

LITRA

INFORMATIONSDIENST FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR
SERVICE D'INFORMATION POUR LES TRANSPORTS PUBLICS
SERVIZIO D'INFORMAZIONE PER I TRASPORTI PUBBLICI
SURVETSCH D'INFORMAZIUN PER IL TRAFFIC PUBLIC

Informations relatives à l'avis sur

**la proposition soumise à la procédure
de consultation au sujet de la
simplification de la loi fédérale régissant
la taxe à la valeur ajoutée**

Berne, 29 mars 2007

Sommaire

1. Renonciation à la réduction de l'impôt préalable lors de la réception de subventions	3
2. Application du taux réduit au transport public de voyageurs	5
3. Exonération intégrale du trafic public	6
4. Renonciation au dégrèvement ultérieur de l'impôt préalable lors de modifications de la loi	7

Déjà parus dans la série jaune:

Réforme des chemins de fer – forces et faiblesses	29.4.1997
La réforme des chemins de fer au niveau international	31.10.1997
Financement de l'infrastructure des transports publics Un fonds et ses effets pervers	30.12.1997
Le point sur la réforme des chemins de fer	30.6.1998
L'accord sur les transports passé avec l'Union européenne Comment maîtriser ses conséquences en trafics d'importation, d'exportation et de transit?	25.2.1999
Les transports publics en Suisse: Analyse et perspective Exposé de Carl Pfund, directeur de l'UTP	12.11.1999
Réforme des chemins de fer en Suisse – Une année d'expérience	7.7.2000
Réforme des chemins de fer 2: les avantages offerts par les chemins de fer Analyse et argumentaire	4.5.2001
Groupe d'experts: Financement du trafic d'agglomération Rapport, explications et recommandations	29.5.2001
Réforme des chemins de fer 2: Economiesuisse et les transports publics Postulats et réponses	21.12.2001
Réforme des chemins de fer 2: la séparation du transport et de l'infrastructure des chemins de fer ou la théorie de la séparation de l'Union européenne (UE)	1.11.2002
Taxe sur la valeur ajoutée et transports publics Pour en finir avec un traitement pénalisant et réduire la quote-part fiscale et celle de l'Etat	20.11.2003
Sécurité des personnes :un nouveau défi pour les chemins de fer ou agressions et vandalisme dans les transports publics	27.2.2004
Bahnreform 2: Die künftige Bahnlandschaft Schweiz Stellungnahme (en allemand seulement)	30.4.2004
Le financement des transports publics Garantir leur financement et leur expansion	29.6.2004
Offres et tarifs des CFF et des réseaux limitrophes SNCF, DB, FS/Trenitalia et ÖBB. Comparatif et analyse	1.6.2006
Vingt-cinq ans de transports publics en Suisse et en Europe. Bilan et perspectives Allocution d'adieu de Benedikt Weibel, Président de la direction CFF SA	22.3.2007

Les faits marquants en bref

Lors de l'introduction de la taxe à la valeur ajoutée en 1995, les particularités des transports publics n'ont pas été prises en considération comme elles auraient dû l'être. Pour cette raison, la LITRA plaide depuis des années pour des améliorations en faveur des transports publics. Les propositions du Conseil fédéral soumises à la procédure de consultation ne satisfont de loin pas à ces attentes. Contrairement à toutes les déclarations, le Conseil fédéral veut continuer à profiter d'une taxe occulte (réduction de l'impôt préalable) que doivent verser les cantons (124 millions) et les communes (58 millions). Il sacrifie de ce fait le principe de l'équité fiscale et de la «forme idéale» de taxe à la valeur ajoutée idéale au dieu de la fiscalité pure et dure.

1. Renonciation à la réduction de l'impôt préalable lors de la réception de subventions

Dans la première phase de la refonte de la TVA, la réduction de l'impôt préalable lors de la réception de subventions doit être biffée. Le rapport Spori et des experts en matière fiscale reconnus recommandent cette mesure. Surtout pour des raisons fiscales, le Conseil fédéral veut maintenir l'écumage des cantons et des communes. La LITRA demande la mise en oeuvre immédiate de l'alternative 3 suggérée dans la proposition mise en consultation (chiffre 6.1.5).

