

Nachhaltige Verkehrsfinanzierung, insbesondere ÖPNV – Drittnutzerfinanzierung

Freitag, 8. November 2019

Jena

100% elect

Neue Finanzierungsformen im ÖPNV



An aerial photograph of a multi-lane highway with several cars driving. Overlaid on the image is a stylized, winding road graphic with dashed white lines on a dark grey background. The graphic starts at the top left, curves right, then down, then right again, then down, and finally right. Three yellow location pin icons are placed along the path: one on the top horizontal segment, one on the middle horizontal segment, and one on the bottom horizontal segment. A small blue and white car icon is on the top horizontal segment, and a small grey and green car icon is on the bottom horizontal segment.

I. Vorstellung

Vorstellung



Dr. Oliver Wittig

Rechtsanwalt, Partner
EY Law GmbH

Telefon +49 (621) 4208 20961

Telefax +49 (160) 939 20961

oliver.wittig@de.ey.com

Hintergrund

- ▶ Oliver Wittig ist Rechtsanwalt, leitet bei der EY Law GmbH den Bereich öffentliches Wirtschaftsrecht im deutschsprachigen Raum und koordiniert die Rechtsberatung der öffentlichen Hand.
- ▶ Er studierte Rechtswissenschaften an der Universität Münster und promovierte im Bereich des Vergaberechts.
- ▶ Er verfügt über 23 Jahre Berufserfahrung.
- ▶ Nach seinem Studium und Promotion arbeitete er mehr als 10 Jahre unter anderem bei der MVV Energie AG als Leiter verschiedener Stabsabteilungen sowie bei der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH als Leiter Recht und Strategie.
- ▶ Seit 2015 ist er bei der EY Law GmbH, seit 2017 Partner. Davor war er als Syndikusanwalt verschiedener kommunaler Unternehmen tätig. Er beschäftigt sich insbesondere mit Fragen des öffentlichen Wirtschaftsrechts, dem Beihilfen- und Verkehrsrecht.
- ▶ Dr. Wittig hat insbesondere Erfahrung in Verkehrsunternehmensberatung u.a. Einnahmenaufteilung, Restrukturierung, Direktvergaben, sowie bei der Verkehrsverbundberatung und bei der Neustrukturierung der Einnahmenaufteilung und Restrukturierungen.
- ▶ Darüber hinaus ist er Mitarbeiter in verschiedenen Ausschüssen des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen), Dozent an der VDV – Akademie und Dozent an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg.
- ▶ Herr Dr. Wittig ist Autor des Kapitels Verkehr im Fachbuch „Rechtsgestaltung in der kommunalen Praxis“ von Schäfer/Uechtritz/Zuber (Hrsg.).

Kompetenzen

- ▶ Juristische Projektleitung des Zusammenschlusses von fünf kommunalen Verkehrsunternehmen zu einem regionalen Verkehrsunternehmen (Rhein-Neckar-Verkehr GmbH).
- ▶ Vergleichende Sonderprüfung für den Rechnungshof eines Bundeslandes (2017/2018) hinsichtlich der Steuerungsstruktur der Landkreise betreffend den ÖPNV.
- ▶ Sonderprüfung für den Freistaat Thüringen, Schwerpunkt im Vergabe- und Beihilfenrecht sowie etwa 100 Immobilienverkaufsvorgängen (2015/2016), Leiter des Projektes.
- ▶ Preisrechtliche Vertragsberatung für das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung in Dienstleistungsverträgen, Leiter des Projektes.
- ▶ Ausgründung eines Sonderbetriebsvermögens aus dem Land Nordrhein-Westfalen (2015-2016), Teilprojektleiter.

EY ist eine der führenden Prüfungs- und Beratungsgesellschaften in Deutschland

EY

Assurance

Tax/Law

Advisory

Transaction Advisory Services

Unser Anspruch

Unser Ziel ist es, Dinge voranzubringen und entscheidend besser zu machen – für unsere Mitarbeiter, unsere Mandanten und die Gesellschaft, in der wir leben.

Dafür steht unser weltweiter Anspruch „Building a better working world“.



Büros



21

Mitarbeiter (Stand : 30 Juni 2018)



10.000

Umsatz in Deutschland in EUR (FY17)



1,8 Mrd.

Präsenz in Ländern weltweit



150+

Mitarbeiter weltweit



247,570

Weltweiter Umsatz in Milliarden USD (FY17)



31,4

Beispiele unseres rechtlichen Leistungsspektrums

Unsere Beratung im öffentlichen Wirtschaftsrecht (Teil von „Government & Public Sector“) umfasst das Vergaberecht, Beihilfenrecht sowie öffentliches Verkehrsrecht

Öffentliches Verkehrsrecht

Die Verkehrsleistungserbringung, ob unternehmens- oder behördeninitiiert, unterliegt gewerberechtlichen Anforderungen. Wir bieten sowohl privaten als auch öffentlichen Unternehmen und Gebietskörperschaften eine umfassende Rechtsberatung, beginnend von der Nahverkehrsplanerstellung über Verkehrsvertragsgestaltung bis hin zur Vergabe von Verkehrsleistungen und Erteilung von Liniengenehmigungen. Ferner zeigen wir Ihnen Möglichkeiten zur Neugestaltung von Verkehrs- und Infrastrukturfinanzierungen auf, um Ihren spezifischen Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Alle Ihre Fragestellungen im öffentlichen Personennahverkehr, aber auch im Schienenpersonennahverkehr sowie im Personenbeförderungsrecht sind bei uns in guten Händen.

Experten – Know-how

Der Leiter des öffentlichen Wirtschaftsrechts, Dr. Oliver Wittig, ist seit 23 Jahren als Rechtsanwalt im öffentlichen Wirtschaftsrecht tätig und Autor zahlreicher Veröffentlichungen zum öffentlichen Verkehrsrecht (u.a. Mitautor in Schäfer/Uechtritz/Zuber, Vertragsgestaltung in der kommunalen Praxis, 3. Teil Verkehr).

