prozent, welche man beim Einkommen aufrechnete, den Wert ergaben, den man vom Arbeitgeber erhielt, wenn man das Geschäftsfahrzeug auch in der Freizeit und in den Ferien nutzen konnte. Wenn der Arbeitgeber aber auch den Arbeitsweg vergütet, dann musste das zusätzlich abgerechnet werden. Dies wurde unter Ziff. 6.3 der Steuererklärung beim Einkommen aufgerechnet. Andererseits

konnte man zusätzlich maximal Fr. 4'460.– abziehen. Dieser Mechanismus wird im Steuerbuch 39 Nr. 3 unter Ziff. 4.2.1 erklärt. Wenn man, wie die meisten es tun, von dieser neuen Pauschale von 0.9 Prozent Gebrauch macht, ist das Ganze hinfällig. Dann wird nur noch ein Betrag aufgerechnet, dieser kommt auf den Lohnausweis und damit ist alles abgegolten. Es kann dann aber auch kein Fahrkostenabzug mehr geltend gemacht werden. Diese neue Vereinfachung gilt seit dem 1. Januar 2022. Wir haben das im Steuerbuch unter Ziff. 4.2.2 abgebildet.

Dürr-Widnau: Es wäre der kleinere Teil davon betroffen. Man könnte das elegant lösen, indem man bis zum maximalen Betrag 70 Rappen nimmt und es im Anschluss wieder degressiv macht, sodass diese Personen nicht benachteiligt werden.

Fäh-Neckertal: Für mich hängt das sehr davon ab, wo das Maximum liegt. Bei Fr. 6'000.– kann ich damit leben. Man kann das so in die Verordnung aufnehmen, weil es auf Bundesrecht verweist und geändert wurde. Man kann diese Abstufung auch in die Verordnung aufnehmen, wenn wir es bei Fr. 6'000.– und 70 Rappen belassen. Bei höheren Beträgen bin ich skeptisch.

Art. 39 b) unselbständige Erwerbstätigkeit

Hartmann-Walenstadt: Ich beantrage im Namen der SVP-Delegation, Art. 39 Abs. 1 Bst. a wie folgt zu formulieren:

«a) die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte ~~bis zum Betrag von Fr. 6000.–.~~»

Bartl-Widnau: Ich beantrage im Namen der FDP-Delegation, Art. 39 Abs. 1 Bst. a wie folgt zu formulieren:

«a) die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte bis zum Betrag von ~~Fr. 6000.–~~ Fr. 8000.–.»

Ein Maximalbetrag wäre systemfremd. Die Gewinnungskosten können nicht voll abgezogen werden. Wir sind aber der Meinung, dass ein Maximalabzug von Fr. 8'000.– angemessen wäre, obwohl auch in diesem Fall die tatsächlich anfallenden Kosten nicht voll entschädigt würden. Insbesondere die nicht-städtische Bevölkerung mit einem längeren Arbeitsweg würde davon profitieren. Es profitieren aber auch die Städte, sowie die städtischen Unternehmen, die für die Mitarbeitenden dadurch attraktiver werden, indem sie beinahe den vollen Abzug machen dürfen. Schlussendlich erachten wir diesen Maximalbetrag bzw. der daraus erfolgende Steuerausfall als finanziell tragbar, sowohl für den Kanton als auch für die Gemeinden.

Gmür-Bütschwil-Ganterschwil: Ich beantrage im Namen der Mitte-EVP-Delegation, Art. 39 Abs. 1 Bst. a wie folgt zu formulieren:

«a) die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte bis zum Betrag von ~~Fr. 6000.–~~ Fr. 7000.–.»

