



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

Informationen zur Stellungnahme betreffend

**Vernehmlassungsvorlage
zur Vereinfachung des Bundesgesetzes
über die Mehrwertsteuer**

Bern, 29. März 2007

Inhaltsverzeichnis

1. Verzicht auf Vorsteuerkürzungen bei Erhalt von Subventionen	3
2. Unterstellung der Personenbeförderung im öffentlichen Verkehr unter den reduzierten Satz	5
3. Echte Befreiung des öffentlichen Verkehrs	6
4. Verzicht auf Einlagenentsteuerung bei Gesetzesänderungen	7

In der «gelben Serie» bereits erschienen:

Bahnreform - Stärken und Lücken	29.04.1997
Bahnreform international	31.10.1997
Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs Ein Fonds und seine Tücken	30.12.1997
Bahnreform - Bilanz und Ausblick	30.06.1998
Das Verkehrsabkommen mit der EU Wie lassen sich seine Folgen im Import-, Export- und Transitverkehr bewältigen?	25.02.1999
Öffentlicher Verkehr Schweiz: Analyse und Ausblick Referat von Dr. Carl Pfund, ehem. Direktor VöV	12.11.1999
Bahnreform in der Schweiz: Die Erfahrungen nach dem Jahre 1	17.07.2000
Bahnreform 2: Die Vorteile der integrierten Bahn Analyse und Argumentarium	4.05.2001
Expertengruppe Finanzierung des Agglomerationsverkehrs Bericht, Erläuterungen und Empfehlungen	29.05.2001
Bahnreform 2: EconomieSuisse und öffentlicher Verkehr Forderungen und Antworten	21.12.2001
Bahnreform 2: Die Trennung des Verkehrs von der Infrastruktur der Bahn oder die Trennungphilosophie der Europäischen Union	1.11.2002
Mehrwertsteuer und öffentlicher Verkehr Benachteiligungen beseitigen und Staats- und Fiskalquote senken	20.11.2003
Personensicherheit: Eine Herausforderung für die Bahn oder Aggression und Vandalismus im öffentlichen Verkehr	27.02.2004
Bahnreform 2: Die künftige Bahnlandschaft Schweiz Stellungnahme	30.04.2004
Finanzierung des öffentlichen Verkehrs Finanzierung und Ausbau sichern – Diskussionsbeitrag	29.06.2004
Angebot und Preise der SBB und der Nachbarbahnen SNCF, DB, FS/Trenitalia und ÖBB Vergleich und Bewertung	1.6.2006
Ein Vierteljahrhundert öffentlicher Verkehr Schweiz und Europa Bilanz und Ausblick Abschiedsreferat anl. der LITRA Mitgliederversammlung vom 19.12.2006, von Dr. Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung SBB AG	22.3.2007

Das Wichtigste in Kürze

Bei der Einführung der Mehrwertsteuer im Jahr 1995 wurden die Belange des öffentlichen Verkehrs nur unzureichend berücksichtigt. Die LITRA hat aus diesem Grund seit Jahren auf Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr gedrängt. Die vom Bundesrat in Vernehmlassung gegebenen Vorschläge können diese Erwartungen bei weitem nicht erfüllen. Der Bundesrat will entgegen allen Bekundungen weiterhin zulasten der Kantone (124 Mio.) und der Gemeinden (58 Mio.) von einer Taxe occulte (Vorsteuerkürzung) profitieren. Er opfert die Grundsätze der Steuergerechtigkeit und der idealen Mehrwertsteuer dem Fiskalismus.

1. Verzicht auf Vorsteuerkürzungen bei Erhalt von Subventionen

Mit der ersten Phase der MWST-Revision ist die Kürzung des Vorsteuerabzuges bei Erhalt von Subventionen zu streichen. Diese Massnahme empfiehlt der Bericht Spori und namhafte Steuerexperten. Der Bundesrat will vor allem aus fiskalischen Gründen an der Abschöpfung von Kantone und Gemeinden festhalten. Die LITRA beantragt die sofortige Umsetzung der Alternative 3 gemäss Vernehmlassungsvorlage (Ziffer 6.1.5).

