

BGE 29 I 322

Bundesgericht (BGE), 1903-09-17, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_29_I_322

FR: ATF 29 I 322

IT: DTF 29 I 322

Volltext

67. Urteil vom 17. September 1903 in Sachen Schweizerische Bundesbahnen gegen Regierungsrat Solothurn. Umfang der Steuerfreiheit der Bundesbahnen. Art. 10 Rückkaufsgesetz (Nebengeschäfte für Dritte). — Nichtanwendbarkeit des Art. 7 B.-G. über die politischen und polizeilichen Garantien vom 22. Dez. 1851 auf die Bundesbahnen. A. Bei der Steuertaxation für die Staatssteuer pro 1902 wurde die Rekurrentin von der Kreissteuerkommission Olten u. a. für 15,000 Fr. Ertrag der Hauptwerkstätte in Olten ausarbeiten für Dritte steuerpflichtig erklärt. Sie beschwerte sich hierüber beim Regierungsrat des Kantons Solothurn und wurde mit Entscheid vom 27. Februar 1902 abgewiesen. B. Diesen Steuerkonflikt hat die Kreisdirektion II der schweizerischen Bundesbahnen gemäß Art. 179 Organisationsgesetz ans Bundesgericht weitergezogen mit dem Antrag, es sei in Aufhebung des regierungsrätlichen Entscheides zu erkennen, daß der aus dem Betrieb der Werkstätte in Olten sich ergebende Ertrag in vollem Umfang von jeder Steuerpflicht befreit sei. Es wird nicht bestritten, daß im Jahre 1902 in der Werkstätte in Olten Arbeiten für Dritte (namentlich die Internationale Schlafwagensgesellschaft) ausgeführt worden sind, und daß sich hieraus ein Reingewinn von 15,000 Fr. ergeben hat. Es wird jedoch geltend gemacht, daß die Erhebung einer Einkommensteuer von diesem Reingewinn nach Art. 10 des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen nicht zulässig sei, da nach dieser Bestimmung die Bundesbahnen nur für Immobilien, die mit dem Bahnbetrieb in keiner notwendigen Beziehung stehen, steuerpflichtig, im übrigen aber von jeder Besteuerung durch Kantone und Gemeinden befreit seien. C. Der Regierungsrat hat in seiner Vernehmlassung Abweisung des Rekurses beantragt und unter Berufung auf den Wortlaut und die Entstehungsgeschichte des Art. 10 leg. cit. ausgeführt, daß nach richtiger Auslegung dieser Bestimmung Nebengeschäfte, wie das in Olten von der Rekurrentin betriebene, nicht steuerfrei seien, und zwar auch in Bezug auf die Einkommensteuer. Der Regierungsrat hat außerdem ein schiedsgerichtliches Urteil vom 4. September 1899 zwischen der Schweizerischen Centralbahngesellschaft und dem Kanton Solothurn vorgelegt. In diesem Urteil war die Steuerpflicht der Centralbahn für den Bahnhof Olten festzustellen auf Grund von Art. 32 der solothurnischen Konzession vom 17. Dezember 1852, wonach die Gesellschaft für die Bahn selbst, mit Bahnhöfen, Zubehörden und Betriebsmaterial Steuerfreiheit genießt, Gebäude und Liegenschaften jedoch, welche die Gesellschaft außerhalb des Bahnkörpers und ohne unmittelbare Verbindung mit diesem besitzen könnte, der gewöhnlichen Besteuerung unterliegen. Damals hatte die Centralbahn anerkannt, daß sie pflichtig sei, vom Ertrag der Hauptwerkstätte ausarbeiten für fremde Rechnung die Einkommensteuer zu bezahlen. Über den Umfang des konzessionsmäßigen Steuerprivilegs spricht sich das Urteil wie folgt aus: Es könne keinem begründeten Zweifel unterliegen, daß die Konzession ein Steuerprivileg nur für diejenigen Objekte gewähren wolle, welche ihrer Natur nach zum Bahnbetrieb in einer inneren Beziehung stünden, einem Bedürfnis des Betriebes dienten. Die ratio des Privilegs könne