Wir sind dezidiert der Auffassung, dass eine gänzliche Aufhebung dieser Deckelung v.a. aus finanzpolitischen Gründen nicht angemessen wäre. Im Rahmen einer Pendlerabzugsdiskussion kann man nicht verantworten, derartige Zugeständnisse zu machen. Wir finden das nicht korrekt. Wir finden allerdings keine klare Begründung, warum es genau Fr. 6'000.– sein sollen. Die Aussagen von Regierungsrat Mächler diesbezüglich waren zwar schlüssig, aber eine wissenschaftliche Begründung wird es keine geben. Ausgehend vom Preis eines GA der 1. Klasse – das sind aktuell rund 6'500 Franken – und dem Zuschlag für Park & Ride von rund 600 Franken, wären wir bei rund 7'000 Franken. Deshalb schlagen wir einen Fahrkostenabzug von Fr. 7'000.– vor. Fr. 8'000.– sind aus unserer Sicht finanzpolitisch nicht tragbar.

Fäh-Neckertal: Dem Antrag der Regierung ist zuzustimmen.

Vorher war immer von der Landbevölkerung die Rede, welche in erster Linie profitiert. Diejenigen, die profitieren, machen aber einen kleinen Teil aus. Wenn die Landbevölkerung profitiert, sind es auch diese Gemeinden, die weniger Einnahmen haben werden. Schlussendlich wird ein Teil der Landbevölkerung profitieren, der Steuerfuss muss aber für alle angepasst werden. Damit ist ihnen auch nicht geholfen. Grundsätzlich möchten wir beim Abzug von Fr. 4'460.– bleiben. Über Fr. 6'000.– werden wir sicher nicht gehen.

Gähwiler-Buchs: Dem Antrag der Regierung ist zuzustimmen.

Ich habe den verschiedenen Argumenten interessiert zugehört. Aus meiner Sicht überwiegen die Argumente, welche ich bereits im Eintreten erwähnte. Die Erhöhung des Pendlerabzugs ist in der aktuellen Situation nicht angebracht und drängt sich nicht auf. Wenn wir auf Fr. 7'000.– oder Fr. 8'000.– erhöhen, macht es diese Situation nicht besser. Wie Fäh-Neckertal erwähnte, hat es für die betroffenen Gemeinden unter Umständen starke Auswirkungen. Einzelne Personen profitieren von höheren Abzügen, wenn aber im Gegenzug der Rest der Gemeindeeinsohner dafür büssen muss, ist schlussendlich niemandem geholfen. Ich bin überzeugt, dass wir es so belassen sollten, wie es aktuell im Gesetzestext steht.

Dürr-Widnau: Dem Antrag der Mitte-EVP-Delegation ist zuzustimmen.

Wir müssen etwas unternehmen. Der Auslöser war, dass wir die Ressourcenkraft sowie die Konkurrenzfähigkeit gegenüber den anliegenden Kantonen steigern wollten. Mit dem aktuellen Betrag liegen wir zu tief (vgl. Abschnitt 4.2). Für mich ist klar, dass man zumindest auf Fr. 6'000.– anhebt. Es wäre auch möglich, etwas höher als die anderen Kantone zu gehen und Fr. 7'000.– oder Fr. 8'000 anzusetzen. Ich gebe zu Bedenken, dass es sich bei diesen Zahlen um Schätzungen handelt, aber genau zwischen Fr. 7'000 und Fr. 8'000 steigen die Ausfälle exponentiell an. Irgendwann werden wir die in der Botschaft vorgesehenen Ausfälle verdoppelt haben – da werden die Gemeindepräsidenten nicht mitmachen. Ich rufe die Bürgerlichen auf, dass wir eine Zahl finden, bei der wir am Schluss auf die Unterstützung unserer Fraktionen zählen und somit eine Mehrheit finden können. Diese sehe ich nicht bei Fr. 8'000.–, sondern bei Fr. 7'000.–. Die zusätzlichen Ausfälle beliefen sich dann auf rund 4. Mio. Franken. Bei Fr. 8'000.– wären es zusätzlich rund 7,3 Mio. Franken. Ich möchte daran erinnern, dass wir uns auch bei den Steuersenkungen auf eine Zahl einigten. Wenn es im Rat zu einem Bazar kommen sollte, bin ich mir nicht sicher, auf welcher Zahl wir landen werden.