Auszüge aus dem Beratungsangebot im öffentlichen Verkehrsrecht

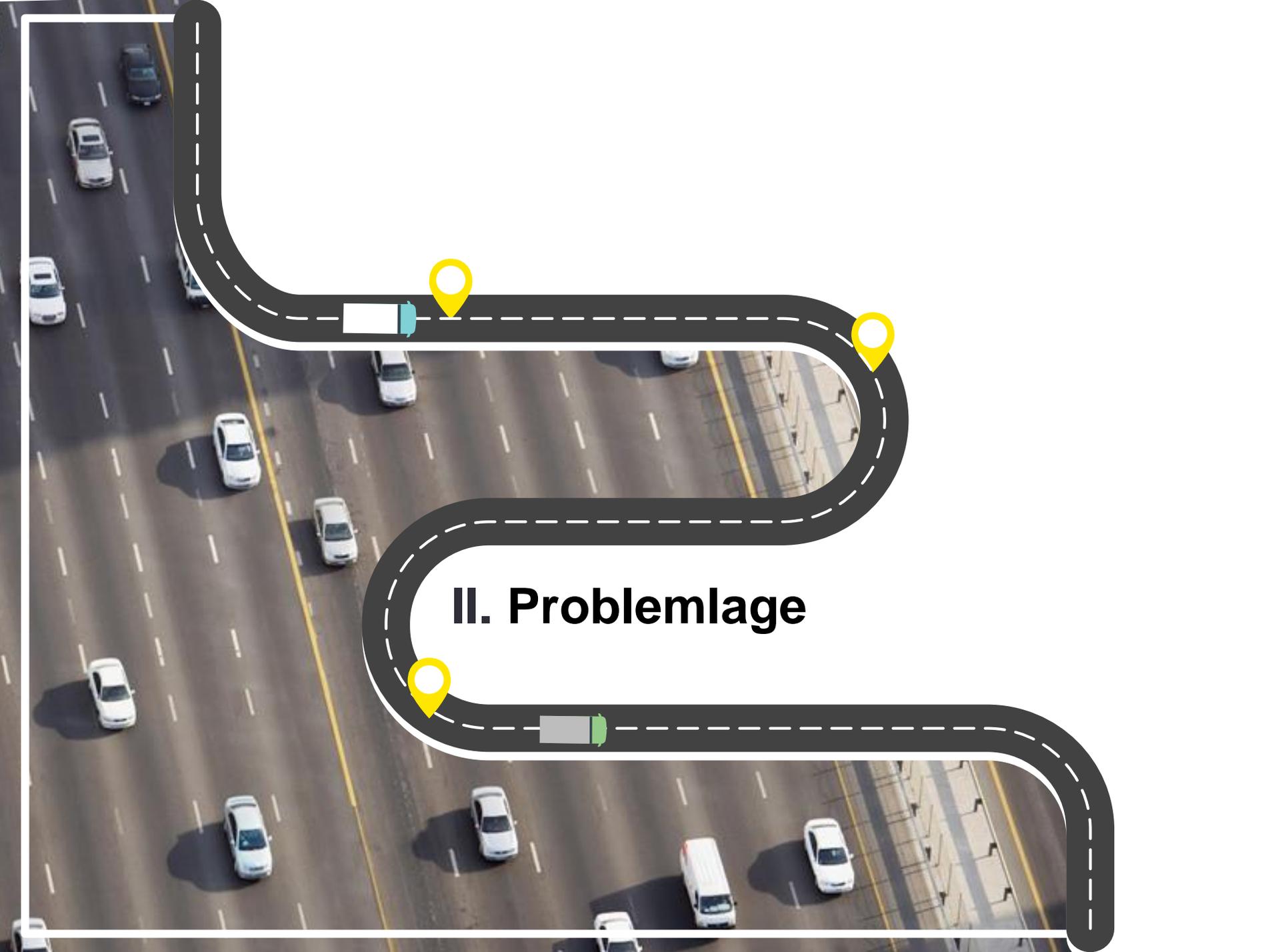
Finanzierungsgestaltung

Einnahmenaufteilungsverfahren und Verkehrsverbundstrukturen
Beihilfenrechtskonforme Neukonzeption der Finanzströme
Gestaltung und Prüfung allgemeiner Vorschriften und öffentlicher Dienstleistungsaufträge
Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeugpools
Beteiligung privater Geldgeber

Vergaben und Strukturänderungen

Direktvergaben von Verkehrsleistungen
Wettbewerbliche Verkehrsleistungsvergaben
Rechtliche Überprüfung der Anforderungen im Nahverkehrsplan
Genehmigungsverfahren im Eisenbahn- und ÖPNV-Bereich
Gründung und Restrukturierung von Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden
Privatisierungen von Verkehrsunternehmen und Kooperationen
Vertretung in behördlichen und gerichtlichen Verfahren





II. Problemlage

Fahrten je Einwohner und Finanzierung je Fahrt

Nachfrage
138 Fahrten
je Einwohner

+7,7 % seit 2008



Finanzierung
je Fahrt

1,11 € + 0,82 €
Fahrgast öffentliche Hand



02/2019 | Quellen: Amtliche Statistik, VDV-Erhebungen (einschließlich SPNV der DB Gruppe)

Luftreinhaltung: Fahrverbote in Ballungsräumen

Hohe Erwartungen an den ÖPNV:

- ▶ ÖPNV wird von Politik und Bürgern als wichtiger Problemlöser angesehen.
- ▶ Ertüchtigtes, attraktives ÖPNV – Angebot soll weitere Fahrverbote verhindern.



27.02.2018

Luftreinhaltepläne Düsseldorf und Stuttgart: Diesel-Verkehrsverbote ausnahmsweise möglich

Mit zwei Urteilen hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig heute die Sprungrevisionen der Länder Nordrhein-Westfalen (BVerwG 7 C 26.16) und Baden-Württemberg (BVerwG 7 C 30.17) gegen erstinstanzliche Gerichtsentscheidungen der Verwaltungsgerichte Düsseldorf und Stuttgart zur Fortschreibung der Luftreinhaltepläne Düsseldorf und Stuttgart überwiegend zurückgewiesen. (...)

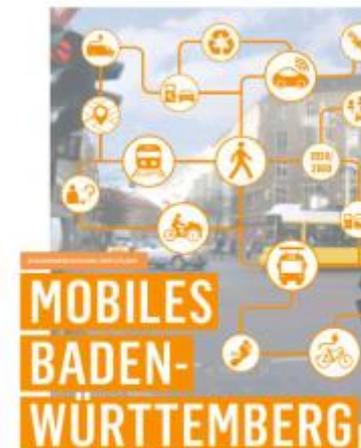
Zur Pressemitteilung

Klimaschutzziele: Nur mit massivem ÖPNV-Ausbau erreichbar („Verkehrswende“)

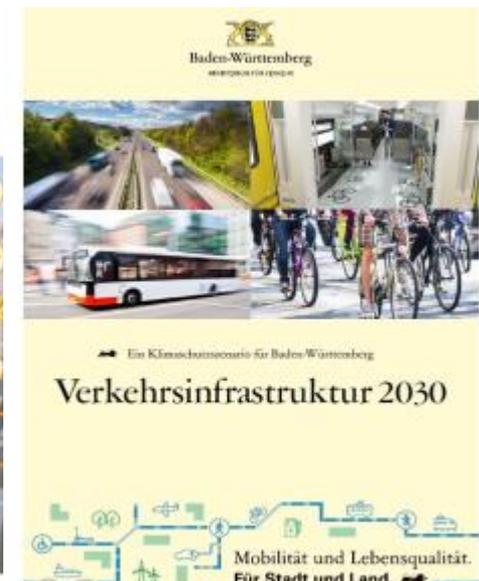
Diverse Studien, u.a. Verkehrsinfrastruktur 2030, Mobiles Baden-Württemberg, VDV-Studie Deutschland mobil 2030:

- ▶ Mit Bundesverkehrswegeplan-Szenario (BVWP) für Baden-Württemberg werden die Klimaziele nicht erreicht.
- ▶ Nur mit massivem Ausbau des ÖPNV (Klimaschutzszenarien), v.a. Schienenverkehr, sind Klimaschutzziele erreichbar (Baden-Württemberg plant plus 100%).

