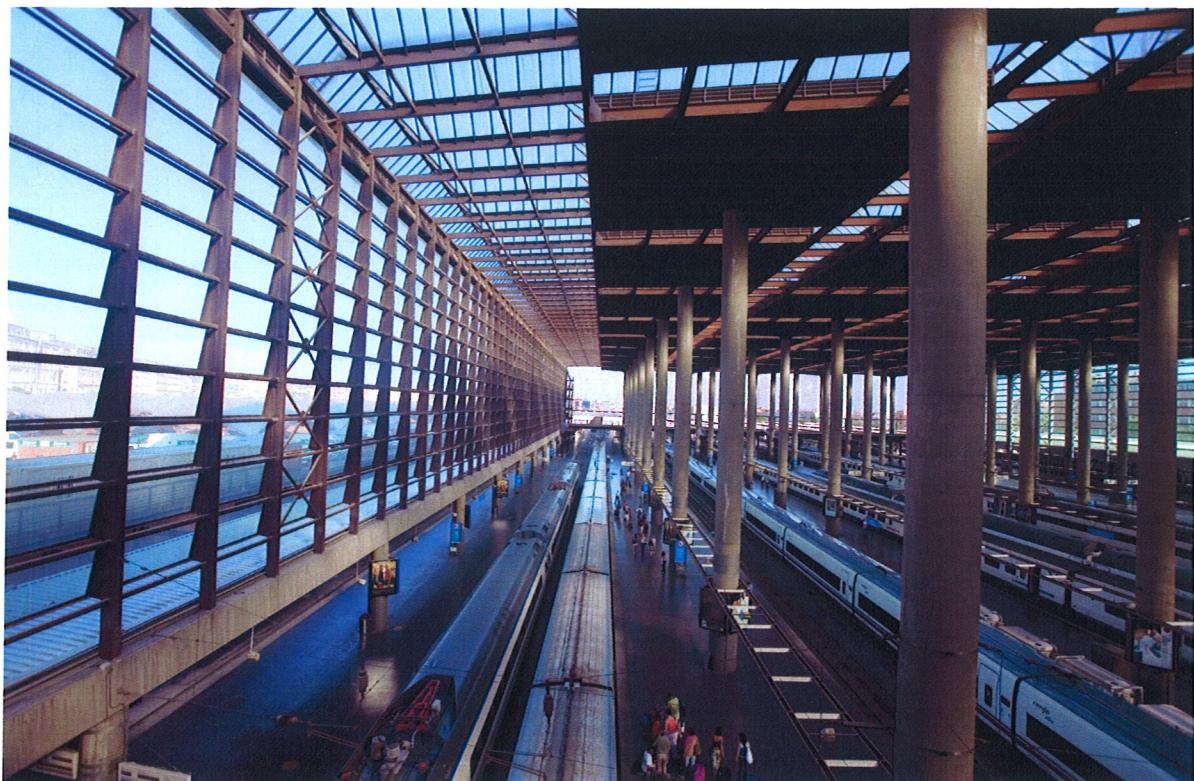


Bundesamt für Verkehr (BAV)

Versement Transport – ein Modell für die Schweiz?

Bericht vom 2. Dezember 2010



Inhaltsverzeichnis

I	Ausgangslage.....	4
II	Der Französische Versement Transport (VT).....	4
1	Allgemeines zum VT	4
2	Steuersubjekt, Steuerobjekt und Einnahmen des VT.....	5
2.1	Steuersubjekt	5
2.2	Steuerobjekt.....	6
2.3	Einnahmen aus dem VT	7
3	Diskussionspunkte des VT aus französischer Sicht.....	8
4	Vor- und Nachteile des VT aus französischer Sicht.....	10
4.1	Vorteile des VT.....	10
4.2	Nachteile des VT.....	10
4.3	Ergebnis	11
III	Kompatibilität des französischen Versement Transport mit dem schweizerischen Abgabemodell	12
1	Systemübersicht der schweizerischen öffentlichen Abgaben	12
2	Einordnung des französischen VT ins Schweizerische Abgaberecht.....	13
2.1	VT als Kausalabgabe?	13
2.2	VT als Steuer / Gemengsteuer?	13
3	Voraussetzungen für die Neueinführung eines schweizerischen VT	13
3.1	Gesetzliche Voraussetzungen	13
3.2	Bemessung der Steuern / Gemengsteuern	14
4	Zwischenergebnis	15
IV	Der Versement Transport (VT) – Ein Modell für die Schweiz?	16
1	Fragestellungen im Rahmen der Einführung einer schweizerischen Transportsteuer	16
1.1	Welche Ebene erhebt die Abgabe und wohin fliessen die Einnahmen?	16
1.2	Welche Unternehmen haben die Abgabe zu entrichten?	16
1.3	Wie soll das Steuerobjekt abgegrenzt werden und wie erfolgt die Bemessung der Abgabe?	16
1.4	Für welchen Zweck dürfen die Einnahmen verwendet werden?	17
2	Approximative Einnahmen einer Transportsteuer	17
2.1	Vorgehensweise und Berechnungsgrundlagen	17
2.2	Berechnungsmodell 1	18
2.2.1	Grundlagen der Berechnung	18
2.2.2	Berechnung 1a – Kalkulation/Erklärung	19
2.2.3	Berechnung 1b – Kalkulation/Erklärung	19
2.2.4	Würdigung der Berechnungsvarianten 1a und 1b.....	20

Bundesamt für Verkehr

Bern, 2. Dezember 2010

2.3	Berechnungsmodell 2	21
2.3.1	<i>Grundlagen der Berechnung</i>	21
2.3.2	<i>Berechnung 2a</i>	21
2.3.3	<i>Berechnung 2b</i>	22
2.4	Berechnungsmodell 3	22
2.4.1	<i>Grundlagen der Berechnung</i>	22
2.4.2	<i>Berechnung 2a</i>	23
3	Würdigung einer allfälligen Einführung der Transportsteuer aus schweizerischer Sicht	23
3.1	Vorteile einer schweizerischen Transportsteuer.....	24
3.2	Nachteile einer schweizerischen Transportsteuer.....	24

Bundesamt für Verkehr

Bern, 2. Dezember 2010

I Ausgangslage

Die Kapazität des öffentlichen Verkehrs stösst in der Schweiz an seine Grenzen. Mit Blick auf die prognostizierte Mobilitätszunahme der schweizerischen Bevölkerung zeigt sich, dass ein künftiger Ausbau und damit grosse Investitionen dringend vonnöten sind. Dabei stellt sich die Frage, wie diese Investitionen finanziert werden können.

Ein möglicher Lösungsansatz könnte dabei der Versement Transport (nachstehend VT) des französischen Rechts sein. Es handelt sich dabei um eine Transportsteuer, die in Frankreich zweckgebunden zur Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs erhoben wird.

PricewaterhouseCoopers AG wurde vom Bundesamt für Verkehr beauftragt zu überprüfen, inwie weit der VT ein Modell für die Schweiz sein könnte. Die vorliegende Analyse besteht entsprechend aus zwei Hauptteilen: Einerseits wird der VT des französischen Rechts detailliert beschrieben und hinsichtlich Steuersubjekt, Steuerobjekt und Steuerbemessung analysiert. Andererseits wird aufgezeigt, wie diese Transportsteuer ins schweizerische Abgaberecht integriert werden kann und welche fiskalrechtlichen Auswirkungen dabei entstehen können. Schliesslich werden im Sinne einer Würdigung die Vor- und Nachteile einer entsprechenden schweizerischen Abgabe dargestellt. Es freut uns, dem erteilten Auftrag nachzukommen.

