

Stellungnahme

zu dem BMF-Diskussionsvorschlag: Einführung der obligatorischen elektronischen Rechnung für inländische B2B-Umsätze

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org | de.linkedin.com/company/spediteure

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415

Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 22. Mai 2023

Zu dem Diskussionsvorschlag des Bundesministeriums der Finanzen zur Einführung der obligatorischen elektronischen Rechnung für inländische B2B-Umsätze nimmt der DSLV wie folgt Stellung:

I. Vorbemerkungen:

Der DSLV unterstützt die im Koalitionsvertrag verankerte Einführung eines bundesweit einheitlichen Meldesystems für Rechnungen und befürwortet grundsätzlich die Initiative des Bundesministeriums der Finanzen (BMF), in einem ersten Schritt die obligatorische Verwendung von eRechnungen für inländische B2B-Umsätze vorzuschlagen. Die frühzeitige Einbindung der deutschen Wirtschaft sowie die geplanten Entlastungen für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) begrüßen wir sehr.

Die Einführung der eRechnungspflicht in Deutschland sollte im Einklang mit den Vorgaben der EU-Initiative „VAT in the digital age“ (ViDA) erfolgen und die Belange der Wirtschaft hinreichend berücksichtigen, um praktikable Regelungen als Basis für das bundesweite Meldesystem und später auch für das EU-weite Maßnahmenpaket zu schaffen.

II. Zeitplan

Die Einführung der obligatorischen eRechnung in Deutschland ist derzeit für den 1. Januar 2025 geplant. Diesen Starttermin halten wir für nicht realisierbar, da für die aufwendige Umstellung unternehmensintern – unabhängig von der Unternehmensgröße – lange Vorlaufzeiten anfallen. Die Anpassungen der Transport Management Systeme (TMS), Warehouse Management-Systeme (WMS) und Abrechnungssysteme erfordern erheblichen technischen, finanziellen und personellen Aufwand. Bei Konzernspeditionen sind häufig unterschiedliche Systeme im Einsatz, die jeweils an die neuen Vorgaben angepasst werden müssen. Kleine Transportunternehmen verfügen oftmals über gar keine Abrechnungssysteme, sondern rechnen noch anhand von einfachen MS-Office-Produkten wie Word- und Exceldateien ab, die dann als PDF umgewandelt und an Kunden versendet werden. Zudem müssen die IT-Provider, die nur in Deutschland Softwarelösungen anbieten, komplexe Softwareänderungen vornehmen, für die ausreichend Zeit für Testphasen zu berücksichtigen ist. Entscheidend wird hier sein, ob die Softwareunternehmen die geforderte Norm EN16931 bereits in ihren Standardmodulen realisiert haben. Anderenfalls sind ein hoher Programmieraufwand sowie Neuinstallationen erforderlich. Und schlussendlich darf auch der akute Fachkräftemangel, der mittlerweile in nahezu allen Branchen angekommen ist, nicht außeracht gelassen werden. Qualifiziertes Fachpersonal für die erforderlichen IT-Umstellungen fehlt sowohl in der Speditions- als auch in der Softwarebranche.

Petitum:

Nach Bekanntgabe klarer technischer Spezifikationen und fachlicher Anforderungen (Veröffentlichung der Änderung des Umsatzsteuergesetzes im Bundesgesetzblatt, Änderung des

Umsatzsteuer-Anwendungserlasses) muss ein Vorlauf von mindestens 18 Monaten bis zur Einführung der eRechnungspflicht gewährt werden; dies unbeschadet potenzieller Test- und/oder Übergangsphasen.

III. Definitionen

1. „Elektronische Rechnung“ sowie „sonstige Rechnung“

Sowohl die Definition der „elektronischen Rechnung“ als auch die Definition der „sonstigen Rechnung“ in § 14 Abs. 1 UStG-E begrüßt der DSLV, da sie deckungsgleich mit dem Wortlaut des Vorschlags für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 2006/112/EG in Bezug auf die Mehrwertsteuervorschriften für das digitale Zeitalter vom 8. Dezember 2022 sind (COM(2022) 701 final).

2. „Kleine und mittlere Unternehmen“ (KMU)

Im Zuge der Befragung unserer Mitgliedsunternehmen zu zeitlich befristeten Entlastungsvarianten für KMU haben wir zahlreiche Rückfragen bezüglich der Definition von KMU erhalten. Um diese Unsicherheiten auszuräumen, ist eine klare Festlegung erforderlich. Gleiches gilt für die Einstufung von Kleinstunternehmen.

Petitum:

Wir regen eine Klarstellung in Anlehnung an die „Empfehlung der Kommission 2003/361 vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen“ an, um auch in diesem Punkt eine EU-weit einheitliche Auslegung zu gewährleisten.