	Verkehrskollaps	Ambitionierte Entwicklung	Verkehrswende
Folgen	• Umweltziele verfehlt	• Umweltziele teilweise erfüllt	• Umweltziele erfüllt
Auswirkung auf Raumtypen	• Verkehrsinfarkt in Ballungsräumen und Agglomerationen • Ländlicher Raum verliert, dort steigende MIV-Affinität	• Verkehrsüberlastung in Ballungsräumen und Agglomerationen • Ländlichen Raum: Angebotsverbesserung punktuell mit innovativen Angeboten	• Verkehrswende in Ballungsräumen und Agglomerationen • Ländlichen Raum: Anbindung durch innovative Angebote sichergestellt
Modal Split Wirkung	- 15 % Veränderung Anteil ÖV gegenüber BVWP	+ 5 % Veränderung Anteil ÖV gegenüber BVWP	+ 30 % Veränderung Anteil ÖV gegenüber BVWP



Weg der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität

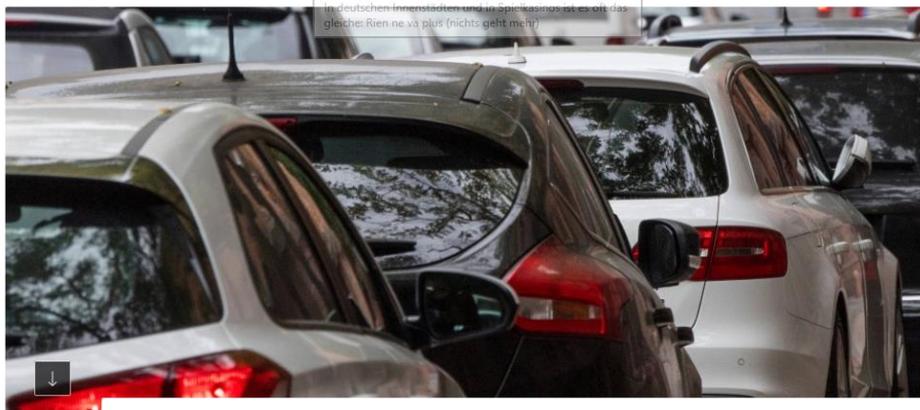


Kostenverteilung der Verkehrswende

STAU UND FAHRVERBOTE

Städtetag warnt vor Verkehrskollaps

AKTUALISIERT AM 01.01.2019 - 12:37



„Ohne eine Verkehrswende werden wir bald in Teilen unseres Landes einen Verkehrskollaps erleben“, sagt der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetags. Er fordert von der Bundesregierung zusätzliche Milliarden – und kritisiert die Autoindustrie.

DREHMOMENT

Die Kosten für die Verkehrswende müssen neu verteilt werden

Kolumne. Eine Milliardensumme wird die Verkehrswende verschlingen. Gleichzeitig sinken die Einnahmen aus der Kfz-Steuer. Doch es gibt Wege, die Steuern sinnvoll anzupassen.

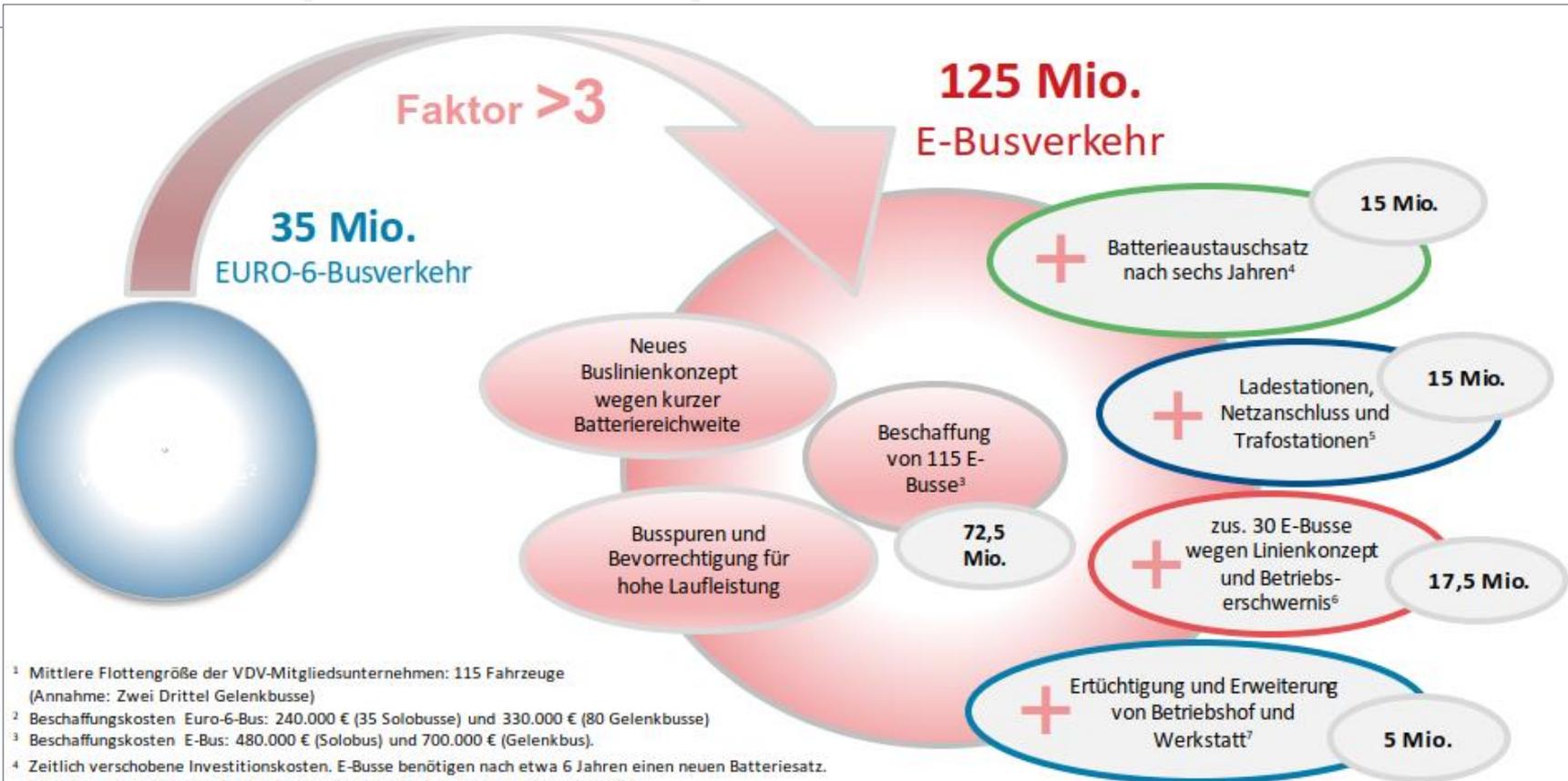
29. April 2019 | Don Dahmann

In Kooperation mit **NGIN**
MOBILITY



Die Mobilitätswende soll die Blechlawine aufhalten, die sich durch Städte wälzt. Das geht nicht zum

Deutlich höherer Investitionsbedarf bei Umstellung auf E-Busflotte bei Ladeinfrastruktur im Depot – Ein Beispiel



¹ Mittlere Flottengröße der VDV-Mitgliedsunternehmen: 115 Fahrzeuge (Annahme: Zwei Drittel Gelenkbusse)

² Beschaffungskosten Euro-6-Bus: 240.000 € (35 Solobusse) und 330.000 € (80 Gelenkbusse)

³ Beschaffungskosten E-Bus: 480.000 € (Solobus) und 700.000 € (Gelenkbus).

⁴ Zeitlich verschobene Investitionskosten. E-Busse benötigen nach etwa 6 Jahren einen neuen Batteriesatz. Die Nutzungsdauer eines Euro-6-Busses liegt bei 12 Jahren ohne Austauschmotor.

⁵ Es werden lagegünstige Anschlussverhältnisse an das Hochspannungsnetzes angenommen.