II Der Französische Versement Transport (VT)

1 Allgemeines zum VT

Der Versement Transport („le versement transport“) ist eine Transportsteuer, die in Frankreich von Kommunen oder Kommunalverbänden zweckgebunden zur Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs erhoben werden kann¹.

Die 60-er Jahre waren in Frankreich von einem stetigen Niedergang des öffentlichen Regionalverkehrs begleitet. Dies war Grund dafür, dass neue finanzielle Möglichkeiten gesucht wurden, um begonnene und neue Projekte fertigzustellen und zu initiieren. Vor diesem Hintergrund wurde der VT in Paris im Jahre 1971 zuerst versuchsweise mittels loi n° 71-559 du 12 juillet 1971 eingeführt. Bereits im Jahre 1973² erfolgte die flächendeckende Einführung, wobei zunächst nur Ballungsgebiete mit mehr als 300'000 Einwohnern zur Erhebung berechtigt waren.

¹ Der hier verwendete Begriff Regionalverkehr entspricht dem deutschen Begriff ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr).

² Loi n° 73-640 du 11. juillet 1973.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 2. Dezember 2010

Art. 1 du loi n° 73-640 du 11. juillet 1973 bestimmt folgendes:

„En dehors de la région parisienne, les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, à l'exception des fondations et associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est de caractère social, peuvent être assujetties à un versement destiné au financement des transports en commun lorsqu'elles emploient plus de neuf salariés:

- *dans une commune ou une communauté urbaine dont la population est supérieure à 300.000 habitants. Ce seuil pourra être abaissé par décret;*
- *[...].“*

Die Bevölkerungsschwelle von ursprünglich 300'000 Einwohnern wurde bis heute sukzessive auf 10'000 Einwohner gesenkt. Sofern eine Kommune weniger als 10'000 Einwohner aufweist, hat sie die Möglichkeit, sich zu einem Kommunalverband zu formen (Zusammenschluss mehrerer Kommunen). Sofern Kommunalverbände mehr als 10'000 Einwohner aufweisen, sind diese zur Erhebung ebenfalls berechtigt.

Die Erhebung des VT ist im Ballungsgebiet Paris (Ile-de-France) gesetzlich zwingend vorgeschrieben. In den Provinzen, d.h. ausserhalb der Ile-de-France, sind die berechtigten Kommunen bzw. Kommunalverbände indessen nicht verpflichtet, einen VT zu implementieren. Vielmehr obliegt es ihrer freien Entscheidung, inwieweit die Abgabe erhoben werden soll. Auch die Höhe der Abgabe wird innerhalb bestimmter Grenzen von den Kommunen autonom festgelegt³.

Die Einnahmen aus der VT sind zweckgebunden. Sie dürfen einerseits für den Bau und den Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs eingesetzt werden. Andererseits dürfen die Einnahmen auch für den Ausbau von Veloabstellplätzen bei Bahnhöfen bzw. in Zügen verwendet werden. In der Praxis werden die Gelder zudem für den Ausbau von Schulbuslinien eingesetzt. Diese Verwendung ist aber, da nicht explizit gesetzlich vorgesehen, umstritten.

2 Steuersubjekt, Steuerobjekt und Einnahmen des VT

2.1 Steuersubjekt

Steuersubjekt des VT sind die Arbeitgeber der zur Erhebung berechtigten Kommunen mit mehr als neun Arbeitnehmern. Alle Unternehmen die diese Arbeitnehmeranzahl überschreiten, unterliegen grundsätzlich automatisch der Abgabe⁴. Betroffen sind dabei sowohl die privaten als auch die öffentlichen Unternehmen innerhalb der Kommune. Nicht abgabepflichtig sind indessen gemeinnützige Unternehmen. Unternehmen, die in verschiedenen Kommunen bzw. Kommunalverbänden

³ Zum Steuermass des VT vgl. nachstehend, Ziff. II. 2.2.

⁴ Voraussetzung ist, dass die entsprechende Kommune, in welcher sich die Unternehmung befindet, zur Abgabe berechtigt ist. Vgl. hierzu Ziff. II. 1 oben. Bei erstmaliger Überschreitung der neun-Mitarbeiter-Grenze gelten zudem Erleichterungen. Vgl. hierzu unten, Ziff. II.3.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 2. Dezember 2010

tätig sind, werden in jedem Gebiet steuerpflichtig, in welchem Sie mehr als neun Personen beschäftigen.

Aus juristischer Sicht baut der französische VT auf der Überlegung auf, dass der volkswirtschaftliche Nutzen des öffentlichen Verkehrs zumindest teilweise von den Begünstigten übernommen werden soll. Die Anknüpfung der Steuerpflicht an die Arbeitgeber wird dabei mit dem erhöhten Nutzen des öffentlichen Personenverkehrs für die Arbeitgeber begründet. Folgende Vorteile für die Unternehmen werden in der französischen Literatur bzw. in der französischen politischen Diskussion angebracht:

- Der Personenverkehr erhöhe die Erschliessung der Unternehmen;
- Aufgrund der besseren Erschliessung sei für die Arbeitgeber der Arbeitsmarkt und damit die Auswahl kompetenter Arbeitnehmer grösser (erweiterter Arbeitsmarkt);
- Aufgrund der besseren Erschliessung seien die Unternehmen auch für Kunden besser erreichbar;
- Ein effizienterer Personenverkehr führe dazu, dass die Arbeitnehmer und Kunden vermehrt den öV benutzen und der Individualverkehr abnehme. Damit können die Unternehmen auf die Erstellung von Parkplätzen verzichten, was sich kostensenkend auswirke;
- Aufgrund der kleineren Parkplatzanzahl erhöhe sich u.U. zudem die Nutzungsmöglichkeit ihrer Gewerbegebäuden.

2.2 Steuerobjekt

Der VT wird auf Basis der Lohnsumme der Arbeitnehmer erhoben. Massgebend ist dabei die Summe, welche auch den Sozialversicherungsabgaben unterliegt.

In der Ile-de-France wird der Steuersatz des VT von der zuständigen Behörde, dem STIF (syndicat des transports en Ile-de-France) festgelegt. Das STIF muss sich indessen an die folgenden gesetzlichen Maximalsätze halten:

- 2.6% der Lohnsumme in Paris und Hauts-de-Seine;
- 1.7% der Lohnsumme in Seine-Saint-Denis und Val-de-Marne;
- 1.4% der Lohnsumme in Essonne, Yvelines, Val d'Oise und Seine-et-Marne.

Seit dem Jahre 2004 werden in den genannten Departementen diese Maximalsätze angewendet.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 2. Dezember 2010

In der Provinz sind die zuständigen Behörden der Kommunen bzw. Kommunalverbände für die Festlegung des Steuermasses des VT zuständig. Dabei sind auch gesetzlich normierte Maximalsätze zu beachten. Diese betragen:

- 0.55% der Lohnsumme in Kommunen bzw. Kommunalverbänden mit 10'000 bis 100'000 Einwohnern;
- 1% der Lohnsumme in Kommunen bzw. Kommunalverbänden mit mehr als 100'000 Einwohnern;
- 1.75% der Lohnsumme in Kommunen bzw. Kommunalverbänden mit mehr als 100'000 Einwohnern, die zudem öffentliche Verkehrsmittel bauen oder erweitern wollen.