2. Anwendung des reduzierten Steuersatzes für die Personenbeförderung im öffentlichen Verkehr

Wird ein Modell mit zwei Steuersätzen gewählt, ist wie in den Ländern der EU die Personenbeförderung umsatzsteuerlich zu privilegieren. Die heute in der Schweiz vorgeschriebene Besteuerung der Personenbeförderung im öffentlichen Verkehr zum Normalsatz wird in den Ländern der europäischen Union nur in Deutschland für Strecken über 50 Kilometer angewendet. Alle übrigen EU-Länder haben den öffentlichen Verkehr entweder ganz von der Mehrwertsteuer befreit oder belasten ihn mit einem reduzierten Satz. Der öffentliche Verkehr deckt Grundbedürfnisse der Bevölkerung in Bezug auf die Mobilität ab. Er ist deshalb gleich wie andere Grundbedürfnisse wie zum Beispiel Nahrungsmittel, Konsumationen in Restaurants und Beherbergungsdienstleistungen zu behandeln. Die LITRA beantragt, die Personenbeförderung im öffentlichen Verkehr dem reduzierten Satz der Mehrwertsteuer zu unterstellen.

3. Echte Befreiung des öffentlichen Verkehrs

Eine steuernde Wirkung wird nur erreicht, wenn der Unterschied zwischen den Steuersätzen wesentlich ist. Deshalb ist der öffentliche Verkehr (wie alle übrigen Güter des öffentlichen Bedarfs) echt zu befreien (Mehrwertsteuersatz Null).

4. Verzicht auf Einlagenentsteuerung infolge Gesetzesänderungen

Bei einem Verzicht auf Vorsteuerkürzung im öffentlichen Verkehr entsteht ein Anspruch auf Einlagenentsteuerung in Milliardenhöhe. Dies dürfte ein wesentlicher Grund sein, weshalb der Bundesrat auf dieses Anliegen nicht eintreten will. Die LITRA beantragt, in den Übergangsbestimmungen festzuhalten, dass die Einlagenentsteuerung bei Gesetzesänderungen nicht rückwirkend geltend gemacht werden kann.