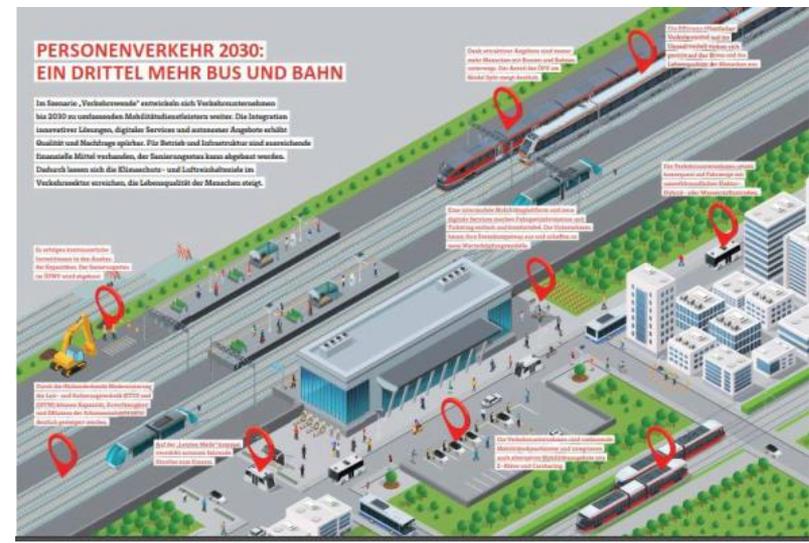
⁶ Mehrbedarf E-Busse wegen geringerer Verfügbarkeit (60-80 %) und Einschränkungen bei der Umlaufplanung.

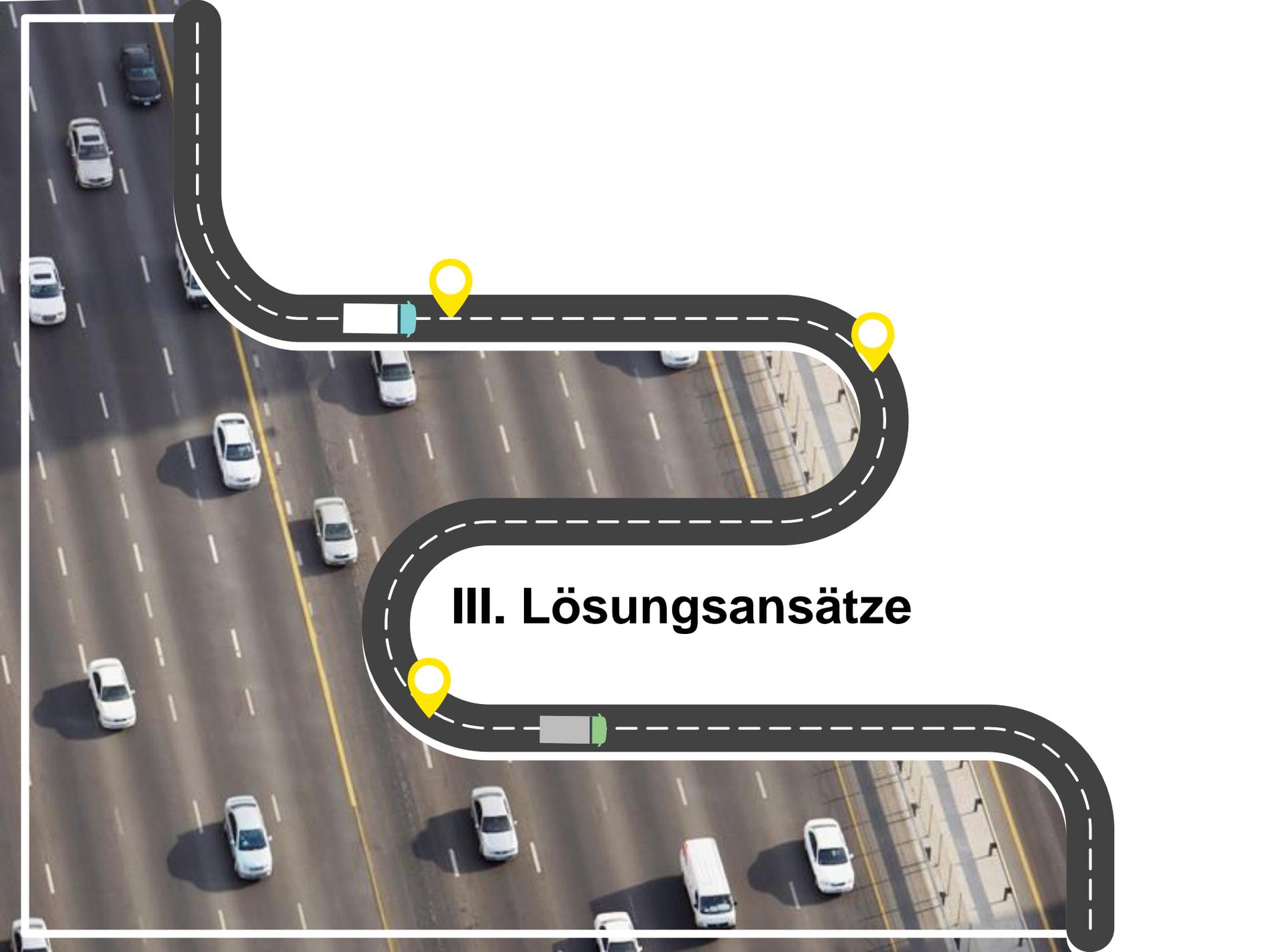
⁷ Eine zentrale Lage sowie die Möglichkeit einer Ertüchtigung werden vorausgesetzt.

Ungesicherte Finanzierung

Zukünftige Finanzierung des ÖPNV durch die Kommunen ist nicht gesichert:

- ▶ Sinkende Einnahmen aus energiewirtschaftlicher Betätigung - Auswirkungen auf steuerlichen Querverbund
- ▶ Steigende Kosten für Instandhaltung und Ersatzinvestitionen
- ▶ Weitere Kosten aufgrund Umbau/technischer Innovation/Umweltschutz
- ▶ Ausbau des Netzes notwendig aufgrund steigenden Fahrgastaufkommens
 - ▶ Trend zur Urbanisierung
 - ▶ Umstieg „weg“ vom Pkw (Stichwort: Feinstaubbelastung/Fahrverbote etc.)



An aerial photograph of a multi-lane highway with several cars in motion. Overlaid on the image is a stylized, winding road graphic with dashed white lines and a thick black border. The graphic starts at the top left, curves right, then down, then right again, then down, then right, and finally curves down at the bottom right. Three yellow location pin icons are placed along the path: one on the top horizontal segment, one on the middle horizontal segment, and one on the bottom horizontal segment. A small white and blue car icon is on the top horizontal segment, and a small grey and green car icon is on the bottom horizontal segment.

III. Lösungsansätze

Lösungsansätze

Diskutiert werden insbesondere:

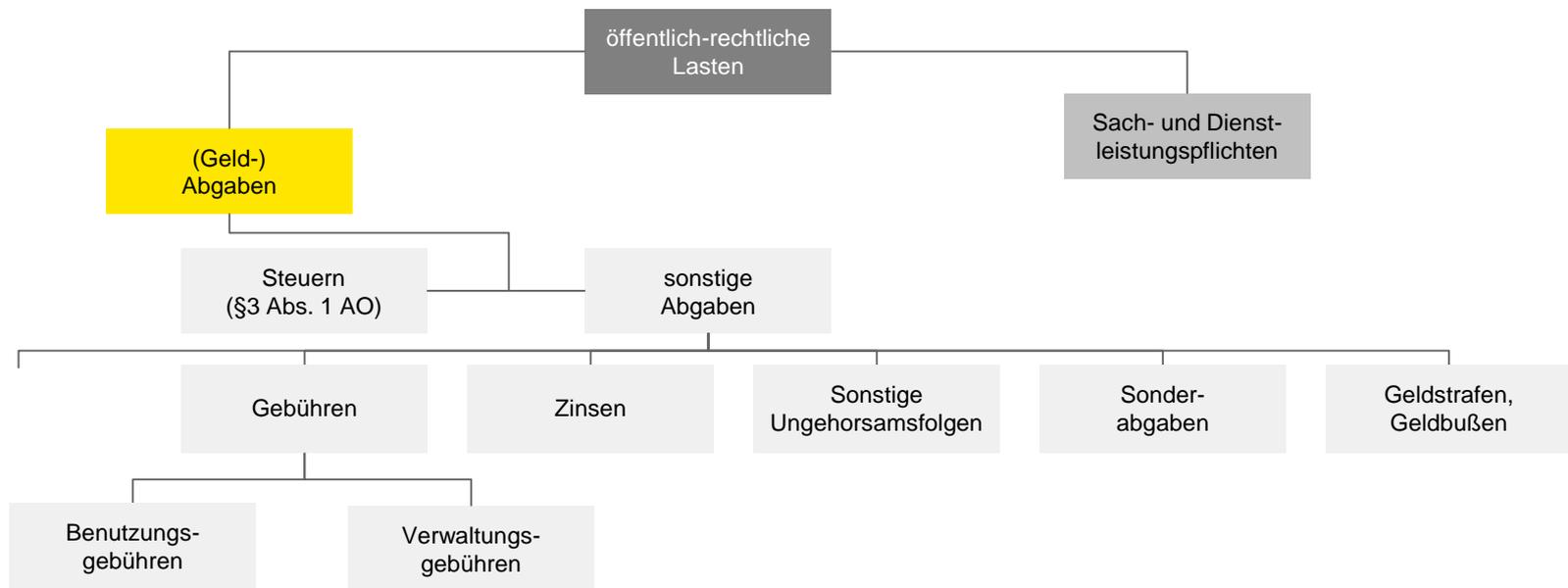
- ▶ Bürgerticket
- ▶ Kfz-Halter-Abgabe
- ▶ City-Maut

- ▶ Französisches Modell (Arbeitgeberabgabe)
- ▶ Transport Development District

Wir sind vom Land Baden-Württemberg beauftragt, zu prüfen, ob das Land den Kommunen für die ersten drei Finanzierungsmittel eine Gesetzesgrundlage an die Hand geben kann. Auf dieser Grundlage können die Kommunen entscheiden, ob sie eines der Finanzierungsmittel nutzen möchte.

Nachfolgend stellen wir erste Ergebnisse vor.

Finanzverfassungsrechtliche Einordnung: Abgabensystem in Deutschland



Bürgerticket

Modellbeschreibung:

- ▶ Verpflichtende monatliche Abgabe für jeden Einwohner/Bürger (ggf. differenziert nach Alter, Erwerbstätigkeit, soziale Aspekte, Haushaltsgröße etc.)
- ▶ Im Gegenzug: kostenlose ÖPNV-Nutzung für Abgabende oder vergünstigte Nutzung (z. B. Mobilitäts-Guthaben...).

Finanzverfassungsrechtliche Einordnung:

- ▶ Keine Steuer (keine Finanzierung des allg. Finanzbedarfs) zudem: Mobil-Guthaben-Gegenleistung
- ▶ Keine Gebühr: da Gebühr nur bei tatsächlicher Inanspruchnahme
- ▶ Keine Sonderabgabe: da Gegenleistung (und Sonderabgabe nachrangig).
- ▶ Einordnung als Beitrag möglich (potentielle Inanspruchnahme)
- ▶ *Gesetzgebungskompetenz*: in Ermangelung bundesrechtlicher Regelung → Art. 30, 70 GG: Länder

Ausgestaltung:

- ▶ Beitragshöhe – Äquivalenz- und Kostendeckungsprinzip beachten.
- ▶ Rückfluss über Mobilitätsguthaben
 - Äquivalenzprinzip: Verhältnismäßigkeit zwischen Beitrag und (Gegen-)Leistung
 - Kostendeckungsprinzip: Beitragsaufkommen darf den Kostenaufwand des Staates nicht übersteigen
- ▶ Übliche Grenzen der Ausgestaltung von ÖPNV-Tarifregelungen (wie Auszubildende, Studierende, AGL II etc.) können beachtet werden

Kostenloser ÖPNV für alle

Finanzverfassungsrechtliche Vorgaben:

- Mobilitätsspass für Einwohner → kostenvergünstigter oder kostenloser ÖPNV für Abgabeschuldner
- Kostenlose ÖPNV-Nutzung „für alle“ (gänzlicher Verzicht auf Entgelt)???

Problem 1: Vorteil für Beitragspflichtige (Wesensmerkmal des Beitrags) in Frage gestellt

Aber: Einwohner können ÖPNV „mehr“ (öfter) nutzen („Standortvorteil“ durch ÖPNV)

Problem 2: Art. 3 Abs. 1 GG – ungleiche Belastung? → Rechtfertigung durch Sachgründe notwendig

Verwaltungsvereinfachung → reicht nicht aus (da hoher prozentualer Anteil an Ungleichbehandlung)

Differenzierung nach Maßgabe des Vorteils: Wohnsitz im Gebiet als tatsächliche Sachnähe

→zulässige Pauschalierung ??

→Komplett unterschiedliche Behandlung gleichgelagerter Sachverhalte (Einwohner mit Abgabepflicht dürfen kostenlos nutzen, Nicht-Einwohner ohne Abgabepflicht dürfen ebenso kostenlos nutzen) = grundsätzlich gleichheitswidrig, wohl „intensiver“ Verstoß

BVerfG – 1 BvL 11/14 ua.: „Erweist sich eine gesetzliche Regelung als in substanziellem Umfang grundsätzlich gleichheitswidrig, können weder ein Höchstmaß an Verwaltungsvereinfachung noch die durch eine solche Vereinfachung weitaus bessere Kosten-/Nutzenrelation zwischen Erhebungsaufwand und Steueraufkommen dies auf Dauer rechtfertigen [...]. Die Erkenntnis, eine in einem Steuergesetz strukturell angelegte Ungleichbehandlung könne nicht mit vertretbarem Verwaltungsaufwand beseitigt werden, darf nicht zur Tolerierung des verfassungswidrigen Zustands führen.“

Kfz-Halter-Abgabe

Modellbeschreibung:

- ▶ Verpflichtende monatliche Abgabe für alle **Kfz-Halter** einer Kommune bzw. in einem definierten Erhebungsgebiet (ggf. Differenzierung nach Kfz, soziale Aspekte, arbeitsbedingte Erleichterungen...) – Kfz-“nutzungsunabhängige” Erhebung
- ▶ Im Gegenzug: Mobilitäts-Guthaben für Abgabende, z. B. ÖV-Zeitkarte, entsprechende Anrechnung der gezahlten Leistungen oder kostenlose oder vergünstigte ÖPNV-Nutzung

Finanzverfassungsrechtliche Einordnung:

- ▶ Abstellen auf potentielle Nutzung der Straße: Vorteil nicht nur für Kfz-Halter im Gebiet, sondern auch für diejenigen Kfz-Halter, die nicht im Gebiet wohnen (!!)
- ▶ Abstellen auf potentielle Nutzung des ÖPNV: besonderer Vorteil für Abgabende – wenn ÖPNV dadurch kostenlos oder vergünstigt → Ausgestaltung als Beitrag möglich 😊
- ▶ *Gesetzgebungskompetenz*: in Ermangelung bundesrechtlicher Regelung → Art. 30, 70 GG: Länder
- ▶ Achtung: Sanktionen dürfen nicht die Kfz-Zulassung betreffen, da dies bundesrechtlich durch die StVZO geregelt ist.
- ▶ Probleme: Umgehung, Datenschutz