Zu beachten bleibt, dass die gesetzlich festgelegten Höchstsätze um maximal 0.05% überschritten werden dürfen.

Die effektiv festgelegten Steuersätze variieren in Frankreich zwischen 0.2% und 2.6%. Einige konkrete Beispiele für das Ballungsgebiet Ile-de-France und die Provinz sind in nachstehender Tabelle aufgelistet:

Abgabesatz der VT (Auswahl)	
Kommunalverband	in % der Lohnsumme
Paris	2.6
Marseille	1.8
Bordeaux	1.8
Lyon	1.8
Annecy	0.9

2.3 Einnahmen aus dem VT

Der VT hat in Frankreich eine enorme Bedeutung erlangt. Dies ergibt sich bereits mit Blick auf die Einnahmen, welche die Abgabe generiert (gemäss Statistik des französischen Verkehrsministeriums, Stand 2010):

Bruttoeinnahmen der VT der Jahre 2003 – 2005 (unterteilt in Ile-de-France und Provinz)		
Jahr	Ile-de-France (in Mio. Euro)	Provinz (in Mio. Euro)
2003	2'436	2'103
2004	2'557	2'252
2005	2'681	2'402

Die Höhe der Einnahmen macht deutlich, dass den französischen Kommunalverbänden mit dem VT für den Bau und Betrieb des Transportwesens ein erheblicher finanzieller Gestaltungsspielraum zukommt. Mit Einführung des VT konnten die Kommunalverbände ihre eigenen Zuschüsse an den öffentlichen Verkehr begrenzen. Kommunen, die auf die Erhebung verzichteten, oder mangels Einwohneranzahl nicht berechtigt waren, mussten weiterhin den Defizitausgleich aus ihrem Haushalt decken und konnten so kaum noch Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr vornehmen.

3 Diskussionspunkte des VT aus französischer Sicht

Einige Diskussionspunkte des VT wurden in der französischen Politik, Wissenschaft und Praxis eingehend thematisiert. Aufgrund unserer Recherchen und unter Bezug der französischen Spezialisten von PwC Paris konnten wir die folgenden u.E. relevanten Punkte herauskristallisieren:

- Der VT knüpft an die Bruttolohnsumme an und führt so für die Arbeitgeber je nach Standort zu erheblichen Mehrkosten. Gerade in jüngster Zeit wurde aufgrund der wirtschaftlichen Rezession und der hohen Arbeitslosigkeit die Diskussion um die Arbeitgeberlasten und die Kosten des Faktors Arbeit auch in Frankreich neu entfacht. Arbeitgebervertreter bringen vor, dass eine Erhöhung der Arbeitgeberkosten im globalen Umfeld stets mit einem Wettbewerbsnachteil verbunden sei.
- Die französischen Arbeitgeber finanzieren den Bau und Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs im Umfang von ca. 44%⁵. Von Seiten der Arbeitgeber stellt sich hier die Frage, ob dieser hohe Finanzierungsbeitrag ihrem effektiven Vorteil entspricht. Dagegen steht gemäss den Arbeitgebern namentlich die Tatsache, dass der Regionalverkehr in Frankreich zu weniger als 40% für den Berufsverkehr verwendet werde. Eine höhere Beteiligung des Staates an der Finanzierung des ÖV wird entsprechend gefordert.

⁵ Basis 2005. Dies ergibt sich aus der enquête annuelle sur les transports urbains. Es handelt sich hier um eine Befragung, wie sie u.a. vom CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) durchgeführt wird.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 2. Dezember 2010

- Französische Arbeitgeber verlangen schliesslich neben einer Senkung der Sätze auch ein Mitspracherecht bei der Verwendung der Abgabe. Gefordert werden teilweise auch höhere Billett tarife sowie die Beteiligung weiterer indirekter Nutzniesser wie Grundstückseigentümer und Autofahrer.
- Für den VT sind lediglich Unternehmen abgabepflichtig, die mehr als neun Arbeitnehmer beschäftigen. Diese Grenze könnte im Einzelfall einen Einfluss auf die Anstellung eines zehnten Arbeitnehmers haben. Der Verzicht auf die Anstellung eines zehnten Arbeitnehmers hätte indessen negative volkswirtschaftliche Konsequenzen. Hier ist zudem festzuhalten, dass für Unternehmen, welche per 31. Dezember die Grenze überschreiten, Erleichterungen gelten: Für die folgenden drei Jahre, sind sie von dem VT befreit. Für das vierte Jahr erhalten sie eine Vergünstigung von 75%, für das fünfte Jahr von 50%, für das sechste Jahr von 25%. Erst nach Ablauf dieser sechs Jahre werden sie vollumfänglich steuerpflichtig.
- Zu beachten bleibt, dass der VT nur in Kommunen erhoben werden darf, die mindestens 10'000 Einwohner zählen. Für kleine Regionen bedeutet dies einen Nachteil.
- Die Einführung des VT führte für zahlreiche Kommunalverbände zu beachtlichen Mehreinnahmen, die zweckgebunden eingesetzt werden mussten⁶. Dies bot die Gefahr, dass gewisse Körperschaften die neue Steuer als scheinbar unerschöpfliche und ständig steigende Geldquelle betrachteten. Bei Investitionen wurde entsprechend ein sinnvolles Mass zum Teil überschritten. Einige realisierte Projekte waren ineffizient und generierten vor allem hohe Folge- und Betriebskosten. Folge davon war, dass in diesen Gebieten die Einnahmen aus dem VT nur noch für die Betriebskosten verwendet werden mussten. Weitere Investitionen mussten die Kommunen mittels Fremdkapital finanzieren, was eine zusätzliche Zinslast zur Folge hatte. Diese (nur in Einzelfällen aufgetretene) Misswirtschaft führte zu einer Abwärtsspirale.

Aus den genannten Diskussionspunkten lassen sich spezifische Vor- und Nachteile des VT ableiten (vgl. hierzu nachstehend).

⁶ Zu den Einnahmen des VT vgl. Statistik oben, Ziff. II.2.3.

4 Vor- und Nachteile des VT aus französischer Sicht

4.1 Vorteile des VT

- Mit Blick auf die Tabelle unter Ziff. II.2.3 zeigt sich, dass sich der VT durch eine hohe Ergiebigkeit auszeichnet.
- Der VT knüpft an den Lohn an, wie er der französischen Sozialversicherungsgesetzgebung unterliegt. Entsprechend gestaltet sich die Erhebung als relativ einfach und kostengünstig. Zudem hält sich der Mehraufwand bei den Unternehmen in Grenzen.
- Der VT finanzierte in Frankreich aufgrund seiner Ergiebigkeit den öffentlichen Regionalverkehr nachhaltig. Die Kommunen bzw. Kommunalverbände erhielten grosse Gestaltungsspielräume bei Investitionen und dem Betrieb des öffentlichen Verkehrs.
- Die bessere Erschliessung hat für die Arbeitgeber den Vorteil des erweiterten Arbeitsmarktes. Dieser Vorteil ist indessen schwer messbar.