2. Application du taux réduit au transport public de voyageurs

Au cas où un modèle comportant deux taux devait être choisi, il y aurait lieu de privilégier fiscalement le transport de voyageurs, à l'instar des pays de l'UE. L'imposition prescrite en Suisse des transports public de voyageurs au taux normal n'est connue dans toute l'Union européenne qu'en Allemagne, et cela seulement pour les transports sur des distances excédant 50 kilomètres. Tous les autres pays de l'UE ont soit exonéré totalement les transports publics du paiement de la taxe, soit leur appliquent un taux réduit. Le trafic public couvre les besoins élémentaires de la population en matière de mobilité. Par conséquent, il doit être traité comme les autres besoins primaires, tels que les aliments, les consommations dans les restaurants et les services fournis dans la branche de l'hébergement. La LITRA propose d'appliquer au transport public de voyageurs le taux réduit de la TVA.

3. Exonération intégrale des transports publics

Plus la différence entre les taux de fiscalité est grande, plus l'impact sur la répartition du trafic est important. C'est pourquoi il y a lieu d'exonérer intégralement les transports publics du paiement de la TVA (comme tous les autres biens des besoins journaliers). En d'autres termes, il faut leur appliquer le taux zéro.

4. Renonciation au dégrèvement ultérieur de l'impôt préalable lors de modifications de la loi

Le renoncement à la réduction de l'impôt préalable dans le domaine des transports publics provoque un droit au dégrèvement ultérieur dont le montant atteint des milliards de francs. Ceci pourrait être une raison majeure pour le Conseil fédéral pour ne pas entrer en matière sur cette revendication. La LITRA propose de prévoir dans les dispositions transitoires que l'effet rétroactif ne puisse pas être revendiqué lors de dégrèvements ultérieurs dus à des modifications de la loi.

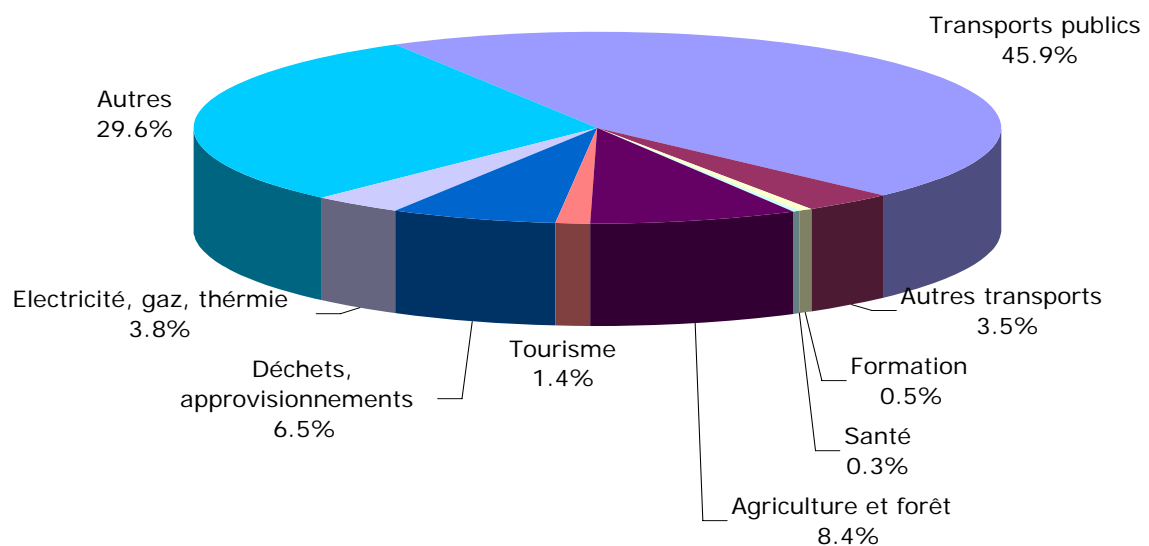
La taxe à la valeur ajoutée et les transports publics

La taxe à la valeur ajoutée a été introduite le 1^{er} janvier 1995. Contrairement à la pratique suivie en Europe, le trafic public a été imposé au taux normal. L'augmentation des tarifs des transports publics a conduit en 1995 à un recul de la demande de 5,5 pour cent au total. Par la suite, les représentants des transports publics, des cantons, des associations faïtières et d'autres milieux ont tenté à plusieurs reprises d'éliminer le préjudice causé au trafic public par le prélèvement de la TVA.