An die FDP-Delegation: Ich bin mir nicht sicher, ob Ihre Gemeindepräsidenten hier mitspielen werden. Der Finanzchef spielt auch nicht mehr mit, und er wird den Gemeinden die nötigen Argumente vorlegen, warum Fr. 8'000.– nicht sinnvoll sind, insbesondere, weil am runden Tisch, an dem der VSGP-Präsident dabei war, Fr. 6'000.– diskutiert wurden.

Bartl-Widnau: Ich gehe davon aus, dass die Gemeindepräsidenten der FDP auf Effizienz achten und möglichst attraktiv bleiben wollen und deshalb sicher nichts dagegen haben, wenn wir liberal denken. Der Unterschied bei Fr. 7'000.– und Fr. 8'000.– von rund 2,3 Mio. Franken wäre unseres Erachtens verkraftbar, sowohl für die Gemeinden als auch für den Kanton.

Hartmann-Walenstadt: Ich war am runden Tisch nicht dabei, bin mir aber auch nicht sicher, ob die Teilnehmenden des runden Tisches dieses Zahlenmaterial vorliegen hatten. Ich möchte Bartl-Widnau darauf hinweisen, dass der Unterschied zwischen Fr. 7'000.– und Fr. 8'000.– verkraftbar ist, wenn man von rund 2,3 Mio. Franken spricht. Aus Sicht des derzeitigen Ständerrates liegen 25 bis 30 Mio. Franken im Kantonshaushalt im Streubereich. Das wäre entsprechend nicht einmal mehr Streubereich. Wir halten nach wie vor am unbegrenzten Pendlerabzug fest.

Thoma-Andwil: Ordnungspolitisch unterstütze ich im Grundsatz den unbegrenzten Abzug, denn es handelt sich um Gestehungskosten. Das Hauptmotiv, das dagegenspricht, ist die Vermeidung von Steuerausfällen. Wir sind uns aber auch einig darüber, dass diese Gestehungskosten

notwendig sind, um eine Arbeit verrichten zu können. Entsprechend ist es nicht in Ordnung, einen Höchstbetrag festzusetzen. Selbstverständlich bestehen politische Realitäten, naiv bin in dieser Beziehung nicht. Meine politische Haltung werde ich weiterhin beibehalten, ich werde mich für den unbegrenzten Abzug einsetzen. Ich kann aber die Mehrheiten im Parlament berechnen. Deshalb nochmals konkret an die Mitte-EVP-Delegation die Frage, ob es möglich wäre, den Antrag auf Fr. 7'000.– zurückzuziehen und den Antrag für Fr. 8'000.– zu unterstützen. Fr. 8'000.– ist der höchste Begrenzungswert, den ein Kanton gemäss der Tabelle gesetzt hat, z.B. der Kanton Schwyz. Rapperswil-Jona und das Linthgebiet grenzen an diesen Kanton. Die Differenz von Fr. 1'000.– macht nicht so viel aus und wir hätten damit die politischen Wogen etwas geglättet – nicht, dass es im Parlament auch noch zu diesen Diskussionen kommt.

Dürr-Widnau: Schaut man nur auf den Kantonsanteil, mag es keine Rolle spielen, ob es 2 Mio. Franken mehr oder weniger sind. Wir können aber die Gemeinden und Kirchgemeinden nicht einfach ausblenden. Da kommen wir auf andere Zahlen. Die Ausgangslage ist Fr. 6'000.–, diese hat Mindereinnahmen von 4 bis 5 Mio. Franken zur Folge. Erhöhen wir auf Fr. 7'000.– können rund 90 Prozent der Steuerpflichtigen den vollen Abzug gelten machen. Sie wünschen sich 100 Prozent. Wenn wir die Zahlen anschauen, sprechen wir von Mindereinnahmen von 30 bis 40 Mio. Franken. Für Fr. 7'000.– liesse sich aus meiner Sicht eine Mehrheit im Rat finden. Wir wollen das auf den 1. Januar 2025 einführen und ein allfälliges Referendum vermeiden. Politisch ist es lediglich wichtig, dass wir höher liegen als die umliegenden Kantone. Die Argumentation haben Sie von Gmür-Bütschwil-Ganterschwil gehört: Das GA 1. Klasse plus den Abzug für P&Rail ergeben rund 7'000 Franken erhöhen.