4.2 Nachteile des VT

- Der VT basiert auf der Lohnsumme und führt entsprechend zu einer Erhöhung der Lohnnebenkosten. Damit verbunden besteht die Gefahr der wirtschaftlichen Schwächung der entsprechenden Region bzw. aus globaler Sicht von Frankreich.
- Der VT führt zu hohen zweckgebundenen Einnahmen. Dies schafft einen Anreiz für Fehlinvestitionen.
- Die Arbeitgeber finanzieren über 40% des öffentlichen Regionalverkehrs. Ihr Nutzen wird tiefer liegen.
- Die bestehenden Eintrittsschwellen (Kommune mit mind. 10'000 Einwohner bzw. Unternehmen mit mehr als neun Arbeitnehmer) schaffen im Einzelfall Ungerechtigkeiten. Unternehmen, die bislang neun oder weniger Angestellte beschäftigten, werden die Anstellung eines zehnten Mitarbeiters sorgfältig prüfen. Kommunen mit weniger als 10'000 Einwohnern dürfen keine VT erheben und müssen entsprechend die Kosten des öV weitgehend selber übernehmen. Dies kann zu einer Benachteiligung von kleineren und/oder Randregionen führen.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 2. Dezember 2010

4.3 Ergebnis

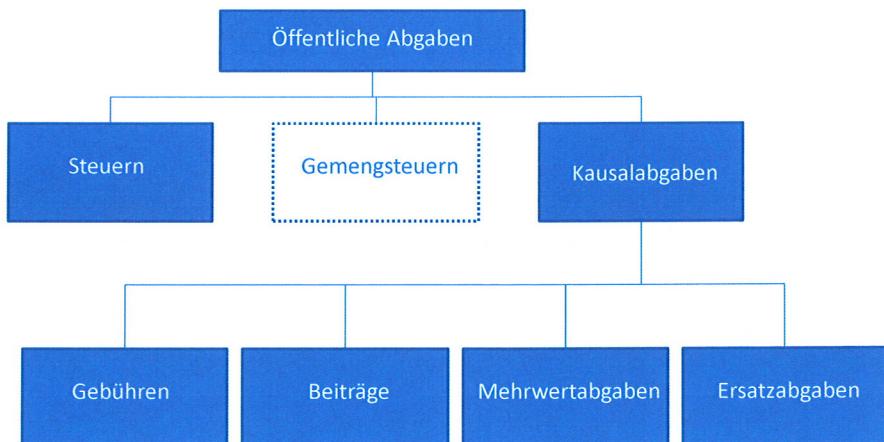
Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der VT in zahlreichen Punkten grosses Diskussionspotenzial mit sich bringt. Dennoch scheint die Abgabe in Frankreich fest verankert. Selbst der überwiegende Teil der Kritiker des VT fordert zwar Änderungen und Systemanpassungen, nicht aber eine generelle Abschaffung des VT.

III Kompatibilität des französischen Versemten Transport mit dem schweizerischen Abgabemodell

1 Systemübersicht der schweizerischen öffentlichen Abgaben

In Anlehnung an den VT soll nachstehend versucht werden, diese Abgabe ins Schweizerische System einzufügen.

Die öffentlichen Abgaben lassen sich in der Schweiz gemeinhin wie folgt gliedern:



Öffentliche Abgaben können grundsätzlich in zwei Hauptgefässe unterteilt werden: In Steuern und in Kausalabgaben. Steuern sind voraussetzungslos geschuldete öffentliche Abgaben. Demgegenüber haben Kausalabgaben einen besonderen Entstehungsgrund, so dass die Berechtigung besteht, von den Pflichtigen zusätzlich zu ihrer ordentlichen Steuerbelastung eine Abgabe zu erheben.

Abgaben, welche sowohl Elemente einer Kausalabgabe als solche einer Steuer aufweisen, werden als Gemengsteuern bezeichnet. Ein Teil ihres Beitrages ist ein Entgelt für eine staatliche Leistung (im Sinne einer Gebühr bzw. eines Beitrages), der Rest ist eine gegenleistungslose Abgabe (Steuer).

Die Unterscheidung zwischen Steuern und Kausalabgaben ist nicht zuletzt aufgrund deren Bemessung von grosser Bedeutung:

Für die Bemessung der *Kausalabgaben* gelten zwei besondere Grundsätze, nämlich das Kosten-deckungsprinzip und das Äquivalenzprinzip. Diese Prinzipien beschränken die Höhe der Abgaben:

Bundesamt für Verkehr

Bern, 2. Dezember 2010

Nach dem Kostendeckungsprinzip soll der Gesamtertrag der erhobenen Abgaben die Gesamtkosten des Gemeinwesens für den betreffenden Verwaltungszweig nicht oder höchstens geringfügig übersteigen. Nach dem Äquivalenzprinzip darf die erhobene Abgabe im Einzelfall zum objektiven Wert der Leistung nicht in ein offensichtliches Missverhältnis treten und muss sich in vernünftigen Grenzen bewegen.

Für die Bemessung von Steuern bzw. Gemengsteuern, gelten die aufgrund des Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzips gezogenen Grenzen nicht. Auf die Bemessung von Steuern bzw. Gemengsteuern wird nachstehend unter Ziff. III.3 eingegangen.

2 Einordnung des französischen VT ins Schweizerische Abgaberecht

2.1 VT als Kausalabgabe?

Wie erwähnt, wird der VT in Frankreich mit dem Zweck erhoben, den Bau und Betrieb des öffentlichen Regionalverkehrs zu finanzieren. Steuersubjekt sind dabei Unternehmen mit mehr als neun Angestellten. Die Anknüpfung an die Unternehmen erfolgt mit der Begründung, dass diese aufgrund der besseren Mobilität von einem ausgeweiteten Arbeitsmarkt profitieren können. Der VT kann indessen nicht als reine Kausalabgabe qualifiziert werden, da der unmittelbare Zusammenhang zwischen der Leistung und der Gegenleistung nur teilweise erfüllt ist: Zwar haben die Unternehmen einen Vorteil aus der besseren öV-Erschliessung. Dieser Vorteil geht aber wohl nur teilweise über den Vorteil hinaus, den die Allgemeinheit an der öV-Erschliessung hat.

2.2 VT als Steuer / Gemengsteuer?

Eine reine Steuer scheint indessen auch nicht vorzuliegen, da die Schuld nicht abstrakt ist, sondern in Bezug auf eine staatliche Leistung erfolgt. Es fehlt bei der VT mithin an der für Steuern typischen „voraussetzunglosen“ Schuld. Daraus ergibt sich, dass der VT als Gemengsteuer zu qualifizieren ist, weist dieser doch Elemente der Steuer sowie der Kausalabgabe auf. Aus rechtlicher Sicht werden Gemengsteuern den Steuern gleichgesetzt (vgl. nachstehend).

3 Voraussetzungen für die Neueinführung eines schweizerischen VT

3.1 Gesetzliche Voraussetzungen

Bei der VT handelt es sich um eine Gemengsteuer. Für die Implementierung einer Gemengsteuer gelten dieselben Voraussetzungen wie bei der Einführung einer neuen Steuer.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 2. Dezember 2010

Steuern und entsprechend auch Gemengsteuern dürfen nur gestützt auf ein Gesetz im formellen Sinn erhoben werden. Das Gesetz muss umschreiben:

- den Kreis der Abgabepflichtigen,
- den Gegenstand der Abgabe,
- die absolute Höhe der Abgabe, wenigstens aber die Bemessungsgrundlagen,
- die Ausnahmen von der Abgabepflicht.