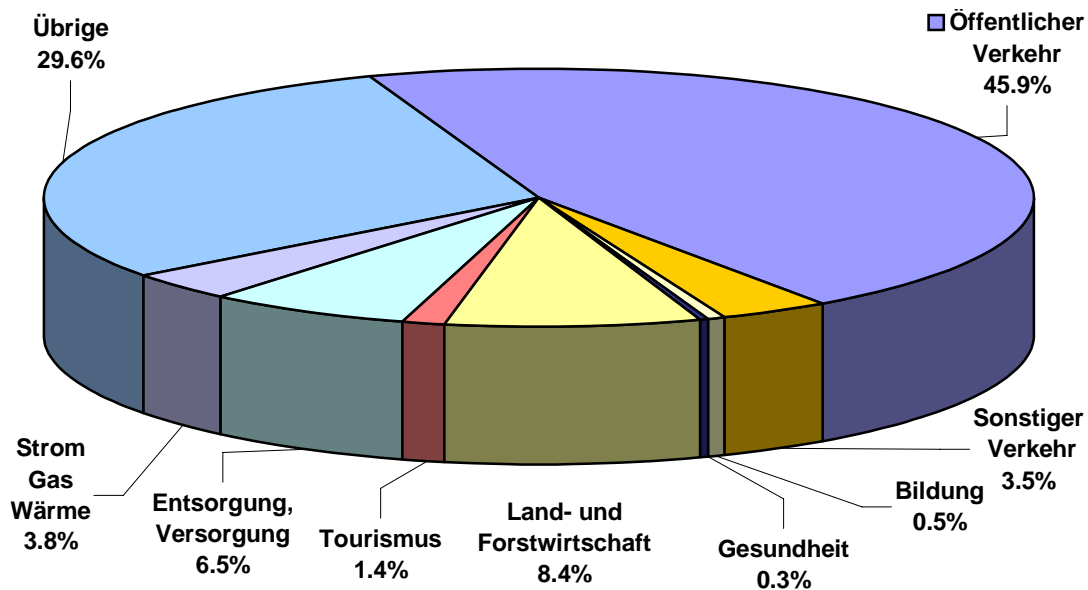
Mehrwertsteuer und öffentlicher Verkehr

Am 1. Januar 1995 wurde die Mehrwertsteuer eingeführt. Der öffentliche Verkehr wurde entgegen der europäischen Praxis dem Normalsatz unterstellt. Die Verteuerung des öffentlichen Verkehrs führte 1995 zu einem Nachfragerückgang von insgesamt 5,5 Prozent. In der Folge versuchten Vertreter des öffentlichen Verkehrs, der Kantone, der Spitzenverbände und weiterer Kreise verschiedentlich, die Benachteiligung des öffentlichen Verkehrs durch die Mehrwertsteuer zu beseitigen.

Einzigster Erfolg war, dass mit Einführung des neuen Mehrwertsteuergesetzes anfangs 2001 die Schlechterstellung des internationalen Eisenbahnverkehrs gegenüber dem Luftverkehr beseitigt werden konnte.

Mit der Ankündigung, eine ideale Mehrwertsteuer zu schaffen, hat der Bundesrat die Messlatte hoch gesetzt. Bundesrat Merz hat verschiedentlich bestätigt, die Anliegen des öffentlichen Verkehrs aufzunehmen. Die LITRA setzt denn auch hohe Erwartungen in die Vorlage zur Revision der Mehrwertsteuer. Diese Erwartungen werden mit der gegenwärtigen Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates enttäuscht.

Aus Sicht des öffentlichen Verkehrs wird **kein Postulat** zur Beseitigung der Steuerbenachteiligung oder zur Reduzierung des administrativen Aufwandes erfüllt. Eine Studie der Swiss-VAT vom Juni 2005 weist nach, dass sich die Zusatzbelastungen durch Vorsteuerkürzungen gestützt auf die Regelung von Art. 38 VIII MWSTG auf jährlich rund 400 Mio. Franken belaufen. Davon trägt der öffentliche Verkehr mit 182 Mio. Franken fast die Hälfte der Belastung.



Mit der Vorsteuerkürzung verbunden ist eine wesentliche finanzielle Umverteilung:

- | | |
|-------------------------|----------|
| ▪ innerhalb des Bundes | 215 Mio. |
| ▪ von Kantonen an Bund | 124 Mio. |
| ▪ von Gemeinden an Bund | 58 Mio. |

Die finanzielle Umverteilung innerhalb des Bundes resultiert aus der Tatsache, dass Subventionen als Folge der Vorsteuerkürzung höher ausfallen. Die subventionierenden Bundesämter führen damit Leistungen direkt an die Eidgenössische Steuerverwaltung ab. Bei Kantonen

und Gemeinden führt die Vorsteuerkürzung zu höheren kantonalen oder kommunalen Zuschüssen, von welchem der Bund profitiert (siehe dazu auch http://www.litra.ch/dcs/users/2/MWST%20Studie%20litra_sab_Juni%2005.pdf).

Um die Benachteiligung des öffentlichen Verkehrs bei der Mehrwertsteuer zu beseitigen, müssen im Rahmen der Revision in vier Punkten Verbesserungen vorgenommen werden:

- Verzicht auf Vorsteuerkürzungen bei Erhalt von Subventionen;
- Unterstellung der Personenbeförderung im öffentlichen Verkehr unter den reduzierten Steuersatz;
- Echte Befreiung des öffentlichen Verkehrs;
- Verzicht auf Einlagensteuerung infolge Gesetzesänderungen.

1. Verzicht auf Vorsteuerkürzungen bei Erhalt von Subventionen

Die Revision wurde mit dem Ziel gestartet, die ideale Mehrwertsteuer zu schaffen. Unter Ziffer 1.2.1 des Vernehmlassungsbericht sind fünf Anforderungen aufgeführt. Eine davon bezieht sich auf den Vorsteuerabzug:

Die ideal konstruierte Mehrwertsteuer «ist vom Konsumtyp, d.h. die auf Kapitalgüter entfallende Steuer kann als Vorsteuer sofort und integral abgezogen werden.»