L'unique succès de ces efforts a été le fait que, grâce à l'introduction de la nouvelle loi sur la TVA au début de 2001, le trafic voyageurs international par chemin de fer n'est plus préjudiciable par rapport au trafic aérien.

En proclamant qu'il allait créer une forme idéale de taxe à la valeur ajoutée, le Conseil fédéral s'est fixé un objectif très ambitieux. Monsieur Merz, conseiller fédéral, a confirmé à plusieurs reprises qu'il prendrait en considération les desiderata des transports publics. Les attentes de la LITRA relatives aux effets de la refonte de la TVA sont, de ce fait, élevées. La proposition actuelle du Conseil fédéral est d'autant plus décevante.

Dans l'optique des transports publics, **aucun postulat** visant à éliminer leur handicap fiscal ou à réduire le travail administratif n'est pris en compte. Une étude de SwissVAT de juin 2005 montre que les charges supplémentaires résultant de la réduction de l'impôt préalable selon l'article 38 VIII de la loi sur la TVA se montent à quelque 400 millions de francs par an. La part de ce montant supportée par le trafic public est de 182 millions de francs, soit près de la moitié.



La réduction de l'impôt préalable provoque des transferts de capitaux importants:

▪ au sein des services de la Confédération	215 mio.
▪ des cantons vers la Confédération	124 mio.
▪ des communes vers la Confédération	58 mio.

La redistribution financière au sein de la Confédération résulte du fait que les subventions augmentent en raison de la réduction de l'impôt préalable. Les offices fédéraux qui accordent des subventions versent ainsi des montants directement à l'Administration fédérale des contributions. En ce qui concerne les cantons et les communes, la réduction de l'impôt préalable induit des contributions cantonales ou communales plus élevées, dont la Confédération est le bénéficiaire. (Voir aussi, à ce propos, http://www.litra.ch/dcs/users/2/MWST%20Studie%20litra_sab_Juni%2005.pdf).

Afin d'éliminer l'handicap dont sont victimes les transports publics en raison de la TVA, il y a lieu d'apporter dans le cadre de la refonte de la loi des améliorations de quatre types:

- Renoncer à la réduction de l'impôt préalable lors de l'obtention de subventions;
- Appliquer le taux réduit de TVA au transport public de personnes;
- Exonérer réellement les transports publics;
- Renoncer au dégrèvement ultérieur de l'impôt préalable lors de modifications de la loi.

1. Renoncement à la réduction de l'impôt préalable lors de l'obtention de subventions

La révision de la loi a été lancée dans le but de créer un aménagement idéal de la TVA. Le chiffre 1 de l'avant-projet destiné à la consultation mentionne sous chiffre 1.2.1 cinq critères que la «TVA idéale» devrait remplir. L'un de ces critères concerne la déduction de l'impôt préalable:

«La TVA idéale est conçue comme un impôt de consommation, c'est-à-dire que l'impôt frappant des biens en capital peut être déduit tout de suite et entièrement à titre d'impôt préalable».

Parmi les jalons devant mener à cet impôt de consommation d'application aisée figure

«La suppression de la taxe occulte, dans la mesure où cela est possible du point de vue de la systématique et politiquement défendable».

Le chiffre 4.4.6 concernant la déduction de l'impôt préalable stipule ce qui suit:

«Le système de la déduction de l'impôt préalable constitue un élément fondamental de la TVA, fondée sur le principe de l'impôt net à tous les stades. Il constitue l'instrument permettant à la fois un dégrèvement de toutes les dépenses de matériel qu'un contribuable doit faire pour réaliser des opérations imposables, et la suppression de l'imposition des biens d'investissement et des moyens d'exploitation, en bref de la taxe occulte».

En dépit de ce message clair, le rapport destiné à la consultation n'élimine nullement la réduction de l'impôt préalable lors de l'obtention de subventions.

Le rapport relève à plusieurs endroits que la disposition actuelle, selon laquelle les subventions conduisent à une réduction relative de la déduction de l'impôt préalable, est une **particularité helvétique**. Dans l'Union européenne, cette question est considérée d'une façon différenciée, en ce sens qu'une différence est faite entre les subventions véritables et celles qui ne le sont pas. Les subventions véritables sont des versements accordés préalablement au bénéficiaire pour des raisons de politique structurelle, économique ou pour d'autres motifs politiques. Dans l'optique de l'UE, les subventions accordées aux transports publics ne conduiraient donc pas à une réduction de l'impôt préalable.