Diese Grundsätze gelten nach Massgabe von Art. 127 Abs. 1 BV für Steuern / Gemengsteuern uneingeschränkt. Wichtig ist dabei, dass das entsprechende Gesetz auch den genauen Steuertarif nennt. Zu beachten bleibt, dass die Notwendigkeit einer formellgesetzlichen Grundlage eines politischen Konsenses bedarf. Sofern die Gemengsteuer auf Bundesebene eingeführt werden soll, oder die Kantone zur Erhebung verpflichtet werden sollen, ist zudem eine Verfassungsänderung vonnöten.

3.2 Bemessung der Steuern / Gemengsteuern

Art. 8 BV und Art. 127 Abs. 2 BV legen fest, dass Steuern (auch wenn das Kostendeckung- bzw. Äquivalenzprinzip nicht gilt) keineswegs in beliebiger Höhe festgelegt werden dürfen. Vielmehr hat sich der Gesetzgeber an verfassungsmässig verankerte Grundsätze zu halten. Aus Art. 8 BV und Art. 127 Abs. 2 BV ergibt sich folgendes:

- Allgemeinheit der Besteuerung. Verlangt ist, dass alle Personen nach derselben gesetzlichen Ordnung erfasst werden, mithin keine Steuerprivilegien gewährt werden.
- Gleichmässigkeit der Besteuerung. Dies bedeutet, dass Personen in gleichen Verhältnissen in derselben Weise belastet sind und dass wesentliche ungleiche Verhältnisse auch zu ungleicher Belastung führen müssen.
- Besteuerung nach wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit. Dies bedeutet, dass jedermann im Verhältnis der Mittel, die ihm zur Verfügung stehen, zur Deckung des staatlichen Finanzbedarfs beitragen soll.
- Verbot der konfiskatorischen Besteuerung. Damit soll sichergestellt werden, dass das Eigentum nicht in Frage gestellt wird. Die Steuer darf daher weder das vorhandene Vermögen ausöhnen noch die Neubildung von Vermögen verhindern.

Bei der Einführung einer allfälligen VT könnte dabei namentlich die Frage der Allgemeinheit der Besteuerung diskutiert werden. Zu beachten bleibt, dass der VT einerseits lediglich von Unterneh-

Bundesamt für Verkehr

Bern, 2. Dezember 2010

men ab einer bestimmten Beschäftigtenanzahl erhoben wird. Andererseits bilden Privatpersonen, die im Rahmen des Freizeitverkehrs die öV mitbenützen, kein Steuersubjekt. U.E. dürfte indessen ein schweizerischer VT bei entsprechender Ausgestaltung dem Grundsatz der Allgemeinheit nicht widersprechen. Gemäss Gerichtspraxis sind betreffend Allgemeinheit der Besteuerung sachlich begründete Ausnahmen und Freigrenzen zulässig. Die Begründung solcher Ausnahmen kann selbst darin bestehen, dass die betreffenden Personen (also z.B. Privatpersonen) durch andere Abgaben bereits angemessen belastet sind.

4 Zwischenergebnis

Aus rechtlicher Sicht könnte eine Steuer analog VT in der Schweiz grundsätzlich implementiert werden. Zu beachten gilt, dass in diesem Zusammenhang namentlich der verfassungsmässige Grundsatz der Allgemeinheit der Besteuerung eingehend diskutiert werden müsste.

Die Einführung müsste in jedem Fall auf Basis einer formellgesetzlichen Grundlage erfolgen, in welcher der Kreis der Abgabepflichtigen, der Gegenstand der Abgabe, die absolute Höhe sowie die Ausnahmen bestimmt würde. Sofern die Abgabe vom Bund erhoben werden soll oder der Bund die Kantone zu einem VT verpflichten will, ist überdies eine Änderung der Bundesverfassung vonnöten, womit die Implementierung eher nur mittel- bis langfristig in Frage kommt.

IV Der Versegment Transport (VT) – Ein Modell für die Schweiz?

1 Fragestellungen im Rahmen der Einführung einer schweizerischen Transportsteuer

Auch in der Schweiz muss angesichts der zunehmenden Mobilität die künftige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (Neuinvestitionen und wachsender Unterhalt) diskutiert werden. Wie unter Ziff. III. oben aufgezeigt wurde, erscheint aus rechtlicher Sicht die Einführung eines nach französischem Modell strukturierter schweizerischen VT bzw. einer Transportsteuer denkbar⁷.

Davon ausgehend, dass die Abgabe von Unternehmen erhoben werden soll, wären für die Schweiz verschiedene wichtige Eckpunkte zu bestimmen bzw. zu diskutieren.

1.1 Welche Ebene erhebt die Abgabe und wohin fliessen die Einnahmen?

- Zu bestimmen ist, welche Staatsebene die Abgabe erheben soll (Bund, Kantone oder Gemeinden). Neben dem Bezug der Steuer muss auch die Verteilung der Einnahmen geregelt werden. Zu beachten ist, dass in der Schweiz sowohl der Bund wie auch die Kantone und Gemeinden an der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs beteiligt sind. Entsprechend müssten die Einnahmen auch auf die Ebenen aufgesplittet werden bzw. Finanzierungsaufgaben neu verteilt werden.
- Denkbar wären auch weitere Abgrenzungskriterien wie Investitionsbedarf etc., die jedoch eventuell schwerer einzugrenzen bzw. zu kontrollieren sind.

1.2 Welche Unternehmen haben die Abgabe zu entrichten?

- Anknüpfung an beschäftigte Mitarbeiter analog dem französischen Modell? Zu beantworten ist auch die Frage, ob an Vollzeitbeschäftigte angeknüpft wird. Falls nicht, könnte dies zu einem Nachteil für Teilzeitangestellte führen.
- Anknüpfung an weitere messbare Grössen wie Umsatz etc.?

1.3 Wie soll das Steuerobjekt abgegrenzt werden und wie erfolgt die Bemessung der Abgabe?

- Analog dem französischen Modell ist die Anknüpfung an die Lohnsumme auch in der Schweiz denkbar. Möglich wäre indessen auch z.B. die Erhebung eines fixen Betrages pro Mitarbeiter.

⁷ Zu beachten bleibt, dass aus politischer Sicht eine "neue" Steuer schwer durchsetzbar sein wird.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 2. Dezember 2010

- Gemäss dem französischen Modell variiert das Steuermass im Umfang von 0.2% bis 2.6% der massgeblichen Lohnsumme. Eine Bestimmung des massgeblichen Steuermasses wäre auch in der Schweiz von zentraler Bedeutung⁸.

1.4 Für welchen Zweck dürfen die Einnahmen verwendet werden?

- Verwendung für Bau und Betrieb des öV.
- Verwendung auch für z.B. Veloinfrastruktur und Strassenbau?

