R·A·W - Partner
STEUERBERATER · WIRTSCHAFTSPRÜFER · RECHTSANWÄLTE

GNADENFRIST

GW-TRENDS VOM 23.10.2020

Auch wenn es nicht das Ziel eines Kfz-Händlers ist, so kann es doch gelegentlich vorkommen, dass Gebrauchtfahrzeuge mit einem Verlust verkauft werden. Nicht selten ist dies gerade in jenen Fällen, in denen der Gebrauchtwagen bei einem Neuwagenverkauf in Zahlung genommen wurde. Denn in dieser Konstellation ist es durchaus üblich, dem Käufer ein attraktives Paket zu präsentieren, um das Neuwagengeschäft zu ermöglichen. Daher kann es vorkommen, dass dem Käufer durch einen erhöhten Ankaufspreis des Gebrauchtwagens ein verdeckter Rabatt auf das Neuwagengeschäft gewährt wird.

Verdeckter Preisnachlass

Umsatzsteuerlich wird solch ein Sachverhalt als verdeckter Preisnachlass bezeichnet. Grundsätzlich liegt ein verdeckter Preisnachlass immer dann vor, wenn beim Fahrzeugverkauf bei der Inzahlungnahme des „alten“ Gebrauchtwagens vom Händler ein Preis angesetzt wird, der über dem tatsächlichen Marktpreis liegt. In Höhe der Differenz zwischen Inzahlungnahme- und Marktpreis liegt ein Rabatt vor, welcher wirtschaftlich dem Neuwagengeschäft zuzuordnen ist (wobei dies nicht auf Neuwagenverkäufe beschränkt ist, sondern auch Vorführ- und Jahreswägen sowie andere Gebrauchtfahrzeuge einschließt). Dabei wird von der Annahme ausgegangen, dass der Händler nicht mehr für den angekauften Wagen bezahlt als dieser wert ist. Dies ist auch schlüssig, denn bei einem Ankauf des Fahrzeugs ohne gleichzeitigen Neuwagenverkauf würde ein Händler nicht mehr als den marktüblichen Preis bezahlen. Nur weil der Händler das Neuwagengeschäft abschließen will, gewährt er dem Kunden bei der Inzahlungnahme einen Preis, der über dem üblichen Marktpreis liegt – und weil die Subvention des Neuwagengeschäfts nicht offen auf der Verkaufsrechnung, sondern stattdessen auf der Ankaufsgutschrift für den Gebrauchtwagen ausgewiesen wird, spricht man von einem verdeckten Preisnachlass.

Beteiligung des Fiskus am Verlust

Aus Händlerperspektive ist diese Praxis jedoch umsatzsteuerlich nachteilig. Denn bei einem von Privat in Zahlung genommenen Gebrauchtwagen entsteht auf Grund der Differenzbesteuerung sowohl im Verlustfall als auch bei einem Verkauf zum Einkaufswert als „wahrem“ Wert stets eine Umsatzsteuerschuld von 0,- EUR – während aus dem überhöhten Verkaufspreis des Neuwagens Umsatzsteuer abgeführt werden muss. Wäre das Geschäft zu seinen wirtschaftlich reellen Werten abgerechnet worden, dann könnte sich der Händler somit die Zahlung des Umsatzsteuerbetrags aus dem überhöhten Verkaufspreis des Neuwagens an

den Fiskus sparen. Genau dies ist bislang möglich, wenn man den verdeckten Preisnachlass gegenüber dem Finanzamt geltend macht. Man kann also den Fiskus am formalen Verlust des Gebrauchtwagengeschäfts beteiligen, wenn der Vorgang im Nachhinein gemäß seinen wahren wirtschaftlichen Werten gehandhabt wird. Hierfür hatte die Finanzverwaltung in der Vergangenheit verschiedene Berechnungsmethoden anerkannt.

Wegfall ab 2022!

In den von der Finanzverwaltung veröffentlichten Berechnungsbeispielen war allerdings ausgeschlossen, dass ein verdeckter Preisnachlass aus einem sogenannten „Streckengeschäft“ geltend gemacht werden darf. Unter einem Streckengeschäft wird dabei verstanden, dass bei einem Neuwagenverkauf ein differenzbesteuertes Fahrzeug mit einem zu hohen Wert hereingenommen und anschließend beim Weiterverkauf des differenzbesteuerten Fahrzeugs erneut ein weiteres differenzbesteuertes Fahrzeug in Zahlung genommen wird.

Gegen diese Nichtberücksichtigung des Streckengeschäfts hatte ein deutscher Händler geklagt und letztendlich verloren (vgl. Ausgabe 3/2018). Die Richter am Bundesfinanzhof entschieden damals, dass das ganze Konzept der Ermittlung eines objektiven Eintauschwertes völlig falsch und unzulässig ist. Dadurch, dass die Finanzverwaltung jedoch in der Vergangenheit verschiedene Berechnungsmethoden für die Geltendmachung eines verdeckten Preisnachlasses akzeptiert hatte, durfte der Händler am Ende auf diese veröffentlichten Richtlinien vertrauen und dann doch zumindest auf der ersten Stufe noch den verdeckten Preisnachlass offenlegen und sich insoweit Umsatzsteuer vom Finanzamt zurückholen.

