

Bericht des Arbeitskreises Bahnpolitik

zur

Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS)
am 21./22. März 2012 in Großräschen
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 18./19. April 2012 in Kassel

TOP 5.6 Gewerbesteuerrechtliche Hinzurechnung von Trassenentgelten

Im Rahmen des Unternehmenssteuerreformgesetzes 2008 wurden im Gewerbesteuergesetz verschiedene neue Hinzurechnungsregeln geschaffen. Mit dem Wachstumsbeschleunigungsgesetz v. 22.12.2009 wurde der Hinzurechnungsprozentsatz für Mieten und Pachten von unbeweglichen Wirtschaftsgütern des Anlagevermögens von ursprünglich 16,25 % ab 2010 auf 12,5 % gesenkt. Zu den sich aus den neuen Hinzurechnungsvorschriften ergebenden vielfachen steuerlichen Anwendungsfragen hat eine Facharbeitsgruppe aus Vertretern der obersten Finanzbehörden des Bundes und der Länder einen Erlassentwurf erarbeitet, in dem unter anderem folgende Passage zu den Trassenentgelten enthalten ist:

Nr. 29c

Die im Zusammenhang mit dem Zugang zur Teilnehmeranschlussleitung (so genannte „letzte Meile“) und für die Nutzung von Schienennetzen entrichteten Entgelte stellen Mietaufwendungen dar und unterliegen als solche der Hinzurechnung.

Es ist grundsätzlich in Frage zu stellen, dass es sich bei Trassenentgelten überhaupt um einen Mietzins im Sinne des Gesetzes handelt; denn mit den Trassenentgelten werden neben der Überlassung der Schienenstrecke zur Nutzung in erheblichem Umfang auch ergänzende Dienstleistungen mit abgegolten (insbes. Trassenabstimmung; Signalbedienung; Verkehrsleitung und -sicherung usw.), ohne die eine Nutzung des Schienennetzes überhaupt nicht möglich wäre. Es ist daher gut vertretbar, dass es sich nicht um einen Miet-/Pachtvertrag sondern um einen Dienstleistungsvertrag handelt.

Zu bedenken ist weiter, dass durch eine gewerbesteuerliche Zurechnung der Trassenentgelte die privaten Bahnbetreiber gegenüber konzernangehörigen Unternehmen der Deutschen Bahn AG benachteiligt würden. Weil die Bahn zwar ihr Schienennetz in die DB Netz AG ausgelagert hat, diese sich aber steuerlich weiter in ihrem Organkreis (Konzernkreis) befindet, käme bei den verbundenen Unternehmen eine Hinzurechnung der an die DB Netz AG gezahlten Trassenentgelte nicht in Betracht. Insoweit bestehen Bedenken, dass die Besteuerung intramodal wettbewerbsverzerrend wirken würde.

Dies könnte sich beispielsweise im SPNV so auswirken, dass die DB-Unternehmen gegenüber Konkurrenten um SPNV-Aufträge Vorteile haben und der erforderliche Wettbewerb hierdurch eingeschränkt wird. Soweit nicht zum DB-Konzern gehörende Unternehmen den SPNV betreiben, würde die gewerbsteuerliche Hinzurechnung der Trassenentgelte im Ergebnis zu einer zusätzlichen Kostenbelastung des SPNV führen, die letztlich die SPNV-Aufgabenträger träge, also durch die öffentliche Hand aufgefangen werden müsste.

Vergleichbare steuerliche Problemlagen wie bei den Trassenentgelten der DB Netz AG bestehen im Übrigen auch bei den Netzleitungsentgelten (Strom, Gas, Telekommunikation) und bei der LKW-Maut. Insoweit wäre es grundsätzlich geboten, auch Durchleitungsentgelte oder die Straßenmaut steuerlich entsprechend zu behandeln, was bisher nicht beabsichtigt ist. Wenn eine Gleichbehandlung nicht erfolgt, wirkt die jetzt vorgesehene Besteuerung wettbewerbsverzerrend. Sie steht damit in deutlichem Widerspruch zu dem Ziel, Straßentransporte auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie die Schiene zu verlagern.

Zudem könnte der Verzicht auf eine vergleichbare Besteuerung aller Verkehrsträger auch als Beihilfe aufgefasst werden, was beihilfe- und europarechtliche Aspekte hätte.

Vor diesem Hintergrund sollte das Vorhaben des Bundesfinanzministeriums als steuer-, wettbewerbs- und verkehrspolitisch ungeeignet abgelehnt werden.