Unter ‚Leitstern‘ für die angekündigte, einfach umsetzbare allgemeine Konsumsteuer wird verlangt:

«Abbau der Taxe occulte, soweit systematisch möglich und politisch vertretbar.»

Unter der Ziffer 4.4.6 zum Thema ‚Vorsteuer‘ wird ausgeführt:

«Das System des Vorsteuerabzugs ist ein Grundelement der Mehrwertsteuer, die nach dem Netto-Allphasensystem ausgestaltet ist. Es bildet das Instrument, womit sämtliche Sachaufwendungen, die ein Steuerpflichtiger für die Erzielung steuerpflichtiger Umsätze benötigt, von der Steuer entlastet werden, womit also namentlich auch die Investitions- und Betriebsmittelbesteuerung, kurz die taxе occulte, beseitigt wird.»

Trotz dieser klaren Aussagen wird gemäss Vernehmlassungsbericht an der Kürzung der Vorsteuer bei Erhalt von Subventionen festgehalten.

Der Vernehmlassungsbericht führt an verschiedener Stelle aus, dass es sich bei der geltenden Bestimmung, dass Subventionen zu einer verhältnismässigen Kürzung des Vorsteuerabzuges führen, um **eine schweizerische Eigenart** handelt. In der europäischen Union wird die Frage differenzierter angegangen, in dem nach echten und unechten Subventionen unterteilt wird. Echte Subventionen sind Zuschüsse, die vorrangig dem Empfänger aus strukturpolitischen, volkswirtschaftlichen oder allgemeinpolitischen Gründen gewährt werden. Aus EU-Sicht würden die Subventionen an den öffentlichen Verkehr somit zu keiner Vorsteuerkürzung führen.

Das Kompetenzzentrum MWST der Treuhandkammer verlangt in ihrem Gesetzesvorschlag zum Vorsteuerabzug:

*«Gleichzeitig muss der Vorsteuerabzug mit der Unternehmenseigenschaft (und nicht mit der steuerbaren Tätigkeit) verknüpft werden. **Jegliche Vorsteuerkürzungen sind zu vermeiden**, namentlich auch solche von Nicht-Entgelten, namentlich auch Subventionen und Spenden.»*

Die Mehrwertsteuerexperten sind sich in der Tat einig, dass die Beseitigung der Vorsteuerkürzungen die Voraussetzung für die Beseitigung der Taxe occulte sind. So schreibt Philip Robinson in der Finanz & Wirtschaft vom 10. Januar 2007:

«Die vollständige Beseitigung der *Taxe occulte* setzt neben der Aufhebung der Steuerausnahmen auch **einen konsequenten Verzicht auf Vorsteuerkürzungen im Zusammenhang mit Subventionen, Spenden und anderen Nicht-Umsätzen voraus** und verursacht deshalb Steuerausfälle. Wird am Ziel festgehalten, die Reform haushaltneutral zu gestalten, müssen diese Ausfälle über den Steuersatz kompensiert werden. Es bedarf deshalb einer Abwägung zwischen der systematischen Vereinfachung, die diese Massnahmen bewirken, und der – wohl bescheidenen – Erhöhung des Steuersatzes, mit denen sie finanziert werden müssten.»

Auch das Bundesgericht hat in einem Entscheid vom 9. August 2006 die Praxis der Vorsteuerkürzung der Eidg. Steuerverwaltung in Frage gestellt. Eine ausserordentliche Finanzierung ist kein Grund für die Kürzung der bei Investitionen entstehenden Vorsteuerguthaben. Hintergrund des Urteils war die Renovation eines Hotels, die grösstenteils über zinslose Darlehen von Holdinggesellschaften finanziert wurden, welche später mit einem Darlehensverzicht erlassen wurden. Die Argumentation des Bundesgerichtes lässt den Schluss zu, dass die gewählte Finanzierungsform keinen Einfluss auf den Vorsteuerabzug haben darf. Dieser richtet sich nur nach der effektiven Geschäftstätigkeit: Unterliegen die Aktivitäten eines Unternehmens der Mehrwertsteuer, kann auf den dafür eingesetzten Aufwändungen und Investitionen der Vorsteuerabzug sofort und ungekürzt vorgenommen werden.