Hartmann-Walenstadt: Betrachtet man die mutmasslichen Steuerausfälle der politischen Gemeinden sind es gemäss Vorlage der Regierung 4,3 Mio. Franken und bei einem Maximalabzug von Fr. 8'000.– 7,7 Mio. Franken, also 3,4 Mio. Franken mehr. Der Betrag an sich ist relativ hoch. Nicht auf den Fahrkostenabzug bezogen: Wenn etwas vom Kanton auf die Gemeinden überlagert wird, macht das für die Gemeinde Walenstadt jeweils rund ein Prozent aus. Man kann jetzt beim Pendlerabzug sagen, dass noch andere Faktoren hineinspielen. Wenn ich jetzt dieses Prozent umlagern, welches die politische Gemeinde Walenstadt zusätzlich tragen müsste, sind das rund 34'000 Franken. Das Steuerprozent in der Gemeinde Walenstadt liegt bei rund 120'000 bis 125'000 Franken. Diese Erhöhung müsste aushaltbar sein. Man sollte nicht nur den Absolutbetrag betrachten, sondern auch, welche Auswirkung es auf die einzelnen Gemeinden haben wird.

Fäh-Neckertal: In der Regel haben die Landgemeinden höhere Steuerfüsse und verlieren dadurch mehr. Gibt es eine Möglichkeit, diese Verteilung auf die Gemeinden in einem vernünftigen Rahmen abzubilden?

Heinz Baumgartner: Die 112,55 Prozent sind das gewogene Mittel, welches wir für die Ausfallberechnung verwendet haben. Anhand der Liste der Gemeindesteuerfüsse kann man feststellen, welche Gemeinden höher liegen würden.

Fäh-Neckertal: Ich meine, dass durch diese Erhöhung jede Gemeinde mehr oder weniger betroffen sein wird. Die Stadt St.Gallen hat vielleicht keine Ausfälle und andere Gemeinden wiederum sehr hohe. Lässt sich das aufgrund der Zahlen aus dem Jahr 2015 berechnen?

Heinz Baumgartner: Nein.

Gmür-Bütschwil-Ganterschwil: Dem Antrag der Mitte-EVP-Fraktion ist zuzustimmen. Es handelt sich hier um eine epische Diskussion, jeder hat sich seine eigene Wahrheit zum entsprechenden Betrag zurechtgelegt. Schlussendlich wird es auch ein politischer Bauchentscheid sein. Wir müssen in der Fraktion und schlussendlich auch im Rat eine Meinung durchsetzen.

Wir müssen vorsichtig sein, dass wir keine Diskussionen führen, die schlussendlich darauf hinauslaufen, dass wir gar nichts haben. Wir haben lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach und das wäre ein Abzug von Fr. 7'000.–. Bei Fr. 8'000.– würde die Taube auf dem Dach bereits ziemlich zu flattern beginnen. Die Steuerausfälle bei einem Abzug von Fr. 7'000.– liegen in einem erträglichen Rahmen, sodass wir den Rat davon überzeugen können.

Dobler-Oberuzwil: Dem Antrag der Mitte-EVP-Fraktion ist zuzustimmen.

Wir werden oft mit dem Kanton Aargau verglichen. Wir haben ursprünglich den Fahrkostenabzug begrenzt, um die Leute zu erziehen. Ich glaube, das werden wir mit 1'000 Franken mehr oder weniger nicht erreichen. Wir wollten aber damals die Mobilität in etwas andere Bahnen lenken und jetzt befindet man sich wieder auf entgegengesetztem Kurs, was nicht in meinem Sinn ist.