nur in der Erwägung erblickt werden, daß die Bahngesellschaft durch den Betrieb der Bahn in eminentem Sinn öffentlichen Interessen diene und es daher auch im öffentlichen Interesse liege, daß der Staat diesen Betrieb durch Gewährung von Steuerfreiheit erleichtere. Da aber Privilegien nicht ausdehnend interpretiert werden dürften, so sei nicht zu vermuten, daß der die Konzession erteilende Staat die Steuerfreiheit habe weiter ausdehnen wollen, als es dem Zwecke, den Bahnbetrieb zu erleichtern, entsprechen würde.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. (Bejahung der Kompetenz des Bundesgerichtes aus Art. 179 drg.=Ges. unter Hinweis auf den Entscheid vom 3. Juni 1903 in Sachen Schweizerische Bundesbahnen gegen Regierungsrat Luzern*. 2. Es steht fest, daß die Rekurrentin in der Hauptwerkstätte in Olten außer den Arbeiten für ihren eigenen Betrieb auch Arbeiten für Dritte ausführen läßt und daß die letztern im Jahre 1902 einen Ertrag von 15,000 Fr. abgeworfen haben, für den die Rekursbeklagte die Einkommensteuer beansprucht. Nach Art. 10 Abs. 1 des Bundesgesetzes betreffend Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen sind die Bundesbahnen von jeder Besteuerung durch Kantone und Gemeinden befreit, welche Bestimmung jedoch nach Absatz 2 ibidem keine Anwendung auf Immobilien findet, die zwar im Besitz der Bundesbahnen sind, aber eine notwendige Beziehung zum Bahnbetrieb nicht haben. Auf dieses Steuerprivileg beruft sich die Rekurrentin dem Steueranspruch der Rekursbeklagten gegenüber, und es ist ihr zuzugeben, daß der Wortlaut des Gesetzes zunächst zu ihren Gunsten zu sprechen scheint. Der Abs. 2 des Art. 10 schränkt das Privileg bloß ein in Bezug auf gewisse Immobilien, und es kann hierauf zweifellos nur eine Besteuerung von Grundstücken der Bundesbahnen, mag sie nun je nach dem konkreten kantonalen Steuerrecht an den Besitz oder den Ertrag oder an beides anknüpfen, gestützt werden. Dagegen läßt sich aus dieser Bestimmung die Besteuerung des Erwerbs der Bundesbahnen aus Gewerbebetrieb, wie sie die Rekursbeklagte beansprucht, nicht herleiten. Was nun das Verhältnis von Abs. 1 und 2 des Art. 10 anbetrifft, so kann die Ansicht vertreten werden, daß, weil Abs. 2 eine Ausnahme nur für Immobilien macht, sofern sie nicht zum Bahnbetrieb gehören, eine ähnliche Einschränkung der Steuerfreiheit in Bezug auf andere Steuerobjekte, denen die notwendige Beziehung zum Bahnbetrieb ebenfalls mangelt, ausgeschlossen sei. Allein diese Auslegung ist zu eng und wird dem wirklichen Sinn des Gesetzes nicht gerecht. Die Steuerfreiheit der Bundesbahnen ist kein neues Prinzip sie war schon vor der Verstaatlichung geltendes Recht für die schweizerischen Hauptbahnen, nach Maßgabe der hauptsächlichsten, inhaltlich meist wesentlich übereinstimmenden kantonalen Konzessionen. Und was den Umfang dieser Steuerfreiheit anlangt, so ist die Auslegung der Konzessionen regelmäßig dahin ergangen, daß das Privileg in engstem Zusammenhang mit dem Zweck der Bahngesellschaft, dem Betrieb des Transportgeschäftes, steht, daß die Steuerbefreiung nur gewährt ist, weil die Gesellschaften die volkswirtschaftlich wichtige Einrichtung der Bahnen zu schaffen und zu betreiben unternommen haben und daß sie daher von Steuern nur befreit sind, soweit sie einen solchen Betrieb ausüben. Die Zweckbestimmung galt also als ausschlaggebendes Moment für die Steuerfrage; sie befreite Vermögen und Erwerb der Unternehmung in dem Maß und Umfang von der Steuerpflicht, in welchem sie dem Betrieb dienen oder daraus herrühren. (S. z. B. Urteil des Bundesgerichts i. S. N. O. B. gegen Stadtgemeinde Zürich, Amtl. Samml., Bd. XXVI, 2. Teil, S. 864 f.; i. S. S. B. B. gegen Regierungsrat des Kantons Luzern vom 3. Juni 1903 und das dort citierte Schiedsgerichtsurteil; ferner i. S. Suisse occidentale gegen Waadt, Bd. VIII, Nr. 83; Waadt gegen J. S. vom 26. Juni 1895 und das sub Fakt. C angeführte schiedsgerichtliche Urteil. Nach dieser maßgebenden Auffassung über den Umfang der