La proposition du centre de compétence TVA de la Chambre fiduciaire relative à la déduction de l'impôt préalable est la suivante:

*«Simultanément, il y a lieu de lier la déduction de l'impôt préalable aux caractéristiques de l'entreprise (et non à ses activités fiscalement imposables). **Il faut éviter toute réduction de l'impôt préalable**, notamment celles qui concernent des «contre-prestations», notamment aussi des subventions et des dons.*

Les experts en matière de TVA sont en effet unanimes à reconnaître que l'élimination de la réduction de l'impôt préalable est une condition incontournable pour supprimer la taxe occulte. Philip Robinson écrivait dans le journal «Finanz & Wirtschaft» du 10 janvier 2007:

*«L'élimination totale de la taxe occulte implique en plus de la suppression des exceptions en matière fiscale également **le renoncement catégorique à des réductions de l'impôt préalable liées à des subventions, des dons et d'autres «contre-prestations»**, et provoque par conséquent une diminution du produit de la TVA. Si l'objectif de la réforme de neutraliser les recettes est maintenu, ces diminutions du produit de la TVA doivent être compensées par un relèvement du taux d'imposition. Il est par conséquent nécessaire de peser avec soin les effets d'une simplification systématique entraînée par ces mesures, d'une part, et l'augmentation – bien modique – du taux d'imposition avec laquelle elle devrait être financée, d'autre part».*

Dans son arrêt du 9 août 2006, le Tribunal fédéral a, lui aussi, mis en question la pratique de la réduction de l'impôt préalable suivie par l'Administration fédérale des contributions. Un financement extraordinaire n'est pas considéré comme raison pour réduire l'impôt préalable résultant d'investissements. Le litige à l'origine de cet arrêt a été provoqué par la rénovation d'un hôtel qui a été financée en grande partie par des prêts sans intérêts provenant de sociétés de participation. Plus tard, celles-ci ont renoncé au remboursement du prêt. L'argumentation du Tribunal fédéral permet de conclure que la forme du financement ne doit pas influencer la déduction de l'impôt préalable, cet impôt n'étant déterminé qu'en fonction de l'activité commerciale réellement exercée. Si les activités d'une entreprise sont assujetties à la TVA, la déduction de l'impôt préalable sur les dépenses effectuées et les investissements peut être opérée immédiatement et sans réduction.

Le rapport Spori du 12 mai 2006, qui contient des recommandations au Conseiller fédéral Merz en prévision de la refonte de la taxe à la valeur ajoutée, arrive à la conclusion que les **subventions et les contributions accordées par des tiers à des entreprises ou à des projets d'investissements doivent être assimilées à des contre-prestations et ne doivent pas conduire à une réduction de l'impôt préalable**. Selon ce rapport, cette mesure permet d'éliminer la taxe occulte qui a été jusqu'ici versée par la Confédération, les cantons et les communes. Les transports publics pourraient de ce fait être enfin libérés d'une charge fiscale inutile qui ne conduit finalement qu'à une hausse des dépenses de l'Etat.

Compte tenu de cet avis unanime des experts, il est étonnant que le Conseil fédéral ne propose pas la suppression immédiate de la réduction de l'impôt préalable lors de l'obtention de subventions. La raison de cette attitude ne peut résider que dans la volonté de la Confédération de ne pas renoncer aux apports financiers élevés des cantons et des communes.

La LITRA demande que la possibilité supplémentaire de réforme décrite au chiffre 6.1.5 (maintien de la pratique actuelle concernant la définition des subventions lors de déduction non réduite de l'impôt préalable) soit mise en œuvre avec effet immédiat.

Une telle solution aurait de nombreux avantages:

- La taxe occulte grevant les cantons et les communes est éliminée.
- La charge de l'Etat est réduite du fait de la diminution des subventions.
- Le travail administratif lié à la perception de la TVA auprès des entreprises ayant droit à des subventions est notablement réduit.
- La position des transports publics est améliorée du point de vue de la concurrence.

Proposition de la LITRA

Les subventions ne conduisent pas à des réductions de la déduction de l'impôt pré-alable. L'alternative 3 (selon chiffre 6.1.5 du rapport explicatif relatif à la consultation), en tant que possibilité supplémentaire de réforme, doit être mise en œuvre en première priorité lors de la révision de la LTVA.