Auch der Bericht Spori vom 12. Mai 2006, welcher zuhanden von Bundesrat Merz Vorschläge für die Reform der Mehrwertsteuer unterbreitet, kommt zum Schluss, **dass Subventionen und Beiträge Dritter an Betrieb oder Investitionsprojekte den Entgelten gleich zu stellen sind und zu keiner Vorsteuerkürzung führen dürfen**. Gemäss Bericht kann mit dieser Massnahme die *Taxe occulte*, welche bisher durch Bund, Kantone und Gemeinden zu zahlen war, eliminiert werden. Der öffentliche Verkehr würde damit massgeblich von einer unnötigen Steuerzahllast befreit, welche im Endeffekt nur zu einer Erhöhung der Staatsquote führte.

Aufgrund dieser einheitlichen Meinung der Experten ist es überraschend, dass der Bundesrat nicht die sofortige Abschaffung der Vorsteuerkürzung bei Erhalt von Subventionen beantragt. Grund für dieses Zögern kann nur sein, dass die hohen Abschöpfungen des Bundes zulasten der Kantone und Gemeinden weitergeführt werden sollen.

Die LITRA beantragt, dass die in Ziffer 6.1.5 beschriebene zusätzliche Reformmöglichkeit, (Beibehaltung des heutigen Subventionsbegriffes bei ungekürztem Vorsteuerabzug) unverzüglich umgesetzt wird.

Eine solche Lösung hätte viele Vorteile:

- Die *Taxe occulte* zulasten von Kantonen und Gemeinden wird beseitigt.
- Durch die tieferen Subventionen reduziert sich die Staatsquote.
- Der MWST-Ehebungsaufwand für subventionsberechtigte Unternehmen reduziert sich beträchtlich.
- Der öffentliche Verkehr wird wettbewerbsfähiger.

Antrag der LITRA

Subventionen führen nicht zu Vorsteuerabzugskürzungen. Alternative 3 (gemäss Ziffer 6.1.5 des Vernehmlassungsbericht) ist als zusätzliche Reformmöglichkeit bei der MWST-Revision in erster Priorität umzusetzen.

2. Unterstellung der Personenbeförderung im öffentlichen Verkehr unter den reduzierten Satz

Leistungen des öffentlichen Verkehrs unterliegen dem Normalsatz von 7,6 Prozent. Damit nimmt die Schweiz eine Sonderstellung ein. Ausnahmslos alle EU-Staaten privilegieren die Personenbeförderung im öffentlichen Verkehr, wobei die konkrete Umsetzung länderspezifisch erfolgt. Die Unterstellung unter den reduzierten Steuersatz überwiegt.

Modell	Land
Unechte Befreiung	Dänemark, Irland, Italien (öV im Nahverkehr)
Besteuerung zum Nullsatz	Grossbritannien
Reduzierter Steuersatz	Belgien, Deutschland (Strecken bis 50 km), Griechenland, Spanien, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Portugal, Finnland, Schweden.
Normalsatz	Deutschland (Strecken über 50 km).

Die heute in der Schweiz vorgeschriebene Besteuerung der Personenbeförderung im öffentlichen Verkehr zum Normalsatz wird in den Ländern der europäischen Union nur in Deutschland für Strecken über 50 Kilometer angewendet (siehe dazu http://www.litra.ch/dcs/users/2/gs_nr6_d.pdf Stand 2003)

Alle übrigen Länder kennen vorteilhaftere Lösungen als die Schweiz. Grossbritannien, welches eine weitgehende Privatisierung des öffentlichen Verkehrs gewählt hat, wendet die mit Abstand vorteilhafteste Lösung einer echten Steuerbefreiung (Steuersatz Null bei vollem Anspruch auf Rückforderung der Vorsteuern) an.