Steuerfreiheit waren die schweizerischen Hauptbahnen u. a. steuerpflichtig in Bezug auf Nebengeschäfte, die mit dem Bahnbetrieb in keinem unmittelbaren Zusammenhang standen (z. B. Betrieb von Lagerhäusern, Arbeiten der Werkstätten für Rechnung Dritter) und es hat denn auch die Centralbahngesellschaft in dem sub Fakt. C erwähnten schiedsgerichtlichen Verfahren anerkannt, daß sie für den Ertrag der Arbeiten für Dritte, die sie in der Hauptwerkstätte in Olten ausführen ließ und die keine Beziehung zum eigenen Bahnbetrieb hatten, der Einkommensteuer unterliege. Dem gegenüber macht nunmehr die Rekurrentin geltend, daß nach Art. 10 leg. cit. das Steuerprivileg der Bundesbahnen einen andern, weitem Umfang habe, als dasjenige der Bahngesellschaften nach den Konzessionen, und daß speziell der Ertrag des mit der Hauptwerkstätte in Olten verbundenen Nebengeschäftes nicht mehr zu versteuern sei. Dieser Ansicht kann jedoch nicht beigetreten werden. Die Entstehungsgeschichte des Gesetzes, auf die sich die

Rekursbeklagte mit Recht beruft, zeigt, daß mit Art. 10 kein neues Recht geschaffen, sondern nur der durch die hauptsächlichsten kantonalen Konzessionen und die Auslegung, die sie gefunden, bereits geschaffene Rechtszustand für die Bundesbahnen beibehalten werden sollte, und zwar ganz speziell auch in Bezug auf die hier streitige Frage (s. cit. Urteil S. B. B. gegen Regierungsrat des Kantons Luzern vom 3. Juni 1903, Erw. 3 am Schluß). Im Entwurfe des Bundesrates zum Bundesgesetz betreffend Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen war über die Steuerfreiheit der Bundesbahnen nur der jetzige Absatz 1 des Art. 10 enthalten; das Prinzip war also seinem Wortlaut nach ohne Einschränkung aufgestellt. Daß aber mit dieser Formulierung nicht die Meinung verbunden war, es sollen die Bundesbahnen in Bezug auf die Steuerfreiheit besser behandelt werden als die Bahngesellschaften, zeigte mit aller Deutlichkeit das Votum des Kommissionsberichterstatters von Arx und die daran anschließende Diskussion im Ständerat, der die Priorität der Beratung hatte. Danach war der Zweck der Bestimmung, die Bundesbahnen nicht schlechter zu stellen, als die Bahngesellschaften gestellt waren; sie sollten daher mit demselben Steuerprivilegium, das diese im allgemeinen genießen, ausgestattet werden. Es wird, was speziell die Nebengeschäfte anbetrifft, ausgeführt (v. Arx), es sei selbstverständlich, daß für solche Nebengeschäfte, die nicht zum Bahnbetrieb gehören, wie bis anhin die Steuerpflicht bestehe, und als Beispiel werden u. a. auch die Werkstätten der Centralbahn, die nebenbei für Rechnung Dritter arbeiten, genannt. Der jetzige Absatz 2 des Art. 10 fand sodann auf Antrag von Ständerat Muheim Aufnahme im Gesetz. Es sollte damit deutlich zum Ausdruck gebracht werden, daß insbesondere in Bezug auf die Steuerfreiheit der Immobilien der bei den Bahngesellschaften im allgemeinen bestehende Rechtszustand auch für die Bundesbahnen übernommen werde. Wenn nun auch die weitere Beratung im Ständerat, soweit hier in Betracht kommend, sich wesentlich mit dem Antrag Muheim beschäftigt hat, so ergibt sich doch wiederum aus den als Ausbetriebnahme von der Steuerfreiheit angeführten Beispielen — eines Lebensmitteldepots oder einer Konsumhandlung durch die Bahnverwaltung (Muheim), Betrieb von Lagerhäusern, von Bahnhofhotels (v. Arx), Werkstätten zu produktiven Zwecken anderer Art als zu eigenen Bahnzwecken (Bundesrat Zemp) —, daß man bei der Auffassung über die Tragweite des den Bundesbahnen einzuräumenden Steuerprivilegs allgemein davon ausging, die Steuerfreiheit solle nur soweit reichen, als es sich um Einrichtungen handelt, die dem Betrieb wirklich dienen, und in Bezug auf anderweitige Einrichtungen seien sowohl das Vermögen als der Erwerb steuerpflichtig. Die Abs. 1 und 2 des gegenwärtigen Art. 10 wurden vom Nationalrat unverändert angenommen. Auch aus seinen Beratungen (s. die Voten Cramer-Frey und Bundesrat Zemp) folgt, daß es sich nur darum gehandelt hat,