Pappa-St.Gallen: Die Erhöhung des Pendlerabzugs führt zu Ausfällen bei den Gemeinden wie auch bei den Kirchen, welche durch die zahlreichen Austritte bereits massiv belastet sind. Es gibt an verschiedenen Orten Ausfälle, die beachtet werden müssen. Wir haben vor acht Jahren den Pendlerabzug begrenzt, sogar mit einem Volksentscheid. Ich frage mich, warum aktuell überhaupt eine Veränderung nötig ist?

Dürr-Widnau: Wie sieht die Haltung der Regierung zu den Anträgen aus?

Regierungsrat Mächler: Wir schlagen Fr. 6'000.– vor. Wenn höher, dann minimal, also Fr. 7'000.– und nicht Fr. 8'000.–.

Kommissionspräsident: Wir stimmen zuerst über den Grundsatz «begrenzter oder unbegrenzter Abzug» ab.

Grundsatzabstimmung «begrenzter oder unbegrenzter Abzug»

Antrag

Hartmann-Walenstadt beantragt im Namen der SVP-Delegation, Art. 39 Abs. 1 Bst. a wie folgt zu formulieren:

«a) die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte ~~bis zum Betrag von Fr. 6000.–.~~»

Beschluss

Die vorberatende Kommission lehnt den Antrag der SVP-Delegation mit 10:5 Stimmen ab.

Dürr-Widnau stellt einen Ordnungsantrag zum Abstimmungsverfahren: Wir stellen zuerst Fr. 6'000.– gegenüber Fr. 7'000.– und im Anschluss den Obsiegenden gegenüber die Fr. 8'000.–.

Ordnungsantrag Dürr-Widnau

Antrag

Dürr Widnau beantragt folgendes Abstimmungsverfahren: Wir stellen zuerst Fr. 6'000.– gegenüber Fr. 7'000.– und im Anschluss den Obsiegenden gegenüber Fr. 8'000.–.

Die vorberatende Kommission stimmt dem Antrag Dürr-Widnau mit 12:1 Stimme bei 2 Enthaltungen zu.

Art. 39

Antrag

Gmür-Bütschwil-Ganterschwil beantragt im Namen der Mitte-EVP-Delegation, Art. 39 Abs. 1

Bst a wie folgt zu formulieren:

«a) die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte bis zum Betrag von ~~Fr. 6000.–~~ Fr. 7000.–.»

Beschluss

Die vorberatende Kommission zieht den Antrag der Mitte-EVP-Delegation dem Antrag der Regierung mit 12:3 Stimmen vor.

Art. 39

Antrag

Gmür-Bütschwil-Ganterschwil beantragt im Namen der Mitte-EVP-Delegation, Art. 39 Abs. 1

Bst a wie folgt zu formulieren:

«a) die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte bis zum Betrag von ~~Fr. 6000.–~~ Fr. 7000.–.»

Bartl-Widnau beantragt im Namen der FDP-Delegation, Art. 39 Abs. 1 Bst. a wie folgt zu formulieren:

«a) die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte bis zum Betrag von ~~Fr. 6000.–~~ Fr. 8000.–.»

Beschluss

Die vorberatende Kommission zieht den Antrag der FDP-Delegation dem Antrag der Mitte-EVP-Delegation mit 9:6 Stimmen vor.

Huber-Wildhaus-Alt St. Johann zu Abs. 2: Die Regierung erwähnte, dass sie bei einem Abzug von Fr. 6'000.– mit den 70 Rappen leben könnte. Nun obsiegt Fr. 8'000.–. Wird die Verordnung entsprechend angepasst?

Regierungsrat Mächler: Solange es nicht unbegrenzt ist, werden wir im Steuerhandbuch die 70 Rappen auf Fr. 8'000.– festlegen.

Gerig-Mosnang: Dann sind 70 Rappen abschliessend und können nicht abgestuft werden?

Regierungsrat Mächler: Die Tabelle wird so angepasst, dass es bis zum maximalen Abzug von Fr. 8'000.– 70 Rappen sein werden. Anschliessend wird es Abstufungen geben.

Dürr-Widnau: Es muss zwingend nach oben degressiv sein, ansonsten haben wir Fälle, die Geldleistungen stärker versteuern müssen. Diejenigen, die mit den Firmenautos mehr Kilometer machen und die tatsächlichen Kosten abrechnen. Bis zum Maximum sind es natürlich 70 Rappen.