Eine Unterstellung der Personenbeförderung im öffentlichen Verkehr bei einem Modell mit zwei Mehrwertsteuersätzen unter den reduzierten Satz drängt sich aus folgenden Gründen auf:

- Der öffentliche Verkehr deckt das Grundbedürfnis der Bevölkerung nach Mobilität. Der Konsum von Mobilität ist täglicher Bedarf.
- Die steuerliche Privilegierung der durch den öffentlichen Verkehr erbrachten «Dienstleistung des täglichen Bedarfs» entspricht der Systematik des Schweizerischen Mehrwertsteuergesetzes. Der öffentliche Verkehr beansprucht keine Sonderlösung.
- Der Verkehrsbereich wird durch MWST-Erhöhungen überproportional belastet, da durch die Vorsteuerminderung bei jeder Satzerhöhung weniger Mittel für die Aufgabenerfüllung zur Verfügung stehen.
- Der Zwang, die hohe Mehrwertsteuerbelastung durch zusätzliche Subventionen auszugleichen, was seinerseits wieder zu steuerlicher Belastung führt, fällt weg.
- Die Staatsquote wird reduziert.
- Die Lösung entspricht dem Modell, wie es in den meisten europäischen Ländern üblich ist.

Als Personenbeförderung gelten alle Leistungen des öffentlichen Verkehrs, soweit sie Leistungen umfassen, für welche nach der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession eine Konzession, eine eidgenössische oder eine kantonale Bewilligung vorhanden ist. Unterstellt würden alle öV-Anbieter, welche über eine Personenbeförderungskonzession verfügen (Schiene, Busse, Schiffe, Seilbahnen etc.). Über die Konzessionierung wird eine klare Regelung und Nachvollziehbarkeit garantiert.

Aufgrund von Erfahrungszahlen kann davon ausgegangen werden, dass bei einer Satzreduktion die Nachfrage spürbar steigen würde. Eine Weitergabe der Verbilligung an die Kunden des öffentlichen Verkehrs wäre ein Beitrag zur Senkung des Schweizer Preisniveaus und zur Entschärfung der Klimaerwärmung.

Antrag der LITRA

Beim Modell mit zwei Steuersätzen ist Artikel 22 Absatz 1 MWST-G wie folgt zu ergänzen:

20. Leistungen des öffentlichen Verkehrs, soweit sie Leistungen umfassen, für welche nach der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession eine Konzession, eine eidgenössische oder eine kantonale Bewilligung vorhanden ist.

3. Echte Befreiung des öffentlichen Verkehrs (Diskussionsvorschlag)

Der Bundesrat ist mit dem Anspruch einer ‚idealen Mehrwertsteuer‘ in die Revision gestiegen. Schon in der Vernehmlassungsvorlage ist von dieser Zielsetzung nicht mehr viel zu spüren. Die LITRA möchte mit dem folgenden Vorschlag einen Denkanstoss unterbreiten, wie die Mehrwertsteuer konsequent vereinfacht und die Anreizwirkung von zwei unterschiedlichen Steuersätzen optimal zum Tragen gebracht werden könnte.

Eine echte Steuerbefreiung, das heisst keine Mehrwertsteuer (Null-Satz) mit vollständigem Vorsteuerabzug, verbilligt die Güter des täglichen Bedarfs spürbar. Bei subventionierten Leistungen - wie zum Beispiel dem öffentlichen Verkehr - unterstützt der Staat mit seiner Steuerpolitik die Subventionspolitik aktiv. Heute ist das Gegenteil der Fall: Mit Subventionen werden die Leistungen durch den Staat verbilligt, mit der Mehrwertsteuer wird die gleiche Leistung durch den Staat verteuert.

Die echte Befreiung wäre somit für alle Leistungen (inkl. öffentlicher Verkehr) einzuführen, die gemäss Artikel 22 des revidierten MWST-Gesetzes aus volkswirtschaftlichen Überlegungen bevorzugt, d.h. einem reduzierten Steuersatz unterstellt werden sollen.

Durch den Wegfall der Steuereinnahmen aus dem reduzierten Satz erhöht sich der Normalsatz. Im Hinblick auf den Mindestsatz von 15 Prozent, welcher die EU fordert, wäre eine solche Aufteilung (Null-Satz und ein erhöhter Normalsatz) längerfristig zweckmässig. Durch die Koppelung des reduzierten Satzes an den Normalsatz wird sich dieser nämlich über die Jahre sukzessive erhöhen und die Subventionspolitik des Bundes stark beeinträchtigen.

