

Herzlich willkommen bei den Euro-News des WFEB!

Themen Ausgabe Nr. 14/2010:

11.11.2010

1. Streit um Verteilungsschlüssel bei Vorsteuer
2. Europas Wettbewerbsfähigkeit steigern
3. EU: Zulassung nur noch mit „Euro-Norm“
4. BGH: Berechnung des Ausgleichsanspruchs für Tankstellenhalter

Streit um Verteilungsschlüssel bei Vorsteuer



© Manfred Ament-Fotolia.com

Mit der Frage nach welchen Kriterien und Verfahren die Aufteilung der Vorsteuern aus der Errichtung eines gemischt-genutzten Gebäudes vorzunehmen ist, musste sich der Bundesfinanzhof befassen.

Bei der Beurteilung der Sachlage standen sich die nationale (deutsche) und die supranationale (europäische) Gesetzgebung gegenüber.

Dieser Gegensatz von nationalstaatlichem Recht und Unionsrecht veranlasste den Bundesfinanzhof dazu, den Fall dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) vorzulegen. Möglicherweise verletzt hier das deutsche Recht die europäische Gesetzgebung. Denn mit der Einführung des Umsatzschlüssels auf europäischer Ebene wurde dieser zum Standard für die Mitgliedsstaaten. Dies wird nun durch den EuGH zu klären sein.

Im vorliegenden Fall ging es um ein Gebäude, welches als Wohn- und Geschäftshaus teilweise steuerpflichtig und teilweise steuerfrei vermietet wurde. Es stellte sich nun die Frage, zu welchen Anteilen hier Vorsteuerabzüge von den Ausgaben zum Bau oder Kauf des Gebäudes geltend gemacht werden können.

Zum einen existiert der sog. „Flächenschlüssel“ nach § 15 des deutschen Umsatzsteuergesetzes (UStG).

Hier wird, wie der Namen schon vermuten lässt, der Anteil der abziehbaren Vorsteuer von der Fläche (in m²) abhängig gemacht, auf der sich steuerpflichtig vermietete Geschäftsräume befinden. Im Gegensatz dazu steht die Fläche die nicht umsatzsteuerpflichtig genutzt wird. Hier kann

kein Abzug geltend gemacht werden. Bei diesem Modell wird also anhand der flächenmäßigen Verteilung von umsatzsteuerpflichtiger- und nicht umsatzsteuerpflichtiger Nutzung des Objekts, der Anteil der abzugsfähigen Vorsteuer von den Kosten für Bau oder Kauf ermittelt.

Zum anderen gibt es den sog. „Umsatzschlüssels“. Dieser findet sich in der 6. Mehrwertsteuerrichtlinie der EU ([RL 77/388 EWG](#)).

Hier liegt eine andere Art der Ermittlung der abziehbaren Vorsteuer zu Grunde. Es wird hier nach dem Verhältnis der Umsätze, die den Vorsteuerabzug ausschließen und jenen die zum Vorsteuerabzug berechtigen gefragt. Nach dem Umsatzschlüssel wird ermittelt, wie hoch der Anteil steuerpflichtiger Vermietungsumsätze ist, der durch Mieter erzielt wird, die die Räumlichkeiten zur Ausführung steuerpflichtiger Umsätze nutzen. Dieser Anteil kann dann als abzugsfähige Vorsteuer von den Kosten für Bau oder Kauf des Objekts geltend gemacht werden.