Fäh-Neckertal: Ich sehe das etwas anders. Mich würde interessieren: Was macht dies auf die Fr. 8'000 gerechnet an zusätzlichen Ausfällen aus, wenn man mit 70 Rappen rechnet?

Regierungsrat Mächler: Wir müssten den zusätzlichen Ausfall berechnen, wenn bis zu Fr. 8'000.– die 70 Rappen gelten. Es wird zu etwas mehr Ausfällen führen.

Titel und Ingress

Kommissionspräsident: Titel und Ingress sind unbestritten.

4.3 Aufträge

Kommissionspräsident: Es werden keine Aufträge nach Art. 95 GeschKR gestellt.

4.4 Rückkommen

Kommissionspräsident: Ein Rückkommen wird nicht verlangt.

5 Gesamtabstimmung

Kommissionspräsident: Ich stelle fest, dass die Botschaft und der Entwurf der Regierung durchberaten sind. Wir kommen nun zur Gesamtabstimmung. Wer dem Kantonsrat Eintreten auf den «XXII. Nachtrag zum Steuergesetz (Erhöhung des Fahrkostenabzugs)», einschliesslich der Anträge, beantragen möchte, der bezeuge dies mit Handerheben.

Die vorberatende Kommission beschliesst in der Gesamtabstimmung mit 12:3 Stimmen dem Kantonsrat Eintreten auf die bereinigte Vorlage zu beantragen.

6 Abschluss der Sitzung

6.1 Bestimmung der Berichterstatterin/des Berichterstatters

Der Kommissionspräsident stellt sich als Berichterstatter zur Verfügung. Die vorberatende Kommission beauftragt ihren Kommissionspräsidenten, dem Kantonsrat mündlich Bericht zu erstatten.

6.2 Medienorientierung

Die vorberatende Kommission beauftragt ihren Kommissionspräsidenten und die Geschäftsführerin, eine Medienmitteilung zu veröffentlichen und über das Ergebnis der Beratung zu informieren.

Der Kommissionspräsident weist nochmals auf das Kommissionsgeheimnis hin, das auch nach der Publikation der Medienmitteilung Geltung hat.

6.3 Verschiedenes

Kommissionspräsident: Ich bedanke mich für die aktive Mitarbeit und schliesse die Sitzung um 12:10 Uhr.

Der Kommissionspräsident:

Die Geschäftsführerin:

Stefan Kohler
Mitglied des Kantonsrates

Aline Tobler
Parlamentsdienste

Beilagen

1. 22.23.07 «XXII. Nachtrag zum Steuergesetz (Erhöhung des Fahrkostenabzugs)» (Botschaft und Entwurf der Regierung vom 24. Oktober 2023); *mit dem Kantonsratsversand zugestellt*
2. Beantwortung der Fragen von Hartman-Walenstadt; *Unterlage in der Sitzungsapp*
3. Antworten Anfragen Gähwiler-Buchs; *Unterlage in der Sitzungsapp*
4. Pendlermobilität in der Schweiz 2019; Bundesamt für Statistik Mai 2021; *Unterlage in der Sitzungsapp*
5. BFS Pendlermobilität 2021 St.Gallen; *Unterlage in der Sitzungsapp*
6. Antworten zu Fragen Fäh-Neckertal; *Unterlage in der Sitzungsapp*
7. Präsentation Regierungsrat Mächler; *an der Sitzung verteilt*
8. Abklärung Auswirkung auf Finanzausgleich;
9. Antragsformular vom 14. Dezember 2023;
10. Medienmitteilung vom 21. Dezember 2023.

Geht (mit Beilagen) an

- Kommissionsmitglieder
- Geschäftsführung der Kommission
- Finanzdepartement (wie Seite 1)

Kopie (ohne Beilagen) an

- Fraktionspräsidentinnen und Fraktionspräsidenten
- Parlamentsdienste (Gs KR)