Wie bereits in Ziffer 2 ausgeführt, erachtet die LITRA den öffentlichen Verkehr als Leistung im öffentlichen Interesse, welche dem reduzierten Satz zu unterstellen sind. Durch den Wegfall der heutigen MWST von 7,6 % verbilligte sich der öffentliche Verkehr erheblich. Im Hinblick auf die Klimaveränderung ist ein solcher Schritt dringlich. Grossbritannien kennt diese Lösung bereits.

Antrag der LITRA

Der öffentliche Verkehr ist (wie alle anderen Ausnahmen gemäss Art. 22 rev. MWST-Gesetz) echt zu befreien.

4. Verzicht auf Einlagenentsteuerung bei Gesetzesänderungen

Die Einlagenentsteuerung hat zum Ziel, dass Güter, welche nachträglich für eine mehrwertsteuerliche Leistung eingesetzt werden, die Vorsteuer geltend gemacht werden kann. Üblicherweise ist dies der Fall, wenn ein Gut aus dem Privatvermögen in das Geschäftsvermögen eines mehrwertsteuerpflichtigen Inhabers wechselt.

Dieses Recht auf Einlagenentsteuerung dürfte ein wesentlicher Grund sein, weshalb der Bundesrat keine Änderung bei der Kürzung des Vorsteuerabzugs zulassen will. Im Vernehmlassungsbericht (Ziffer 6.1.5. d) ist zu lesen:

«Weil die nach bisherigen Recht vorgenommenen Vorsteuerabzugskürzungen nun wegfallen, können die Subventionsempfänger einen nachträglichen Vorsteuerabzug (Einlagenentsteuerung) vornehmen. Die Höhe dieser einmaligen Ausgabe lässt sich im jetzigen Zeitpunkt nicht schätzen.»

Die Höhe dieser einmaligen Ausgabe lässt sich einfach berechnen: Die jährlichen Vorsteuerkürzungen belaufen sich auf ca. 400 Mio. Franken. Lässt man die Rückforderung auf fünf Jahre zu, was einer üblichen Aufrechnung der Steuerverwaltung entspricht, belaufen sich die Forderungen auf 2 Mia. Franken.

Um den Bund den Systemwechsel zu erleichtern, soll die Einlagenentsteuerung bei Gesetzesänderungen ausgeschlossen werden. Dies ist über eine entsprechende Regelung in den Übergangsbestimmungen des Gesetzes möglich. Mit dieser Massnahme entfallen nach Ansicht der LITRA alle fiskalischen Argumente, welche gegen eine sofortige Aufhebung der Vorsteuerkürzung bei Subventionsbezug sprechen.

Damit kann auch der 0,1-prozentige Zuschlag zur Mehrwertsteuer zur Finanzierung der Einlagenentsteuerung entfallen, welcher in den Übergangsbestimmungen Artikel 99 vorgesehen ist.

Antrag der LITRA

Der Artikel 99 der Übergangsbestimmungen ist wie folgt zu ändern:

Für die Geltendmachung der Einlagenentsteuerung gelten die jeweils zum Zeitpunkt des Erwerbs des Anlagengutes geltenden gesetzlichen Bestimmungen.

Zur Illustration:

Mecano der Vorsteuerkürzung an einem Beispiel aus dem öffentlichen Verkehr

Alle Unternehmungen der Schweiz führen eine Buchhaltung ohne Mehrwertsteuer, d.h. die Effekte der MWST werden eliminiert (die Unternehmen sind Steuererhebungsstelle für die Eidg. Steuerverwaltung und sie sollen durch die MWST – ausser dem administrativen Aufwand, welcher nicht entschädigt wird – nicht belastet werden).