2. Imposition du transport public de voyageurs au taux réduit

Les prestations des transports publics sont imposées au taux ordinaire de 7,6 pour cent. De ce fait, la Suisse se trouve en position particulière. Tous les pays de l'UE, sans exception, privilégient le transport public de voyageurs. La façon dont ils le font est toutefois propre à chaque pays. La majorité appliquent le taux réduit.

Modèle	Pays
Exonération partielle	Danemark, Irlande, Italie (TP en trafic à courte distance)
Imposition au taux zéro	Grande-Bretagne
Taux réduit	Autriche, Allemagne (distances jusqu'à 50 km), Belgique, Espagne, Finlande, France, Grèce, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suède
Taux ordinaire	Allemagne (distances supérieures à 50 km).

L'imposition au taux ordinaire prescrite aujourd'hui en Suisse du transport public de voyageurs n'existe dans les autres pays de l'Union européenne qu'en Allemagne, et cela seulement pour les distances supérieures à 50 kilomètres (voir aussi http://www.litra.ch/dcs/users/2/gs_nr6_d.pdf - état 2003)

Tous les autres pays appliquent des solutions plus avantageuses. La Grande-Bretagne, un pays qui a largement privatisé les transports publics, applique la solution de loin la plus favorable, celle de l'exonération totale (Taux zéro avec droit absolu au remboursement de l'impôt pré-alable).

Si un modèle comportant deux taux de TVA devait être choisi, il y aurait lieu pour les raisons suivantes d'appliquer le taux réduit au transport public de voyageurs:

- Les transports publics couvrent les besoins élémentaires de la population en matière de mobilité. La mobilité fait partie des biens de consommation journaliers.
- Privilégier du point de vue fiscal les «prestations de service couvrant les besoins journaliers» fournies par les entreprises de transport public correspond à la systématique observée dans la loi suisse sur la taxe à la valeur ajoutée. Les transports publics ne revendiquent pas un traitement particulier.

- Le domaine du trafic est proportionnellement surimposé en raison des majorations de la TVA, étant donné que la réduction de l'impôt préalable implique à chaque augmentation du taux une réduction des moyens financiers mis à disposition pour que les entreprises puissent accomplir leur tâche.
- L'obligation de compenser la forte charge de TVA par des subventions supplémentaires, qui conduisent elles-mêmes à une imposition fiscale, est supprimée.
- La charge fiscale de l'Etat diminue.
- Cette solution correspond au modèle choisi dans la plupart des pays européens.

Sont considérées comme transport de voyageurs toutes les prestations des transports publics qui englobent les services pour lesquels une concession ou une autorisation fédérale ou cantonale existe au sens de l'Ordonnance sur les concessions pour le transport de voyageurs. Sont assujettis tous les prestataires de transport public au bénéfice d'une concession pour le transport de voyageurs (chemins de fer, bus, bateaux, installations de transport à câbles, etc.). Le système de concession en place est garant d'une réglementation claire et compréhensible.

Selon les expériences faites jusqu'ici, on peut admettre qu'une réduction du taux pourrait conduire à un accroissement marquant de la demande. Faire profiter les usagers des transports publics de cette réduction permettrait de diminuer les prix pratiqués en Suisse et reviendrait à fournir une contribution positive à la réduction du réchauffement climatique de la planète.

Proposition de la LITRA

Dans le modèle comprenant deux taux d'imposition, l'article 22, 1er alinéa de la LTVA doit être complété comme suit:

20. Les prestations des transports publics qui englobent des services pour lesquels une concession ou une autorisation fédérale ou cantonale existe au sens de l'Ordonnance sur les concessions pour le transport de voyageurs.

3. Exonération intégrale des transports publics (piste de réflexion)

Selon la volonté du Conseil fédéral, la réforme doit conduire à «une forme idéale de taxe à la valeur ajoutée». Mais déjà dans l'avant-projet destiné à la consultation, on ne retrouve presque pas de mesures aptes à concrétiser cet objectif. En formulant la proposition ci-dessous, la LITRA aimerait livrer une piste de visant à simplifier la TVA radicalement et à indiquer de quelle manière on pourrait tirer profit de l'attrait offert par deux taux différents. .