2 Approximative Einnahmen einer Transportsteuer

2.1 Vorgehensweise und Berechnungsgrundlagen

In Anlehnung an den VT haben wir nachstehend approximative Einnahmen einer Schweizerischen Transportsteuer unter Zugrundelegung folgender Eckwerte ermittelt:

- Die angestellten Berechnungen basieren einheitlich auf ermittelten Werten des Jahres 2008.
- Im Berechnungsmodell 1 sind wir davon ausgegangen, dass die schweizerische Transportsteuer analog des französischen VT ebenfalls an die Lohnsumme anknüpfen würde. Die Berechnung 1a geht davon aus, dass der VT von sämtlichen Unternehmen in der Schweiz, d.h. unabhängig von deren Mitarbeiteranzahl, erhoben wird. In der Berechnung 1b haben wir angenommen, dass (analog dem französischen Modell) nur diejenigen Unternehmen steuerpflichtig werden, die mehr als neun Mitarbeiter beschäftigen. In Anlehnung an den französischen VT haben wir bezüglich des anzuwendenden Steuermasses jeweils die gesamte Bandbreite berechnet (also mit 0.2% bis 2.6%). Wie hoch das Steuermass schlussendlich effektiv angesetzt werden soll, ist stets Ausfluss einer allfälligen politischen Diskussion.
- Im Berechnungsmodell 2 sind wir davon ausgegangen, dass die Höhe der gesamthaft geschuldeten schweizerischen Transportsteuer an die Anzahl Mitarbeiter anknüpft, d.h. dass die Unternehmen für jeden Mitarbeiter eine Pauschalabgabe leisten müssten. Als Richtwert gilt es, mittels einer solchen Pauschalabgabe jährliche Einnahmen von rund CHF 500 Mio. zu erzielen. Die Berechnungsvariante 2a geht wiederum davon aus, dass die Pauschalabgabe bei sämtlichen Unternehmen erhoben wird. Die Berechnungsvariante 2b basiert auf der Annahme, dass (analog dem französischen Modell) die Abgabe bloss von denjenigen Unternehmen erhoben wird, die mehr als 9 Mitarbeiter beschäftigen.
- Im Sinne eines Exkurses haben wir im Berechnungsmodell 3 zudem dargestellt, welche prozentuale Erhöhung des Gewinnsteuersatzes der juristischen Personen bei der direkten Bun-

⁸Vgl. unsere Berechnungsannahmen unten, Ziff. IV.2.2.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 2. Dezember 2010

dessteuer erforderlich wäre, damit jährliche Zusatzeinnahmen von CHF 500 Mio. generiert werden können.

- Schliesslich gilt es folgendes festzuhalten: Eine verbesserte öV-Erschliessung kann zu einer Reduktion der Gewinnungskosten im Sinne des Fahrkostenabzugs führen. Entsprechend würden anstelle der Autokosten sodann vermehrt öV-Kosten als Abzug geltend gemacht werden, was grundsätzlich steuerliche Mehreinnahmen generieren würde. Diese lassen sich indessen kaum plausibel eruieren.

2.2 Berechnungsmodell 1

2.2.1 Grundlagen der Berechnung

Marktwirtschaftliche ⁹ Unternehmen und Beschäftigte ¹⁰ nach Grössenklassen 2008				
Grössenklassen (In Vollzeitäquivalenten ¹¹)	Unternehmen ¹²	%	Beschäftigte ¹³	%
KMU (≤ 249)	311'707	99.6	3'320'962	82.7
Mikrounternehmen (bis 9)	272'346	87.1	1'135'604	28.3
Kleine Unternehmen (10-49)	33'183	10.6	1'158'221	28.8
Mittlere Unternehmen (50-249)	6'178	2.0	1'027'137	25.6
Grosse Unternehmen (≥ 250)	1'154	0.4	695'875	17.3
Total	312'861	100.0	4'016'837	100.0

⁹ Ein Produzent gilt als marktwirtschaftlich, wenn seine Produktion mehrheitlich für den Markt bestimmt ist, als nicht-marktwirtschaftlich, wenn er mehrheitlich nicht-marktbestimmte Produkte herstellt. Im öffentlichen Sektor gelten die Verwaltungen als nicht-marktwirtschaftlich, die öffentlichen Unternehmen als marktwirtschaftlich.

¹⁰ Hier wird das Total der Beschäftigten (Vollzeit sowie Teilzeit) ohne Aufrechnung auf Vollzeitäquivalente dargestellt: Als Beschäftigte gelten alle Personen, die am Stichtag während mindestens 6 Stunden pro Woche in einer Arbeitsstätte eine Tätigkeit ausüben; unabhängig davon, ob sie entlohnt werden oder nicht. Beschäftigte mit mehreren Arbeitgebern werden mehrmals gezählt (bei jedem Arbeitgeber einmal). Lehrlinge gelten als Vollzeitangestellte und werden zu den Beschäftigten der Arbeitsstätte gezählt, in der sie tätig sind. Siehe hierzu Eidgenössische Betriebszählung 2008, Wirtschaftsstruktur, des BFS von 2010, S. 6.

¹¹ Vollzeitäquivalente: Zur besseren Vergleichbarkeit der Ergebnisse werden die Teilzeitstellen auf Vollzeitstellen umgerechnet. Um die Vollzeitäquivalente zu berechnen, werden die Kategorien Vollzeit und Teilzeit (I und II) mit dem mittleren Beschäftigungsgrad der jeweiligen Kategorie multipliziert (Vollzeit mind. 90%, Teilzeit I zwischen 50 und 89% und Teilzeit II unter 50%). Vgl. Betriebszählung 2008 des BFS von 2010, S. 8.

¹² Siehe <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/06/02/blank/key/01/groesse.html>, besucht am 27. Oktober 2010.

¹³ Siehe Betriebszählung 2008 des BFS von 2010, S. 6.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 2. Dezember 2010

Gesamtschweizerische Bruttolöhne	
Bruttolöhne ¹⁴	MCHF 266'423

2.2.2 Berechnung 1a – Kalkulation/Erklärung

In dieser approximativen Berechnungsvariante wird das in Anlehnung an das französische Modell der VT anvisierte Steuermass (0.2% bis 2.6%) auf den im Rahmen des BIP ermittelten Gesamtbeitrag der von inländischen Arbeitnehmern erhaltenen Bruttolöhne (CHF 266'423 Mio.) angewendet. Damit kann die finanzielle Auswirkung einer auf Basis der sozialversicherungsrechtlichen Brutto- lohnsumme durchgeführten Steuererhöhung hergeleitet werden. Dies bedeutet konkret folgendes:

Kalkulation der steuerlichen Mehreinnahmen		
Steuermass (%)	Berechnung	Resultat (CHF / Jahr)
0.2	266'423'000'000 x Steuermass	532'846'000
0.5		1'332'115'000
2.6		6'926'998'000

Die daraus resultierenden steuerlichen Mehreinnahmen pro Jahr würden sich – je nach Ausgestaltung des Steuermasses im Rahmen des verwendeten Toleranzbereiches von 0.2 – 2.6 % – zwischen ca. **CHF 533 – 6'927 Mio.** bewegen.

2.2.3 Berechnung 1b – Kalkulation/Erklärung

Bezüglich der hier angestellten Berechnungsvariante kann grundsätzlich auf die vorangehenden Ausführungen zu Ziffer IV.2.2.2 verwiesen werden. Einzig erfolgt hier die Berechnung analog dem französischen Modell nur unter Berücksichtigung derjenigen Unternehmen, die mehr als neun Mitarbeiter beschäftigen. Problematisch bei dieser Berechnungsvariante ist, dass die von Arbeitnehmern solcher Unternehmen gesamthaft erhaltenen Bruttolöhne nicht exakt zu denjenigen von Arbeitnehmern von Unternehmen mit neun oder weniger Mitarbeitern abgegrenzt werden können¹⁵. Vereinfachend wird daher für die nachfolgende Berechnung allen Mitarbeitern ein gleich hoher Bruttolohn unterstellt.