Die Finanzverwaltung hat nun in einem aktuellen Schreiben zu den Ausführungsbestimmungen des Umsatzsteuerrechts diese veröffentlichten Berechnungsmethoden aufgehoben. Daher kann zukünftig – ab 2022 – kein verdeckter Preisnachlass in der bekannten Form mehr geltend gemacht werden! Insofern hat das Bundesfinanzministerium zumindest eine Gnadenfrist gewährt, um es den Händlern zu ermöglichen, in den nächsten Monaten die eigenen Prozesse zu hinterfragen und gegebenenfalls an die neue Rechtsauffassung anzupassen.

Ersatzregelung?

Ausweislich des zu Grunde liegenden BFH-Urteils und der neuen Bestimmungen der Finanzverwaltung ist auch danach ein verdeckter Preisnachlass der Theorie nach nicht per se ausgeschlossen. Auch wenn grundsätzlich als Preis für die Inzahlungnahme des Gebrauchtfahrzeugs das gilt, was laut Vertrag vereinbart und in der Ankaufsrechnung ausgewiesen wird, so stellt die Finanzverwaltung doch klar, dass es sich am Ende um einen subjektiven Preis handelt. Die Bundesrichter argumentieren hierbei, dass dieser subjektive Wert aus der Sicht des Kfz-Händlers zu sehen ist. Hieraus ergibt sich dann aber das praktische Problem der Wertermittlung. Denn laut Rechtsprechung soll sich der subjektive Wert des in Zahlung genommenen Gebrauchtwagens aus der Differenz von Aufwendungen des Händlers für den dann hingegebenen Neuwagen abzüglich der Geldzahlung ergeben. Da dieser Wert auch in einer Rechnung bzw. Gutschrift abgebildet werden müsste, wird der Händler dadurch de facto gezwungen, seine Marge aus dem Neuwagengeschäft dem Kunden gegenüber offenzulegen, um den verdeckten Preisnachlass zukünftig geltend machen zu können!

Dazu kommen weitere praktische Probleme, die noch ungelöst sind. So ist noch unklar, wie gegebenenfalls

die Aufwendungen des Händlers für den Neuwagen zu bestimmen sind. So stellt sich insbesondere die Frage, inwieweit hier anteilige Gemeinkosten einzubeziehen sind. Zudem sind Konstellationen denkbar, in denen sich rechnerisch ein negativer Wert für den Gebrauchtwagen ergeben könnte. Bestenfalls ist die Ersatzregelung daher mit deutlich mehr individuellem Rechenaufwand und realistischerweise mit intensiven Auseinandersetzungen mit der Finanzverwaltung verbunden – sofern denn überhaupt der Weg der völligen Transparenz der Marge gegangen wird.

Stan Guthmann
Steuerberater

Kommentar:

Mit der neuen Verwaltungsanweisung setzt die Finanzverwaltung zwar schlussendlich die Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs konsequent um. Allerdings hätte das zu Grunde liegende Urteil es dem Fiskus zumindest ermöglicht, die bisherige händlerfreundliche Praxis beizubehalten. Doch das Bundesfinanzministerium ist diesen Weg nicht gegangen und hat stattdessen die stringente Rechtstheorie über das wahre wirtschaftliche Geschehen gestellt. Gerade in Zeiten, in denen auch der Kfz-Handel mit den Auswirkungen der Covid 19-Pandemie zu kämpfen hat, ist dies umso bedauerlicher.

Zwar erlaubt der Fiskus, die bisherigen Regelungen bis einschließlich Dezember 2021 noch anzuwenden. Allerdings muss in Anbetracht der durchschnittlichen Standzeiten bereits ausreichend früh darauf geachtet werden, dass beim Fahrzeugverkauf keine verdeckten Rabatte mehr durch formal überhöhte Inzahlungnahmen gewährt werden. Positiver Nebeneffekt dieser Maßnahme wäre allerdings, dass diese zu einem schnelleren Liquidationszufluss sowie einem höheren Ergebnis führt, da insoweit die nachträgliche Umsatzsteuer-Korrektur vorweggenommen und somit überflüssig wird. Darüber hinaus ist es dem Händler auf diese Weise möglich, die Erträge und Kosten zeitnah der Neuwagen- bzw. Gebrauchtwagenabteilung genauer zuzuweisen und somit auf Grund einer besseren Kosten- und Ertragsanalyse unternehmerische Entscheidungen zu treffen.

Weiterhin ist zu beachten, dass die neuen Regelungen zur Bestimmung des subjektiven Entgelts laut Finanzverwaltung auch für sogenannte Alt- oder Austauschteile gelten sollen. Allerdings soll sich – ganz profiskalisch – hier im Gegensatz zur Inzahlungnahme von Gebrauchtwagen nach Auffassung der Finanzverwaltung wohl nichts an der bisherigen Praxis ändern, da die bisher anerkannten Berechnungsmethoden für die Altteile-Steuer unverändert belassen wurden.

Maximilian Appelt
Rechtsanwalt | Steuerberate