Modellbeschreibung:

- ▶ Alle Kfz-Nutzer (Einwohner und Einpendler) in einem Erhebungsgebiet auf Landes-, Kreis-, Kommunal- und nicht klassifizierten Straßen (außer Bundesstraßen) werden zur Zahlung einer Abgabe verpflichtet
- ▶ Abgabe soll (überwiegend) für ÖPNV verwendet werden
- ▶ Im Gegenzug: Mobilitäts-Guthaben, z. B. ÖV-Zeitkarte, entsprechende Anrechnung der gezahlten Leistungen oder kostenlose oder vergünstigte ÖPNV-Nutzung
- ▶ Ggf. zeitliche Staffelung, Variation der Abgabenhöhe je nach Tageszeit, Verkehrsaufkommen (Stauabhängigkeit) oder aktuellen Immissionswerten oder -belastungen

Finanzverfassungsrechtliche Einordnung:

- ▶ Keine Einordnung als Steuer, da nicht „gegenleistungsunabhängig“ (Befahren der Straßen, ÖPNV-Nutzung)
- ▶ Keine „ÖPNV“-Gebühr, da dies nicht „Gebührenzweck“ – Zahlung unabhängig von ÖPNV-Nutzung

- ▶ (Wohl) keine Einordnung als Beitrag in Anbetracht bestehender Ausgestaltungs- und Abrechnungsvarianten von Maut-Systemen (Vignettensystem, Maut-Stations-System) □ Straßen werden nicht „nur angeboten“.
- ▶ Einordnung als „Straßennutzungs-Gebühr“ möglich
 - ▶ Abstellen auf Nutzung der Straße: spez. Entgelt für Leistung – je nach Ausgestaltung, wenn für „Bewegen“/„Einfahren“ (Stockholmer Modell)
 - ▶ Dann aber: Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip: Einnahmen müssen öff. Aufwand dienen (Straßen und Wege!);
 - ▶ Problem, wenn „nur“ für ÖPNV verwendet; aber: kein Verfassungsrang des Kostendeckungsprinzips; zudem Lenkungszweck einer Gebühr möglich (hier offensichtlich!)
 - ▶ Lösungsansatz: Gebührenaufkommen für „ganzheitliche Verkehrslösung fließender Verkehr“ (Smart-City-Konzept)
- ▶ Ggf. auch denkbar als Sonderabgabe mit Lenkungsfunktion, aber gewisse Finanzierungsfunktion nicht abzustreiten – Mittel für Ausbau des ÖPNV und ggf. weitere Mobilitätskonzepte (zudem: Sonderabgabe als „seltene Ausnahme“).
- ▶ *Gesetzgebungskompetenz*: in Ermangelung bundesrechtlicher Regelung (Art. 30, 70 GG): Länder
- ▶ **Zusatzproblem**: Behandlung von Bundesstraßen im Gebiet?

Stake – Holder – Workshop BW

- ▶ Es gibt nicht „die“ Lösung für alle Städte – jede Stadt hat unterschiedliche Probleme und benötigt ggf. eine andere Lösung.
- ▶ Alle Teilnehmer haben die Landesinitiative sehr begrüßt – unabhängig davon, ob in der jeweiligen Stadt eines der Mittel eingesetzt werden soll.
- ▶ Auch ADAC zeigte hohes Interesse am Ziel „(verkehrs-)funktionsfähige Städte schaffen“.
- ▶ Interessant ist insbesondere die Verknüpfung der Abgabe/Gebühr mit dem „Mobilitätsguthaben“.
- ▶ Exkurs: Auch in München scheint BMW positiv gegenüber City – Maut etc. eingestellt zu sein.

Transport-Development-Districts

Modellbeschreibung:

- ▶ Gewerbetreibende/Grundstückseigentümer im Gebiet beschließen in privater Initiative verpflichtende Umlage zur Finanzierung bestimmter Maßnahmen zur Gebietsaufwertung (hier: ÖPNV)
- ▶ So bereits möglich für Immobilien-Standort-Gemeinschaften (ISG) nach dem Gesetz über Immobilien- und Standortgemeinschaften (ISGG) – Grundlage: § 171f BauGB
- ▶ Beispiel: Gewerbetreibende in einem Innenstadtbereich beschließen in privater Initiative „verpflichtende“ Finanzierung von „Erhöhung der ÖPNV-Taktung während Ladenöffnungszeiten“ – ggf. auch nur zu bestimmten Zeiten (z. B. Vor-Weihnachts-Wochenenden)

Rechtliche Einordnung:

- ▶ Ggf. bereits mit aktuellen ISGG NRW möglich, alternativ: gesetzliche Ermöglichung durch Konkretisierung der möglichen standortbezogenen Maßnahmen auf ÖPNV
- ▶ Wichtig: nur „On-Top-Maßnahmen“ möglich (§ 1 Abs. 1 ISGG: „in Ergänzung zu den Aufgaben der Gemeinde“)
- ▶ Ggf. Hilfestellung an „Private Initiativen“ geben – durch Info-Veranstaltung, Leitfaden, Handbuch...

Exkurs: Französisches Modell: „Taxe Versement Transport“

Frankreich

Unternehmen finanzieren den öffentlichen Nahverkehr mit

Dicke Luft in deutsche Städte: Dagegen wollen fünf Modell-Kommunen vorgehen und den Bus- und Bahnverkehr stärken. Helfen könnte auch ein Blick nach Frankreich: dort finanzieren Unternehmen den öffentlichen Nahverkehr mit – über die Verkehrssteuer.

Jürgen König im Gespräch mit Sina Fröhndrich



Die Pariser Metro wird mit der Verkehrssteuer finanziert (imago/Kraft)

Exkurs: Französisches Modell: „Taxe Versement Transport“

Modellbeschreibung:

- ▶ Kommunen (ab best. Mindesteinwohnerzahl - 10.000 Einwohner) können Arbeitgeber (z. B. ab 9 Mitarbeiter) zur Finanzierung des ÖPNV heranziehen („Taxe Versement Transport“)
- ▶ Höhe orientiert sich an der Lohnsumme
- ▶ Zweckgebundene Verwendung der Abgabe für ÖPNV

Finanzverfassungsrechtliche Einordnung:

- ▶ Wohl keine Steuer, da nicht „zur Deckung des allg. Finanzbedarfs“
- ▶ Sonderabgabe mit Finanzierungsfunktion?
 - ▶ strenge Vorgaben des BVerfG: *„Die mit der Abgabe belastete Gruppe muss dem mit der Abgabenerhebung verfolgten Zweck evident näher stehen als jede andere Gruppe oder die Allgemeinheit der Steuerzahler.“* → vorliegend gerade fraglich...
 - ▶ Zudem: Sonderabgabe als Ausnahme.
- ▶ Einordnung als Beitrag möglich: Anschluss des Arbeitgebers an ÖPNV-System schafft „Erschließungsvorteil“ (ähnlich Erschließungsbeitrag).
- ▶ *Gesetzgebungskompetenz*: in Ermangelung bundesrechtlicher Regelung → Art. 30, 70 GG