Ein Beispiel zur Veranschaulichung ist hier der Bau einer Zulassungsstelle. Ein Großteil dieser Einrichtung wird im Regelfall an die Gemeinde, Stadt oder den Landkreis vermietet. Im Gegensatz dazu erhalten Schilderdienste zur Ausführung ihrer Tätigkeit einen flächenmäßig kleinen Anteil an der Gesamtfläche. Da Schilderdienste dort jedoch ein lukratives Geschäftsumfeld vorfinden, sind sie bereit höhere Mieten für ihre flächenmäßig wesentlich kleineren Räumlichkeiten zu zahlen, als es die öffentliche Hand für einen Großteil des Gebäudes tut. Deshalb sind bei den Schilderdiensten höhere Mietumsätze zu erwarten, als bei Mietern der öffentlichen Hand. Berechnet man dies nach dem Flächenschlüssel, so ist der Anteil der Fläche, auf der steuerpflichtige Umsätze generiert werden (Schilderdienste), verschwindend gering, im Gegensatz zu der hohen Quadratmeterzahl der von einer Stadt genutzten Fläche, obwohl diese einen wesentlich höheren Mietumsatz erzielen. Somit wäre hier die Anwendung des Umsatzschlüssels sinnvoller.

Ein weiteres Beispiel bietet die Situation in sog. „Ärztelhäusern“. Hier geht es um die dort ansässigen Apotheker. Umgeben von einer Vielzahl an Ärzten stellt eine Apotheke im gleichen Gebäude hohe Absatzchancen in Aussicht. Deshalb sind Apotheker häufig bereit erhöhte Mieten zu zahlen, um Geschäftsräume in einem „Ärztelhaus“ zu erhalten. Würde man hier jedoch den „Flächenschlüssel“ anwenden, würden die höheren Mietumsätze durch die Apotheker nicht berücksichtigt. Sie würden dann einfach nach der Größe ihrer Geschäftsräume zum Anteil der absetzbaren Vorsteuer einbe-

rechnet. Aufgrund der wesentlich höheren Mietumsätze im Vergleich zu den im gleichen Gebäude ansässigen Ärzten, wäre auch hier die Anwendung des Umsatzschlüssels sinnvoller.

Es bedarf nun einer Klarstellung durch den EuGH, ob und in welchem Maße hier der nationale Gesetzgeber Einfluss auf die Anwendung des Verteilungsschlüssels nehmen darf.

Europas Wettbewerbsfähigkeit steigern

In einer Zeit der stetig wachsenden Globalisierung ist die ausschließliche Konzentration auf nationale Wirtschaftszweige nicht mehr zeitgemäß.

Europa hat sich durch die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Marktes, dem EU-Binnenmarkt, bereits von diesem rein nationalstaatlichen Denken verabschiedet.



©Jürgen Priewe-Fotolia.com

Nun gilt es die Wirtschaftskraft Europas zu erhalten und auszubauen, um im internationalen Umfeld wettbewerbsfähig zu bleiben.

Dies ist auch die Zielsetzung der EU-Kommission. Antonio Tajani, Vizepräsident der Kommission und zuständig für Industrie und Unternehmertum erklärte dazu: „Wir müssen das ganze Potential des Binnenmarktes mit seine 500 Mio. Verbrauchern und seinen 20 Mio. Unternehmen erschließen.“

Dem entsprechen auch die Bestandteile einer Mitteilung der Kommission vom 28. Oktober 2010. Besonders die Förderung kleiner und mittelständischer Unternehmen (KMU) steht im Vordergrund. Deren Gründung und Wachstum müssen im Mittelpunkt der europäischen Politik stehen, so die Kommission. Wie bereits bei der „Akte für den Binnenmarkt“ ([der WFEB berichtete](#)) steht auch hier erneut der erleichterte Zugang zu Krediten sowie zu den internationalen Märkten für KMU im Vordergrund der Entscheidungsträger in Brüssel.

Ein wichtiger Aspekt ist die Prüfung und Weiterentwicklung neuer sowie bestehender Rechtsvorschriften. Diese dürfen die Wettbewerbsfähigkeit

nicht negativ beeinflussen, heißt es aus Brüssel. Kostenverringerung für die europäischen Unternehmen soll durch die Vermeidung einer kumulierten Wirkung von Rechtsvorschriften erreicht werden.