¹⁴ Siehe Berechnungstabelle „Kontensequenz der Gesamtwirtschaft und der institutionellen Sektoren zu laufenden Preisen“ für die Periode 1990 – 2008 des BFS, abrufbar unter <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/04/02/01/key/kontensequenz.html>, besucht am 27. Oktober 2010. Unter S.14 Code II.1.2.D.11 der entsprechenden Tabelle werden die Bruttolöhne aufgeführt. Dieselben bilden unter Bezug der „Sozialbeiträge der Arbeitgeber“ die Rubrik „Arbeitnehmerentgelt“. Das Arbeitnehmerentgelt umfasst sämtliche Geld- und Sachleistungen, die von einem Arbeitgeber an einen Arbeitnehmer erbracht werden, und zwar als Entgelt für die von diesem im Darstellungszeitraum geleistete Arbeit. Vorliegend interessiert nur das um die Sozialbeiträge der Arbeitgeber gekürzte Arbeitnehmerentgelt, sprich die gesamtschweizerisch ausbezahlten resp. erhaltenen Bruttolöhne von CHF 266'423 Mio. Darin enthalten sind ebenfalls die von privaten Organisationen ohne Erwerbszweck ausbezahlten Bruttolöhne im Umfang von CHF 6'668 Mio. gemäss S.15 Code II.1.D.11 der vorerwähnten Berechnungstabelle.

¹⁵ Es existieren hierzu keine plausiblen Erhebungen.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 2. Dezember 2010

Kalkulation ausbezahilter Bruttolöhne von Unternehmen mit mehr als neun Beschäftigten		
	Berechnung	Resultat (CHF/Jahr)
Bruttolöhne	266'423'000'000 / 4'016'837 x (4'016'837-1'135'604)	191'102'287'585

Kalkulation der steuerlichen Mehreinnahmen		
Steuermass (%)	Berechnung	Resultat (MCHF / Jahr)
0.2	191'102'287'585 x Steuermass	ca. 382
0.5		ca. 956
2.6		ca. 4'969

In einem ersten Schritt interessieren die von Unternehmen mit mehr als neun Mitarbeitern für ihre Arbeitnehmer jährlich aufgewendeten Bruttolöhne. Dabei wird die Summe der relevanten Bruttolöhne (CHF 266'423'000'000) ins Verhältnis zur tatsächlichen Anzahl Beschäftigter solcher Unternehmen (4'016'837 x (4'016'837-1'135'604)) gesetzt.

Die solchermassen ermittelte Bruttolohnsumme (CHF 191'102'287'585) wird schliesslich mit dem jeweiligen Steuermass (0.2% bis 2.6%) multipliziert. Die daraus resultierenden steuerlichen Mehreinnahmen pro Jahr würden sich – je nach Ausgestaltung des Steuermasses im Rahmen des verwendeten Toleranzbereiches – zwischen ca. **CHF 382 – 4'969 Mio.** bewegen.

2.2.4 Würdigung der Berechnungsvarianten 1a und 1b

Die als Grundlage für die Berechnungsvarianten 1a und 1b herangezogenen Zahlenwerte der gesamtschweizerischen Bruttolöhne basieren auf den von schweizerischen Ausgleichskassen ermittelten Werten, d.h. dem effektiven Mittelfluss inländischer Bruttolöhne. Der im Rahmen der Berechnungen verwendete Betrag inländischer Bruttolöhne ist zufolge spezifischer Korrekturrechnungen bereinigt, so dass nur die Bruttolöhne aus Erwerbstätigkeit, welche gesamthaft den inländischen privaten Haushalten zugeflossen sind, ausgewiesen werden¹⁶.

Die im Rahmen der Berechnungsvariante 1a ermittelten Beträge steuerlicher Mehreinnahmen können zufolge der verwendeten Eckwerte grundsätzlich als exakter betrachtet werden, da – wie vorangehend erwähnt – die gesamthaft erhaltenen Bruttolöhne von Arbeitnehmern von Unternehmen mit mehr als neun beschäftigten Mitarbeitern nur annäherungsweise ermittelt werden können.

¹⁶ Diese Auswertung beruht auf den einheitlich angewandten Grundlagen des europäischen Systems volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 2. Dezember 2010

2.3 Berechnungsmodell 2

Im Berechnungsmodell 2 wird eine Pauschalabgabe pro Mitarbeiter berechnet, wie sie von den Unternehmen entrichtet werden müsste. Die Berechnungen basieren auf der Annahme, dass mittels dieser Abgabe jährlich steuerliche Mehreinnahmen im Umfang von CHF 500 Mio. generiert werden müssten.

2.3.1 Grundlagen der Berechnung

Marktwirtschaftliche ¹⁷ Unternehmen und Beschäftigte ¹⁸ nach Größenklassen 2008				
Größenklassen (In Vollzeitäquivalenten)	Unternehmen ¹⁹	%	Beschäftigte ²⁰	%
KMU (≤ 249)	311'707	99.6	3'320'962	82.7
Mikrounternehmen (bis 9)	272'346	87.1	1'135'604	28.3
Kleine Unternehmen (10-49)	33'183	10.6	1'158'221	28.8
Mittlere Unternehmen (50-249)	6'178	2.0	1'027'137	25.6
Grosse Unternehmen (≥ 250)	1'154	0.4	695'875	17.3
Total	312'861	100.0	4'016'837	100.0

2.3.2 Berechnung 2a

Die Berechnung 2a geht davon aus, dass die Pauschalabgabe bei sämtlichen Unternehmen in der Schweiz erhoben wird. Ziel ist es, Mehreinnahmen im Umfang von CHF 500 Mio. zu generieren. Unter Anwendung eines festen Abgabesatzes hat das betreffende Unternehmen für jeden Beschäftigten eine Abgabe in derselben Höhe zu entrichten, es erfolgt keine Abstufung zufolge des jeweiligen Beschäftigungsgrades²¹.

Kalkulation Pauschalbeitrag		
	Berechnung	Resultat (CHF / Jahr)
Pauschalbeitrag pro Beschäftigter	500'000'000 / 4'016'837	124.50

¹⁷ Vgl. Ausführungen zur Tabelle „Grundlagen der Kalkulation“ in Ziffer IV.2.2.1.

¹⁸ Vgl. Ausführungen zur Tabelle „Grundlagen der Kalkulation“ in Ziffer IV.2.2.1.

¹⁹ Siehe unter <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/06/02/blank/key/01/groesse.html>, besucht am 27. Oktober 2010.

²⁰ Siehe Betriebszählung 2008 des BFS von 2010, S. 6.

²¹ Ob also ein Arbeitnehmer Teilzeit oder Vollzeit arbeitet bleibt in vorliegender Berechnung unberücksichtigt. Die Anknüpfung erfolgt an die Anzahl Beschäftigter.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 2. Dezember 2010

Ohne Rücksichtnahme auf den jeweiligen Beschäftigungsgrad müsste die von den Unternehmen jährlich zu erhebende Pauschalabgabe ca. **CHF 124.50** pro Beschäftigten betragen, damit Mehreinnahmen im Umfang von CHF 500 Mio. pro Jahr generiert werden könnten.