<u>Erhobene MWST</u> Auf der einen Seite ist die Mehrwertsteuer, die das Unternehmen dem Endkonsument belastet, an die Steuerverwaltung abzuliefern, z.B. 7,6 Prozent auf allen Billeten Beispiel: 7,6 % auf steuerbarem Umsatz von 2 Mia. Fr.	152 Mio.
<u>Bezahlte MWST</u> Auf der anderen Seite kann die auf dem Leistungsbezug bezahlte Mehrwertsteuer, zurückgefordert werden, z.B. MWST auf eingekauftem Material, Unterhaltsleistungen etc. Beispiel: 7,6 % auf eingekauften Leistungen von 0,8 Mia. Fr.	- 61 Mio.
<u>Steuerzahllast 1</u> Dieser Betrag ist der Eidg. Steuerverwaltung abzuliefern. Auf dieser Ebene ist die MWST für die Unternehmen ergebnisneutral.	= 91 Mio.
<u>Vorsteuerkürzung</u> In Art. 38 Abs. 8 MWST ist festgehalten, dass nicht die ganze Vorsteuer zurückgefordert werden kann, wenn die Erlöse aus Spenden oder Subventionen stammen. Im Verhältnis von Bruttoerträgen zu Subventionen wird die Vorsteuer anteilig gekürzt. Beispiel: im öV wird die Vorsteuer um rund 45 % gekürzt (weil rund 45 % aller Einnahmen aus Abgeltung stammen) Das hat zur Folge, dass in unserem Beispiel nicht 61 Mio. Franken Vorsteuer geltend gemacht werden kann, sondern nur 34 Mio.: Korrektur deshalb	+ 27 Mio.
<u>Steuerzahllast 2</u> Der öffentliche Verkehr muss der Eidg. Steuerverwaltung folgenden Betrag abliefern.	118 Mio.
<u>Erhöhung der Subventionen:</u> Die gekürzte Vorsteuer von 27 Mio. Franken belastet das Ergebnis der öV-Unternehmen. Der Bund (BAV) und die Kantone müssen die Subventionen erhöhen. Jede Auszahlung einer Subvention wird pauschal um 3,5 % erhöht, um die Vorsteuerkürzung zu kompensieren. Es entsteht eine Taxe occulte, die zu wesentlichen Teilen durch Kantone und Gemeinden bezahlt wird. Die höhere Subvention aufgrund der MWST-Vorsteuerkürzung führt automatisch zu einer höheren Vorsteuerkürzung (Subventionen steigen im Verhältnis zu den Markterlösen).	+ 27 Mio.
<u>Steuerzahllast 3</u> Nach allem administrativen Aufwand betragen die Netto-Wirkungen für ein öV-Unternehmen.	91 Mio.

Fazit:

Die Vorsteuerkürzung ist ein administrativer Leerlauf. Das MWST-Gesetz verlangt, dass alle Unternehmungen, Institutionen usw. in der Schweiz, welche vom Bund Subventionen beziehen, einen Teil der Mehrwertsteuer nicht zurückfordern können. Sie bleibt also beim Unternehmen hängen, was zu höheren Kosten führt, was zu einem höheren Aufwand führt, was zu einer höheren Abgeltung führt und schlussendlich wieder zu einer höheren Vorsteuerkürzung.

Im öffentlichen Verkehr beläuft sich die Vorsteuerkürzung aus Betriebsbeiträgen auf jährlich rund 103 Mio. Franken. Dazu kommt die Vorsteuersteuerkürzung aus Investitionsbeiträgen, die ebenfalls gemäss der Studie SwissVAT von 2005 auf rund 79 Mio. Franken geschätzt wird, insgesamt also 182 Mio. Franken. Hierzu zwei Beispiele: Das Zürcher Stimmvolk hat mit hoher Zustimmung einem Beitrag von 580 Mio. Franken an die Finanzierung des neuen Durchgangsbahnhofs Zürich zugestimmt. Es wird geschätzt, dass aufgrund der Vorsteuerkürzung rund 44 Mio. Franken bei der Eidgenössischen Steuerverwaltung einbehalten wird. Dies kommt einer Subventionierung des Bundes durch den Kanton Zürich gleich. Bei der S-Bahn Genf, woran der Kanton Genf 400 Mio. Franken beisteuert, sind es knapp 30 Mio. Franken.

An der Finanzierung der höheren Abgeltung beteiligen sich auch die Kantone und Gemeinden, was somit ebenfalls zu einer indirekten Subventionierung des Bundes durch die Kantone führt (neue Taxe occulte).