IV. Staffelmodelle zur Entlastung von KMU

1. Staffelung nach Unternehmensgröße oder Rechnungsbetrag

Eine zeitlich gestaffelte Einführung der obligatorischen eRechnung könnte durchaus zu einer Entlastung für KMU führen. Jedoch ist eine Staffelung nach Unternehmensgröße oder nach Rechnungsbetrag kein geeigneter Ansatz, da in diesen Fällen die Umsetzung noch komplexer würde. Eine Staffelung nach Unternehmensgröße dahingehend, dass z.B. im ersten Jahr ein KMU dem Empfang der eRechnung weiterhin zustimmen muss, im zweiten Jahr nur noch kleine Unternehmen, erscheint in der Praxis nicht umsetzbar. Große Unternehmen müssten bei der Rechnungstellung im ersten Jahr danach unterscheiden, ob der Kunde ein großes Unternehmen ist, das eine eRechnungstellung verpflichtend akzeptieren muss oder ein KMU ist, das dem Empfang einer eRechnung zugestimmt hat oder ein KMU ist, das dem Empfang einer eRechnung nicht zugestimmt hat.

Zudem führt das Einholen, bzw. Erteilen entsprechender Zustimmungen von KMU gerade bei großen, wechselnden Kundenkreisen zu einem immensen Verwaltungsaufwand, der in keinem Verhältnis steht zu eventuellen Entlastungen. Bei Transporten, beziehungs-

weise Beiladungen über Spotmärkte im Logistikbereich (digitale Frachtenbörsen), auf denen tagesaktuell Frachten und freigewordene Lkw kurzfristig angeboten werden, ist die Einholung überhaupt nicht realisierbar.

Auch eine Staffelung nach Rechnungsbetrag würde aus unserer Sicht große praktische Probleme bereiten und keine Entlastung bringen, da auch kleine Unternehmen bei größeren Investitionen, z.B. LKW-Kauf, sofort in der Lage sein müssten, eRechnungen zu empfangen.

2. Weitere Alternative

Die im Diskussionsvorschlag aufgezeigte dritte Alternative, wonach der Empfang einer eRechnung sofort für alle Unternehmen verpflichtend wäre, die Ausstellung für KMU aber erst zu einem späteren Zeitpunkt, könnte ein gangbarer Lösungsansatz sein.

Hierfür sollte aber eine technische Grundlage für KMU geschaffen werden, die den Empfang von Rechnungen ohne größeren Aufwand ermöglicht (z.B. kostenlose Software zum Download über ein staatliches Portal). Denn die zeitlich aufgeschobene Rechnungstellungspflicht nützt diesen Unternehmen nicht viel, wenn sie in ihrer Eigenschaft als Rechnungsempfänger eine Softwarelösung oder Betreiberlizenz benötigen, um die empfangenen Rechnungen auch lesen und verarbeiten zu können.

Es muss zudem sichergestellt sein, dass der Vorsteuerabzug des Rechnungsempfängers nicht daran scheitert, dass der Rechnungsaussteller unberechtigterweise eine Rechnung in einem anderen Format als die eRechnung ausgestellt hat, denn der Rechnungsempfänger kann die Berechtigung des Ausstellers nicht prüfen.

Petitum:

Der Empfang einer eRechnung sollte für alle Unternehmen zeitgleich zu einem Stichtag (ohne Zustimmung des Rechnungsempfängers) verpflichtend werden. Für KMU wäre die Zurverfügungstellung einer kostenlosen Software zum Download wünschenswert.

Die Verpflichtung zum Ausstellen von eRechnungen sollte für KMU mit einem Vorlauf von mindestens 18 Monaten nach Bekanntgabe klarer technischer Spezifikationen und fachlicher Anforderungen (s. oben) erfolgen. Bis zu diesem Zeitpunkt regen wir eine Nichtbeanstandungsregelung beim Vorsteuerabzug an für die Fälle, in denen der leistende Unternehmer unberechtigterweise eine sonstige Rechnung statt einer eRechnung ausgestellt hat.

V. Ausnahmen

1. Dauerhafte Ausnahmen von der obligatorischen eRechnung für Fahrausweise (§ 34 UStDV)

Für Fahrausweise ausgebende Verkehrsunternehmen besteht Bedarf, diese dauerhaft von

der eRechnungspflicht auszunehmen. Fahrausweise werden im öffentlichen Personenverkehr als Berechtigungsdokumente vor Leistungserbringung zu Beweis- und Kontrollzwecken ausgegeben.