Auch die Modernisierung der europäischen Verkehrs-, Energie- und Kommunikationsstrukturen sowie Dienstleistungen soll die Effizienz des europäischen Marktes erhöhen.

Die Mitteilung der Kommission umfasst weitere Vorschläge zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit Europas. Zur Überprüfung der Situation in den einzelnen Mitgliedsstaaten wird die Kommission einen jährlichen Bericht über die Wettbewerbsfähigkeit Europas und der Mitgliedsstaaten erstellen. So sollen Probleme frühzeitig erkannt und eine gemeinsame Lösung gefunden werden.

Europäische Zusammenarbeit und Integration ist also auch hier das Stichwort. Antonio Tajani fasst es so zusammen: „Europa ist mehr als nur die Summe seiner Einzelteile.“

EU: Zulassung nur noch mit „Euro-Norm“

4



©Birgit ReitzHofmann-Fotolia.com

Im Rahmen der Verordnung [715/2007 EG](#) über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen kommt es zu Veränderungen im Bereich der Zulassung von Kraftfahrzeugen.

Ziel der Verordnung ist es durch Straßenfahrzeuge verursachte Umweltbelastung zu begrenzen.

Deshalb wurden mit dieser Verordnung gemeinsame Anforderungen an die Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen und deren spezifische Ersatzteile eingeführt (Euro-5 und Euro-6-Normen).

Außerdem werden darin Maßnahmen festgelegt, mit denen der Zugriff auf Reparaturdaten der Fahrzeuge verbessert und die rasche Produktionseinführung von Fahrzeugen, die diese Normen erfüllen, gefördert werden soll.

Diese Richtlinie gilt für Fahrzeuge der M1, M2 sowie N1 und N2, wie in Artikel 2 definiert wird.

Bereits seit September 2009 können die einzelnen EU-Staaten die EG-Typgenehmigung oder auch die nationale Typgenehmigung für Neufahrzeuge versagen, wenn die Fahrzeuge den Anforderungen der Euro-Normen der Richtlinie nicht entsprechen.

Ab dem 01. Januar 2011 werden die für neue Fahrzeuge ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigungen für den Zweck der Zulassung (Art. 7 Abs. 1; [RL 70/156/EWG](#)) von den nationalen Behörden nicht mehr als gültig anerkannt, wenn die Fahrzeuge den Emissions- bzw. Kraftstoffverbrauchsauflagen der Verordnung nicht entsprechen. Ausgenommen sind aber noch die Voraussetzungen für die Euro-6-Norm.

Entspricht das Neufahrzeug zu diesem Zeitraum nicht der Euro-5-Norm, können die Mitgliedsstaaten die Zulassung untersagen und den Verkauf oder die Inbetriebnahme verbieten.

Der gleiche Prozess setzt ab dem 01. September 2014 auch für die Euro-6-Norm ein. Ab dem 01. September 2015 können dann nur noch Neufahrzeuge, die die Auflagen der Euro-6-Norm erfüllen zugelassen werden. Werden die Euro-6-Grenzwerte überschritten wird auch der Verkauf sowie die Inbetriebnahme untersagt.

Durch diesen Prozess (seit 2009) der Anpassung der Neufahrzeuge an die Euro-Normen soll der Schadstoffausstoß durch Kraftfahrzeuge in Europa reduziert werden.

Bei vorherigen Umstellungsverfahren auf neue Euro-Normen (z.B. Euro-4), bestand die Möglichkeit der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen von 12 Monaten für Neufahrzeuge, die zu diesem Zeitpunkt bereits produziert, aber noch nicht der aktuellen Euro-Norm entsprachen. Dies betrifft alle neu produzierten Fahrzeuge innerhalb der EU-Staaten.