L'exonération réelle, c'est-à-dire aucun prélèvement de TVA (taux zéro) assortie de la déduction totale de l'impôt préalable a pour effet une diminution marquante des biens de consommation journaliers. Lorsqu'il s'agit de prestations subventionnées – comme par exemple celles des transports publics – l'Etat soutient activement sa politique de subventions au moyen de sa politique fiscale. À l'heure actuelle, c'est le contraire qui est de mise. Au moyen de subventions, le coût des prestations de l'Etat est abaissé mais, par le biais de la TVA, ces mêmes prestations sont renchériées par l'Etat.

L'exonération réelle devrait par conséquent être introduite pour toutes les prestations (y compris celles des transports publics) qui, selon l'article 22 de la LTVA révisée, sont privilégiées et imposées au taux réduit pour des raisons économiques.

La perte de recettes fiscales engendrée par l'application du taux réduit fait augmenter le taux ordinaire. Etant donné que l'UE demande un taux minimum de 15 pour cent, il serait judiciaire, à longue échéance, de prévoir deux taux (taux zéro et taux ordinaire majoré). Le couplage du taux réduit au taux ordinaire aura pour effet, au cours des années, la croissance successive de ce dernier, ce qui perturbera fortement la politique de la Confédération en matière de subventions.

Comme il est déjà mentionné au chiffre 2, la LITRA considère le trafic public comme prestation fournie dans l'intérêt général, de telles prestations devant être imposées au taux réduit. L'abandon de la TVA actuelle de 7,6 pour cent diminuerait sensiblement le coût des transports publics. Dans l'optique du changement climatique, un tel pas s'impose. Cette mesure a déjà été prise en Grande-Bretagne.

Proposition de la LITRA

Le trafic public doit être intégralement exonéré (au même titre que toutes les autres exceptions figurant à l'article 22 de la LTVA révisée).

4. Renoncement au dégrèvement ultérieur de l'impôt préalable en cas de modifications de la loi

Le but du dégrèvement ultérieur de l'impôt préalable est de permettre de récupérer après coup l'impôt préalable lorsqu'un bien est utilisé plus tard aux fins de produire une prestation imposable. Ceci est généralement le cas lorsqu'un bien provenant de la fortune privée passe dans la fortune de l'entreprise d'un assujetti.

Ce droit au dégrèvement ultérieur est vraisemblablement considéré par le Conseil fédéral comme un motif important qui justifie son refus à modifier les dispositions concernant la réduction de l'impôt préalable. Dans le rapport explicatif destiné à la consultation, le chiffre 6.1.5. d stipule ce qui suit :

«Etant donné que la réduction de la déduction de l'impôt préalable prévue par le droit actuel serait supprimée, les bénéficiaires de subventions pourraient déduire l'impôt préalable après coup (dégrèvement ultérieur de l'impôt préalable). Le montant de cette charge unique ne peut être estimé actuellement».

Le montant de cette charge unique peut pourtant être calculé facilement. Les réductions de l'impôt préalable se chiffrent par 400 millions de francs environ par an. Si le dégrèvement ultérieur est admis pour une période de cinq ans, ce qui correspond à la pratique de l'Administration des contributions, la créance porterait sur 2 milliards de francs.

Afin que la Confédération puisse changer de système sans trop de difficultés, le dégrèvement ultérieur de l'impôt préalable en cas de modifications de la loi ne doit pas être toléré. Une règle allant en ce sens doit être prévue dans les dispositions transitoires de la loi. La LITRA estime que cette mesure infirme tous les arguments de nature fiscale qui pourraient être invoqués contre la suppression immédiate de la réduction de l'impôt préalable lors de l'obtention de subventions.

Ainsi, le relèvement de 0,1 pour cent prévu par l'article 99 des dispositions transitoires pour financer le dégrèvement ultérieur de l'impôt serait sans objet.

Proposition de la LITRA

L'article 99 des dispositions transitoires doit être modifié comme suit:

Les prescriptions légales applicables au moment de l'achat du bien sont déterminantes lorsque le dégrèvement ultérieur de l'impôt préalable est revendiqué.

À titre d'illustration :

Mécanisme de la réduction de l'impôt préalable - un exemple pris dans le domaine des transports publics

Toutes les entreprises suisses tiennent une comptabilité exempte de taxe à la valeur ajoutée. En d'autres termes, les effets de la TVA en sont éliminés (les entreprises font office de bureau d'encaissement pour l'Administration fédérale des contributions et ne sont pas des assujetties, mais doivent exécuter ce travail sans être indemnisées).