Der Verkauf der Fahrausweise erfolgt regelmäßig im Namen und auf Rechnung der befördernden Verkehrsunternehmen. Als Mindestpflichtangaben sind in der Regel nur das ausgebende Unternehmen, die maximal zulässige tarifliche Beförderungstrecke (Gesamtreiseweite) und der (Brutto-)Fahrpreis anzugeben. Unternehmer können aus Fahrausweisen auf Grundlage des § 35 UStDV den Vorsteuerabzug geltend machen. Die Ausgabe von Fahrausweisen ist aufgrund der technischen Bedingungen und der Handelspraktiken im öffentlichen Personenverkehr nicht nach den Vorschriften für eRechnungen möglich.

Perspektivisch halten wir die Einführung eines eFahrausweises mit den bisherigen Angaben und seine Anerkennung als eRechnung für denkbar.

2. Weitere Ausnahmen

Kleinbetragsrechnungen im Sinne von § 33 UStDV, z.B. Taxiquittungen, Mietwagenrechnungen, Übernachtungs- und Bewirtungsrechnungen, fallen auch im B2B-Bereich an und sollten zumindest vorübergehend, bis zur Einführung des Meldesystems, von der eRechnungspflicht ausgenommen werden.

Petitur:

Fahrausweise sollten dauerhaft von der eRechnungspflicht ausgenommen werden, Kleinbetragsrechnungen zumindest vorübergehend.

VI. Änderungsvorschlag Umsatzsteuergesetz

1. § 14 Abs. 1 UStG-E

Die Anwendung der europäischen Norm für die elektronische Rechnungstellung EN 16931, die ein einheitliches semantisches Datenmodell für eRechnungen definiert und aktuell im B2G-Bereich eingesetzt wird, ist eine sinnvolle Grundlage für ein unionsweit einheitliches Format. Die EU-Norm muss aber für den B2B-Bereich näher spezifiziert, definiert und standardisiert werden und sollte ein einheitliches Format durch Verwendung bestimmter Syntaxen vorgeben. Um die Vielzahl der unterschiedlichen Formate (ZUGFeRD, XRechnung, etc.) und Inhalte der existierenden eInvoice-Lösungen zu verringern wäre es von Vorteil, wenn sich Deutschland und die EU auf ein einheitliches Rechnungsformat verständigen würde.

Petitur:

Eine nationale Ausgestaltung des Standards EN 16931 zur einheitlichen Umsetzung der eRechnung wäre sinnvoll durch Festlegung eines einheitlichen, mit den EU-Vorgaben kompatiblen Rechnungsformats.

2. § 14 Abs. 2 Satz 2 UStG-E

In § 14 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 UStG-E ist geregelt, dass eine eRechnung im B2B-Bereich verpflichtend ist, wenn der leistende Unternehmer im Inland ansässig ist und es sich nicht um eine nach § 4 Nr. 1 bis 7 UStG steuerfreie Leistung handelt.

Bei der Bestimmung des Leistungsortes gibt es Ausnahmen von der Grundregel, so z.B. Grundstücksdienstleistungen, die gemäß § 3a Abs. 3 Nr. 1 UStG am Ort der Belegenheit des Grundstücks steuerbar sind. Für die kurzfristige Vermietung von Beförderungsmitteln liegt der Ort der Leistung dort, wo das Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt wird. Es ist zu klären, ob diese Leistungen ebenfalls unter die eRechnungspflicht fallen sollen, wenn sie an im Ausland ansässige Unternehmer erbracht werden. Diese werden in der Regel nicht über die technischen Voraussetzungen verfügen, eine nach deutschen Vorgaben ausgestellte eRechnung zu empfangen und sind dazu auch nicht verpflichtet.

Zu regeln wäre zudem, ob ein ausländischer Unternehmer mit einer Betriebsstätte in Deutschland unter diese Regelung fallen würde.

Petition:

In § 14 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 UStG-E sollte klargestellt werden, dass die eRechnungspflicht nur dann besteht, wenn die Leistung an in Deutschland ansässige Unternehmer erbracht wird.

3. § 14 Abs. 1 iVm § 14 Abs. 3 UStG-E

§ 14 Abs. 3 Satz 6 Nr. 1 UStG-E sieht vor, dass bei einer eRechnung die Echtheit der Herkunft und die Unversehrtheit ihres Inhalts als gewährleistet gilt, wenn sie im EDI-Format erstellt ist.

Petition:

Es ist zu klären, ob eine Rechnung im EDI-Format eine eRechnung ist, wenn sie der europäischen Norm EN 16931 entspricht.

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 135 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2022).

Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLVL wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLVL Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLVL-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLVL ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLVL auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLVL fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.