die Bundesbahnen nicht schlechter zu stellen, als bisher die Bahngesellschaften gestellt waren, nicht aber darum, sie besser zu stellen (s. Stenograph. Bulletin 1897, S. 526 ff. und 997 ff.). Diese Tatsachen machen nun aber den Schluß notwendig, daß nach dem wirklichen, der gesetzgeberischen Absicht entsprechenden Sinn des Gesetzes das richtige Verhältnis der beiden ersten Sätze des Art. 10 anders ist, als wie es bei der ersten Betrachtung scheint. Der zweite Satz schränkt den ersten nicht in dem Sinne ein, daß nun im übrigen und abgesehen von der Besteuerung von Immobilien das Prinzip der Steuerfreiheit der Bundesbahnen ausnahmslos und ohne Rücksicht auf die tatsächlichen Verhältnisse gelten würde, sondern die Steuerfreiheit ist von vornherein als auf die Einrichtungen des Betriebs beschränkt gedacht, und der zweite Satz bildet nur eine einzelne, hieraus sich ergebende besondere wichtige Ausnahme. Die Steuerfreiheit ist also auch nach dem ersten Satz kein persönliches Privileg des Bundes in Bezug auf alles Vermögen, das er unter dem Namen Bundesbahnen besitzt, oder alle Tätigkeit, die er unter diesem Namen betreibt, sondern es ist ein sachliches Privileg, das auf dasjenige beschränkt ist, was an Vermögen oder Tätigkeiten dem Bahnbetrieb dient, und es trifft daher nicht zu für den Erwerb aus einer gewerblichen Tätigkeit der Bundesbahnen, wie diejenige der Hauptwerkstätte Olten für Rechnung Dritter, bei der diese Voraussetzung fehlt. 3. Es könnte sich schließlich noch fragen, ob nicht die Bundesbahnen aus einem andern Grund für diesen Gewerbebetrieb steuerfrei seien, da nach Art. 7 des Bundesgesetzes über die politischen

und polizeilichen Garantien zu Gunsten der Eidgenossenschaft vom 2. Dezember 1851 die Bundeskasse und alle unter der Verwaltung des Bundes stehenden Fonds, sowie diejenigen Liegenschaften, Anstalten und Materialien, welche unmittelbar für Bundeszwecke bestimmt sind, von den Kantonen nicht mit einer direkten Steuer belegt werden dürfen. Allein die Frage ist zu verneinen. Die Steuerverhältnisse der Bundesbahnen sind durch das Bundesgesetz betreffend Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen abschließend geregelt. Es kann daher den Ausnahmen von der Steuerfreiheit, die sich bei der Auslegung dieses Gesetzes ergeben, nicht die allgemeine Steuerimmunität des Bundes entgegengehalten werden und es braucht deshalb auch die Frage, ob im übrigen Art. 7 leg. cit. auf einen Gewerbebetrieb des Bundes von der Art des hier in Betracht kommenden Anwendung finden würde, nicht weiter geprüft zu werden. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Der Rekurs wird abgewiesen.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.