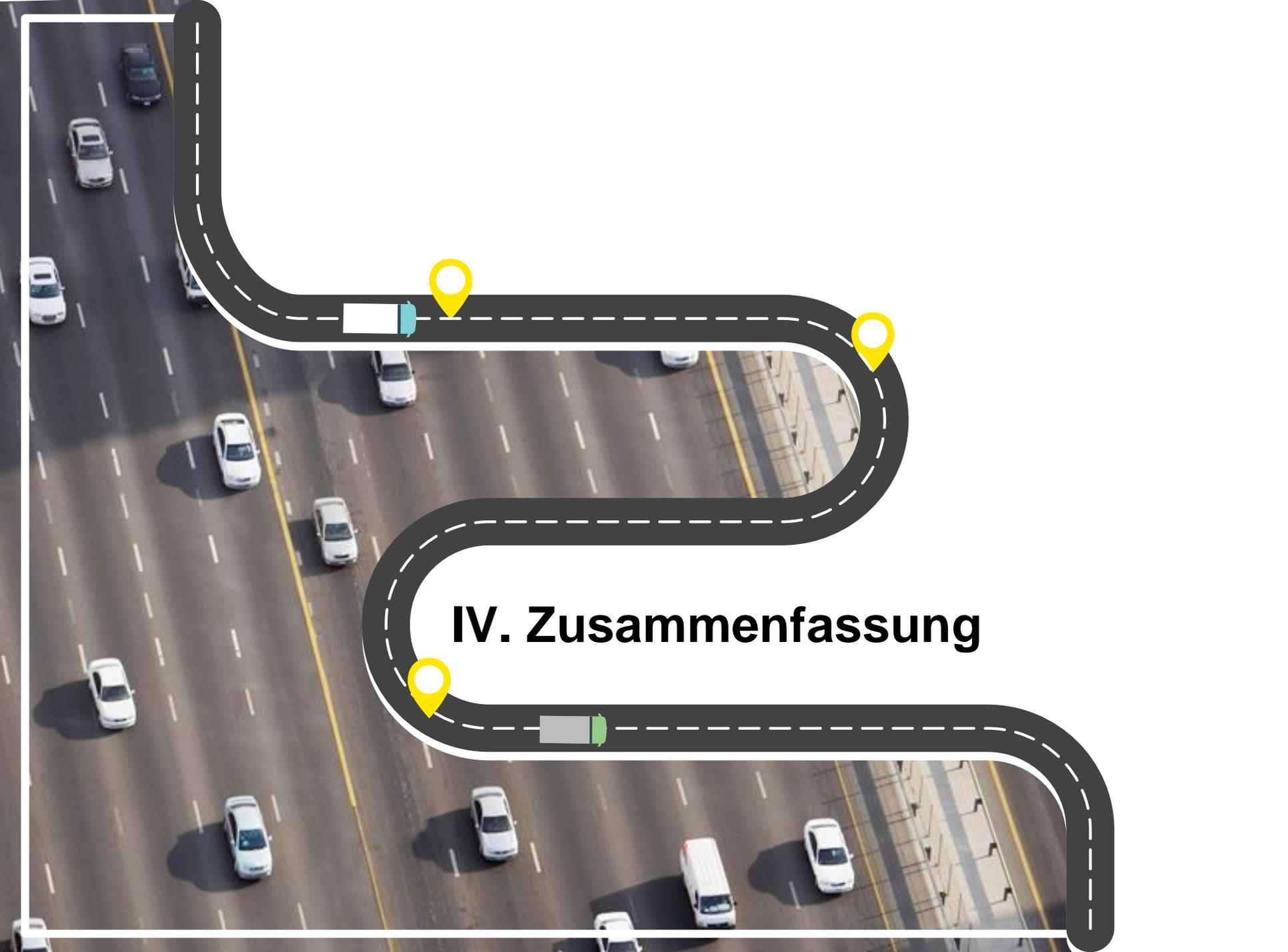
Fazit: gesetzliche Grundlage erforderlich.

Weitere Finanzierungsmöglichkeiten im ÖPNV

- ▶ Jobtickets
- ▶ Stellplatzablöse
- ▶ Einmalige oder wiederkehrende ÖPNV-Erschließungsbeiträge
- ▶ Umweltverbundgebühr
- ▶ Einzelhandels- und/oder Veranstalter - Nahverkehrssonderabgabe
- ▶ Verpflichtendes Einzelhandels-Gutscheinmodell
- ▶ Verpflichtendes Kombiticket
- ▶ ÖPNV-Fond

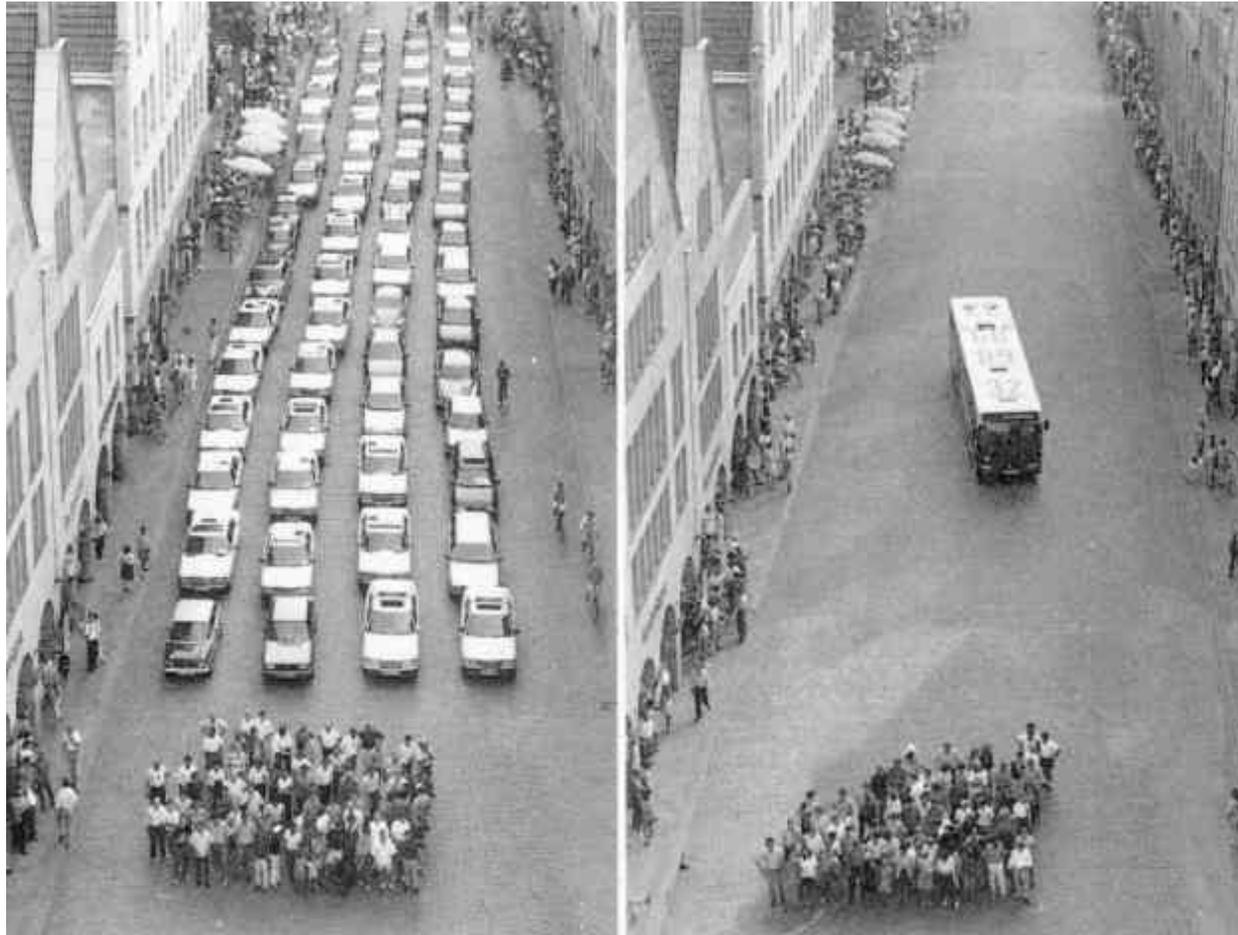
Ggf. Kombination der Modelle oder mit bestehenden Modellen, z. B.:

- ▶ Parkraumbewirtschaftung
- ▶ „Gäste-Steuer“ (Bettensteuer)

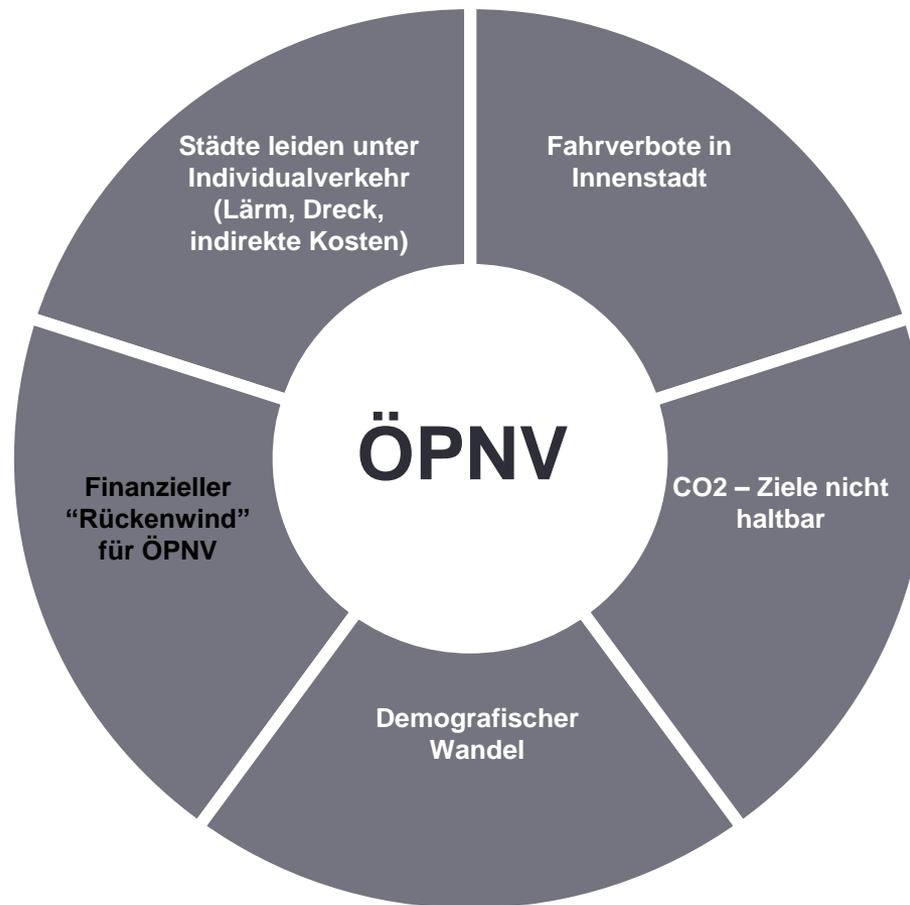
An aerial photograph of a multi-lane highway with several cars driving. Overlaid on the image is a stylized, winding road graphic with dashed white lines and a thick black border. The graphic starts at the top left, curves right, then down, then right again, then down, then right, and finally curves down at the bottom right. Three yellow location pin icons are placed along the path: one on the top horizontal segment, one on the middle horizontal segment, and one on the bottom horizontal segment. A small white and blue car icon is on the top horizontal segment, and a small grey and green car icon is on the bottom horizontal segment.

IV. Zusammenfassung

ÖPNV ist Problemlöser



ÖPNV ist Problemlöser



A photograph of two men in business attire shaking hands in an office environment. The man on the left is wearing a light blue button-down shirt and dark trousers, smiling and looking towards the other man. The man on the right is wearing a light blue button-down shirt and dark trousers, also smiling and looking towards the first man. They are standing in front of a glass-walled office space with a dark metal railing in the foreground.

**Vielen
DANK!**

Hinweise zu dieser Präsentation

- ▶ Die im Rahmen dieser Präsentation zur Verfügung gestellten Informationen können naturgemäß weder allumfassend noch auf die speziellen Bedürfnisse eines bestimmten Einzelfalls zugeschnitten sein. Sie begründen keine Beratung, keine andere Form rechtsverbindlicher Auskünfte oder ein rechtsverbindliches Angebot unsererseits.
- ▶ Diese Präsentation beruht auf dem Rechtsstand zum Zeitpunkt des Datums dieser Präsentation und gibt unsere Interpretation der relevanten gesetzlichen Bestimmungen und die hierzu ergangene Rechtsprechung wieder.
- ▶ Im Zeitablauf treten Änderungen bei Gesetzen, der Interpretation von Rechtsquellen sowie in der Rechtsprechung ein. Derartige Änderungen können eine Fortschreibung dieser Präsentation erforderlich machen.
- ▶ Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass wir ohne gesonderten Auftrag nicht verpflichtet sind, diese Präsentation aufgrund einer Änderung der zugrunde liegenden Fakten bzw. Annahmen oder Änderungen in der Gesetzgebung oder Rechtsprechung zu überprüfen und gegebenenfalls fortzuschreiben.
- ▶ Wir übernehmen keine Gewährleistung oder Garantie für Richtigkeit oder Vollständigkeit der Inhalte dieser Präsentation. Soweit gesetzlich zulässig, übernehmen wir keine Haftung für ein Tun oder Unterlassen, das Sie allein auf Informationen aus dieser Präsentation gestützt haben. Dies gilt auch dann, wenn diese Informationen ungenau oder unrichtig gewesen sein sollten.

Die globale EY-Organisation im Überblick

Die globale EY-Organisation ist einer der Marktführer in der Wirtschaftsprüfung, Steuerberatung, Transaktionsberatung und Managementberatung. Mit unserer Erfahrung, unserem Wissen und unseren Leistungen stärken wir weltweit das Vertrauen in die Wirtschaft und die Finanzmärkte. Dafür sind wir bestens gerüstet: mit hervorragend ausgebildeten Mitarbeitern, starken Teams, exzellenten Leistungen und einem sprichwörtlichen Kundenservice. Unser Ziel ist es, Dinge voranzubringen und entscheidend besser zu machen – für unsere Mitarbeiter, unsere Mandanten und die Gesellschaft, in der wir leben. Dafür steht unser weltweiter Anspruch „Building a better working world“.

Die globale EY-Organisation besteht aus den Mitgliedsunternehmen von Ernst & Young Global Limited (EYG). Jedes EYG-Mitgliedsunternehmen ist rechtlich selbstständig und unabhängig und haftet nicht für das Handeln und Unterlassen der jeweils anderen Mitgliedsunternehmen. Ernst & Young Global Limited ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach englischem Recht und erbringt keine Leistungen für Mandanten. Weitere Informationen finden Sie unter www.ey.com.

In Deutschland ist EY an 21 Standorten präsent. „EY“ und „wir“ beziehen sich in dieser Präsentation auf alle deutschen Mitgliedsunternehmen von Ernst & Young Global Limited.

© 2019 Ernst & Young GmbH Law GmbH Rechtsanwaltsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

All Rights Reserved.

www.de.ey.com