<u>TVA prélevée</u> D'une part, la taxe à la valeur ajoutée que facture l'entreprise au consommateur final doit être versée à l'Administration des contributions (par exemple 7,6 pour cent sur tous les billets vendus). Exemple: 7,6 % d'un chiffre d'affaires imposable de 2 milliards de francs	152 mio.
<u>TVA payée</u> D'autre part, l'assujetti peut déduire dans son décompte les montants de TVA qui lui auront été facturés par d'autres assujettis pour les livraisons, les prestations de service, etc. Exemple: 7,6 % de prestations achetées au prix de 0,8 milliard de francs.	- 61 mio.
<u>Charge imposable 1</u> Ce montant doit être versé à l'Administration fédérale des contributions. À ce niveau, la TVA est neutre par rapport aux résultats de l'entreprise	= 91 mio.
<u>Réduction de l'impôt préalable</u> Il découle de l'art. 38 LTVA que l'assujetti ne peut pas revendiquer le remboursement du montant total d'impôt préalable lorsque les recettes proviennent de dons ou de subventions. L'impôt est réduit proportionnellement au montant des subventions par rapport aux recettes totales. Exemple: En TP, l'impôt préalable est réduit d'environ 45 % (parce que 45 % environ de toutes les recettes proviennent d'indemnités compensatoires). Cela a pour conséquence que, dans notre exemple, ce ne sont pas 61 millions de francs d'impôt préalable qui peuvent être revendiqués, mais seulement 34 millions. Par conséquent :	+ 27 mio.
<u>Charge imposable 2</u> Les transports publics doivent verser à l'Administration fédérale des contributions le montant suivant :	118 mio.
<u>Augmentation de la subvention:</u> Le montant de la réduction de l'impôt préalable de 27 millions de francs est une charge pesant sur les résultats des entreprises de transport public. La Confédération (OFT) et les cantons doivent augmenter les subventions. Chaque versement d'une subvention est majorée d'un forfait de 3,5 % destiné à compenser la réduction de l'impôt préalable. Il en résulte une taxe occulte, dont la plus grande part est payée par les cantons et les communes. La subvention majorée en raison de la réduction de l'impôt préalable conduit automatiquement à une réduction plus éle-	+ 27 mio.

vée de cet impôt les subventions croissent en fonction des recettes).	
Charge imposable 3 Au terme de tout le travail administratif, l'effet net pour une entreprise de TP est de	91 mio.

En résumé:

La réduction de l'impôt préalable engendre un travail administratif qui ne rime à rien. Aux termes de la loi sur la TVA, toutes les entreprises, institutions, etc., dont le siège est en Suisse et qui touchent des subventions de la Confédération ne peuvent pas exiger le remboursement total de la TVA. Cette partie est donc à la charge de l'entreprise, ce qui provoque des coûts plus élevés qui, à leur tour, conduisent à une indemnisation plus forte et en définitive à nouveau à une réduction plus élevée de l'impôt préalable.

Pour les transports publics, la réduction de l'impôt préalable relative aux contributions à l'exploitation atteint le montant de 103 millions de francs environ par année. S'y ajoute le montant de la réduction de l'impôt préalable concernant les contributions aux investissements qui, selon l'étude SwissVat de 2005, est estimé à 79 millions de francs environ, soit au total 182 millions de francs. Deux exemples illustrent ce mécanisme : Le peuple zurichois a accepté à une forte majorité le versement d'une contribution de 580 millions de francs au financement de la nouvelle gare de transit de Zurich. Le montant de la réduction de l'impôt préalable est estimé à 44 millions de francs environ. L'Administration fédérale des contributions l'encaissera. En fait, cela constitue une subvention accordée par le canton de Zurich à la Confédération. Dans le cas du RER genevois, auquel le canton de Genève accordera un montant de 400 millions de francs, la manne qui s'écoulera dans la caisse fédérale s'élèvera à près de 30 millions de francs.

Les cantons et les communes participent aussi au financement de l'indemnisation plus élevée, ce qui revient, pour les cantons et les communes à subventionner indirectement la Confédération (nouvelle taxe occulte).