2.3.3 Berechnung 2b

Die Berechnung 2b geht davon aus, dass eine Pauschalabgabe bloss von denjenigen Unternehmen in der Schweiz erhoben wird, die mehr als neun Mitarbeiter beschäftigen. Hierbei wird zur Berechnung wiederum ein fester Abgabesatz herangezogen. Das betreffende Unternehmen hat für jeden Beschäftigten eine Abgabe in derselben Höhe zu entrichten, es erfolgt keine Abstufung zu folge des jeweiligen Beschäftigungsgrades. Bei einem Einnahmeziel von total CHF 500 Mio. ergibt dies folgenden approximativen jährlichen Beitrag:

Kalkulation Pauschalbeitrag		
	Berechnung	Resultat (CHF / Jahr)
Pauschalbeitrag pro Beschäftigter	500'000'000 / (4'016'837 – 1'135'604)	173.50

Ohne Rücksichtnahme auf den jeweiligen Beschäftigungsgrad des Arbeitnehmers und unter Ausklammerung der Unternehmen mit neun oder weniger Mitarbeitern (4'016'837 – 1'135'604) müsste die jährliche Pauschalabgabe pro Beschäftigten ca. **CHF 173.50** betragen, damit Mehreinnahmen im Umfang von CHF 500 Mio. pro Jahr generiert werden könnten.

2.4 Berechnungsmodell 3

Im Berechnungsmodell 3 wird eine Erhöhung des Gewinnsteuersatzes juristischer Personen bei der direkten Bundessteuer berechnet. Auch hier basieren die Berechnungen auf der Annahme, dass mittels der Erhöhung des massgeblichen Gewinnsteuersatzes jährlich steuerliche Mehreinnahmen im Umfang von CHF 500 Mio. zu generieren sind.

2.4.1 Grundlagen der Berechnung

Fiskalertrag Bund – Gewinnsteuern juristischer Personen	
Fiskalertrag Bund aus Gewinnsteuern juristischer Personen ²²	TCHF 8'463'738

²² Siehe Finanzstatistik der Schweiz 2008, Jahresbericht, S. 55.

Bundesamt für Verkehr

Bern, 2. Dezember 2010

2.4.2 Berechnung 2a

Kalkulation Erhöhung Gewinnsteuersatz		
Steuersubjekt	Berechnung	Resultat (%)
Erhöhung Gewinnsteuersatz Kapitalgesellschaften und Genossenschaften	$8'463'738'000 / (8'463'738'000 + 500'000'000) \times 100 = 94.42$	ca. 0.5
	$8.5 / 94.42 \times 100 = 9.0$	
	$9.0 - 8.5 = 0.5$	
Erhöhung Gewinnsteuersatz Vereine, Stiftungen, übrige juristische Personen und kollektive Kapitalanlagen mit direktem Grundbesitz	$8'463'738'000 / (8'463'738'000 + 500'000'000) \times 100 = 94.42$	ca. 0.25
	$4.25 / 94.42 \times 100 = 4.5$	
	$4.5 - 4.25 = 0.25$	

Im Berechnungsmodell 3 wird der anwendbare Gewinnsteuersatz von 8.5% resp. 4.25% mit der Verhältniszahl zwischen dem im Jahr 2008 erzielten Fiskalertrag (8'463'738'000) und den neu aus der Gewinnsteuer juristischer Personen anvisierten Einnahmen bei der direkten Bundessteuer (8'463'738'000 + 500'000'000) hochgerechnet. Dies ergibt im Endeffekt folgende approximative Erhöhung des relevanten Gewinnsteuersatzes juristischer Personen (direkte Bundessteuer):

Kapitalgesellschaften und Genossenschaften		
Erhöhung Gewinnsteuersatz	ca. %	0.5
Total Gewinnsteuersatz nach erfolgter Erhöhung	ca. %	9

Vereine, Stiftungen, übrige juristische Personen und kollektive Kapitalanlagen mit direktem Grundbesitz		
Erhöhung Gewinnsteuersatz	ca. %	0.25
Total Gewinnsteuersatz nach erfolgter Erhöhung	ca. %	4.5

Um jährlich zusätzliche CHF 500 Mio. an steuerlichen Mehreinnahmen zu generieren, müssten die bei der direkten Bundessteuer bestehenden Gewinnsteuersätze um **0.5% resp. 0.25%** auf gesamthaft **9% resp. 4.5%** erhöht werden.

3 Würdigung einer allfälligen Einführung der Transportsteuer aus schweizerischer Sicht

Die Einführung einer nach französischem Vorbild ausgestalteten schweizerischen Transportsteuer ist aus rechtlicher und steuerrechtlicher Sicht denkbar. Die Implementierung der Transportsteuer ist indessen mit einigen Vorteilen bzw. Nachteilen behaftet. Diese sollen nachstehend dargestellt werden:

Bundesamt für Verkehr

Bern, 2. Dezember 2010

3.1 Vorteile einer schweizerischen Transportsteuer

- Wie den Berechnungen entnommen werden kann, erscheint die Ergiebigkeit der Transportsteuer als unbestritten. Wie in Frankreich würde eine solche Abgabe zu erheblichen zweckgebundenen, wiederkehrenden und damit nachhaltigen Mehreinnahmen führen.
- Die hohen Mehreinnahmen würden den Ausbau des öffentlichen Verkehrs stark beschleunigen.
- Mittels Anknüpfung an den sozialversicherungsrechtlich massgebenden Lohn könnte auch in der Schweiz von bereits bestehenden Strukturen profitiert werden.

3.2 Nachteile einer schweizerischen Transportsteuer

- Eine schweizerische Transportsteuer würde die Lohnkosten der Schweiz zusätzlich erhöhen und Produkte verteuern.
- Die Erhöhung der Arbeitnehmerkosten kann zu einer Verminderung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz führen. Evtl. besteht die Gefahr, dass die erhöhten Arbeitnehmerkosten über tiefere Löhne auf die Arbeitnehmer überwälzt werden. Diese Überwälzung könnte mittels einer 50% / 50%- Regelung analog der 1. bzw. 2. Säule verhindert werden.
- Der VT wird bei den Unternehmen erhoben mit der Begründung, dass diese aus dem öffentlichen Verkehr einen erhöhten Nutzen erzielen. Dieser Nutzen ist indessen schwer zu bemessen. Zudem kann nach Höhe der Abgabe davon ausgegangen werden, dass auch in der Schweiz mittels Transportsteuer die Arbeitgeber den Freizeitverkehr quersubventionieren würden. Ein entsprechendes Missverhältnis wie in Frankreich ist dabei zu verhindern, bzw. muss wie bei anderen Abgaben (Tabak u.a.) bewusst eingegangen werden.

Schliesslich bleibt darauf hinzuweisen, dass die Einführung einer schweizerischen Transportsteuer grundsätzlich einer verfassungsmässigen und formellgesetzlichen Grundlage bedarf. Dies bedingt einen (politischen) Konsens, was bei neuen Steuern schwierig zu erreichen sein wird.

Bern, 2. Dezember 2010


Lukas Scheidegger


Ralph Lehmann


Michael Wegmüller