Bei der momentanen Umstellung ist die Sachlage jedoch noch unklar. Sollte es diese Ausnahmegenehmigung nicht geben, so würden diese sog. „Haldenfahrzeuge“ zu einem unverkäuflichen Gut werden. Dies kann nicht im Sinn einer erfolgreichen Binnenmarktpolitik sein. Da die Fahrzeuge dann nicht mehr zugelassen werden, müssten Sie verschrottet werden. Ob

damit dem Umweltschutz gedient wäre ist fraglich. Sprichwörtliche käme es dann zu einem Abwracken ohne Abwrackprämie.

Hier sollte doch im Interesse aller Beteiligten schnell Klarheit geschaffen werden, damit eine wirtschaftliche und auch ökologische Lösung gefunden wird.

Den Mitgliedsstaaten ist es zudem freigestellt, ob sie finanzielle Anreize für in Serie hergestellte Fahrzeuge bieten, die dieser Verordnung entsprechen. Solche Anreize müssen aber mit den Bestimmungen über staatliche Beihilfen vereinbar sein. Dies dient der Vermeidung von Verzerrungen des Binnenmarkts.

Im Hinblick auf die Bereitstellung der Reparaturdaten ihrer Fahrzeuge im Rahmen der Verordnung wird dem Hersteller in Artikel 6 (1) auferlegt, dass er „unabhängigen Marktteilnehmern über das Internet mithilfe eines standardisierten Formats uneingeschränkter und standardisierter Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen gewährt“.

Kommen die Hersteller dem nicht nach, drohen Sanktionen seitens der EU. Dies kann sogar bis zum Entzug der Zulassung des betroffenen Herstellers führen. Ein Verkauf seiner Fahrzeuge in Europa wäre dann nicht mehr möglich.

BGH: Berechnung des Ausgleichsanspruchs für Tankstellenhalter

In einem Urteil des 8. Zivilsenates des BGH (VIII ZR 249/08) zur Berechnung des Handelsvertreterausgleichsanspruchs eines Tankstellenhalters, befassten sich die Richter speziell mit Geschäften bei denen „mit Karte“ gezahlt wird (EC-Karten, Kreditkarten, Tankkarten).

Das Gericht kam zu dem Ergebnis, dass zur Berechnung des Ausgleichsanspruchs eines Tankstellenhalters der Anteil des Umsatzes sowie der Provisionseinnahmen, welcher auf Geschäfte mit Stammkunden entfällt, für Barzahler auf der Grundlage der Geschäfte mit Kartenzahlern hochgerechnet werden kann.

Davon ausgeschlossen sind Karten bei denen davon ausgegangen werden kann, dass es sich um Kunden handelt, die normalerweise nicht mit derselben Häufigkeit und im gleichen Umfang Bargeschäfte tätigen.

Das Problem ist, dass man bei Barzahlern nicht weiß, wer ein Stammkunde ist. Um sich diesem Wert zu nähern kann man also nach Ansicht des BGH den prozentualen Anteil von Stammkunden bei Kartenzahlung heranziehen und davon ausgehen, dass ein gleicher Anteil von Stammkunden auch bei den Barzahlern zu finden ist.

Wichtiger Bestandteil des Urteils ist, dass zur Beurteilung der Stammkundeneigenschaft bei sog. Flotten- und Firmenkundenkarten auf den Großkunden Bezug zu nehmen ist. Dieser setzt im Regelfall mehrere Karten für seine Fahrer oder Fahrzeuge ein. Entscheidend war hier für die Richter, dass nicht mit dem Fahrer, sondern mit dem Großkunden als Karteninhaber ein Kaufvertrag zu Stande kommt.

Die Richter verwiesen weiterhin darauf, dass eine ausschließlich auf Kartenummern gestützte Feststellung von Stammkartenkunden stark von den tatsächlichen Verhältnissen abweichen kann. Hier muss wechselndes Zahlungsverhalten von Kartenkunden (Wechsel zwischen Karten- und Barzahlung, Nutzung verschiedener Karten etc.) im Rahmen einer tatrichterlichen Schätzung berücksichtigt werden.