

Jürgen Troost/Rüdiger Weimann
Neofitos Arathymos/Andreas Hadamitzky
Klaus Sahorsch/Ellen Schmidt

Besteuerung des Kfz-Gewerbes

Steuerliche und betriebswirtschaftliche
Beratung, Bilanzierung, Gestaltungspraxis



SCHÄFFER
POESCHEL

Jürgen Troost / Rüdiger Weimann /
Neofitos Arathymos / Andreas Hadamitzky /
Klaus Sahorsch / Ellen Schmidt

Die Besteuerung des Kfz-Gewerbes

Steuerliche und betriebswirtschaftliche
Beratung, Bilanzierung, Gestaltungspraxis

2015
Schäffer-Poeschel Verlag Stuttgart

Bearbeiterübersicht:

Arathymos: Teil A 1

Hadamitzky: Teil E

Sahorsch: Teil F

Schmidt: Teil B

Troost: Teil A 2–4 / Teil C

Weimann: Teil D

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Print ISBN 978-3-7910-3083-8

Bestell-Nr. 20601-0001

EPDF ISBN 978-3-7992-6534-8

Bestell-Nr. 20601-0150

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

© 2015 Schäffer-Poeschel Verlag für Wirtschaft · Steuern · Recht GmbH

www.schaeffer-poeschel.de

service@schaeffer-poeschel.de

Einbandgestaltung: Willy Löffelhardt

Satz: Claudia Wild, Konstanz

August 2015

Schäffer-Poeschel Verlag Stuttgart

Ein Tochterunternehmen der Haufe Gruppe

Vorwort

Das Kfz-Gewerbe ist mit seinen ca. 39.000 Betrieben und 462.000 Beschäftigten mit rd. 6 % bzw. 11 % aller Handelsunternehmen ein bedeutender Wirtschaftszweig in Deutschland. Trotzdem findet sich kaum ein Werk, das sich der Besteuerung im Kfz-Gewerbe systematisch widmet. Dies ist umso bedauerlicher, als dieser Bereich durch eine ganze Reihe branchenspezifischer Besonderheiten gekennzeichnet ist. Das betrifft nicht nur das Tagesgeschäft – also die »normalen« Fahrzeugverkäufe, Reparaturen und sonstigen Dienstleistungen –, sondern auch Unternehmensneugründungen und -erweiterungen, Kooperationen und Zusammenschlüsse und schließlich auch Geschäftsaufgaben und -veräußerungen.

Mit dem vorliegenden Werk »Besteuerung des Kfz-Gewerbes« soll über Hinweise zur Abhandlung branchenspezifischer Sachverhalte hinaus das Spezialwissen für die Beratung von Kfz-Betrieben, Autohäusern samt Werkstätten oder Gebrauchtwagenhändlern vermittelt werden. Ziel ist es, das Know-how für eine problemorientierte Beratung und für Gestaltungsüberlegungen im steuerlichen wie betriebswirtschaftlichen Bereich zu schaffen. Die Autoren haben ihre jahrelangen Erfahrungen aus der Beratung von Kfz-Betrieben, aus vielen steuerlichen Außenprüfungen sowie aus umfangreichen Seminar-tätigkeiten einfließen lassen, um dem Leser praxisnah und lösungsorientiert Beratungs- und Gestaltungshinweise zu geben.

Zunächst erfolgt im Teil A eine Darstellung der Geschäftsmodelle, d. h. der Aspekt des Dienstleistungsspektrums wird ebenso beleuchtet wie Fragen im Zusammenhang mit der optimalen Rechtsform – betriebswirtschaftlich wie steuerlich – für Einzelbetriebe und Gestaltungen größerer Unternehmensgruppen. Dem schließt sich in Teil B ein Überblick über betriebswirtschaftliche Aspekte mit Fragestellungen zu Finanzierung, Controlling – insbesondere auch mittels Kennzahlen – und Unternehmensführung an. Teil C widmet sich schließlich den ertragsteuerlichen und bilanztechnischen Besonderheiten des Kfz-Gewerbes.

Teil D ist den umsatzsteuerlichen Besonderheiten der Branche gewidmet. Diese gewinnen in letzter Zeit zunehmend an Bedeutung. Ob es um Vermittlungsgeschäfte, Reihengeschäfte oder die Steuerfreiheit von innergemeinschaftlichen Lieferungen oder Ausfuhrlieferungen geht, in allen diesen Bereichen gilt es die neuesten Urteile des BFH und EuGH und die Auffassung der Finanzverwaltung zu beachten, damit nicht am Ende eine zusätzliche Belastung mit 19 % entsteht. In Teil E schließt sich die Darstellung der Besonderheiten für Leasinggesellschaften an. Seit mit dem Jahressteuergesetz 2009 das Finanzierungsleasing unter das Kreditwesengesetz fällt, unterliegen Leasinggesellschaften rechtlichen und insbesondere auch organisatorischen Besonderheiten, die bis zur Aufsicht durch Bundesbank und BaFin reichen.

Zum Abschluss liefert Teil F einen Überblick über Fragen beim Kauf und Verkauf von Kfz-Betrieben. Neben den betriebswirtschaftlichen und rechtlichen sowie den steuerlichen Aspekten von solchen Unternehmenstransaktionen widmet sich dieses Kapitel

auch den typischen Analysen und Prüfungen im Zusammenhang mit Unternehmenstransaktionen (Due Diligence) und der Unternehmensbewertung zur Kaufpreisermittlung.

Das Werk richtet sich an Steuerberater, aber auch an Fachanwälte für Steuerrecht, Rechtsanwälte und Mitarbeiter in der Buchhaltung und dem Rechnungswesen großer Kfz-Betriebe.

Zu guter Letzt der Hinweis, dass Autoren und Verlag für Anregungen und Verbesserungsvorschläge dankbar sind.

Münster/Dortmund/Bonn/Stuttgart, im Juli 2015

Die Autoren

Inhalt

Vorwort	V
Abkürzungsverzeichnis	XXI
Teil A	
Geschäftsmodelle	1
1 Dienstleistungsspektrum	3
1.1 Händlerbetriebe	4
1.1.1 Handel mit Neufahrzeugen	4
1.1.2 Handel mit Gebrauchtfahrzeugen	5
1.2 Servicebetriebe	6
1.2.1 Markengebundener Servicebetrieb als Teil eines fabrikatsgebundenen Autohauses	6
1.2.2 Markengebundener (autorisierter) Servicebetrieb	6
1.2.3 Markenungebundener Servicebetrieb	7
1.2.4 Servicebetrieb mit Systembindung	7
1.3 Sonstige Dienstleistungen im Kfz-Gewerbe	8
1.3.1 Finanzdienstleistungen	8
1.3.2 Versicherungsdienstleistungen	8
1.3.3 Fahrzeugvermietung	8
1.3.4 Smart Repair	9
1.3.5 Oldtimer- und Youngtimer-Restaurierung	9
1.3.6 Fahrzeugveredlung – Tuning	10
1.3.7 Handel mit Ersatzteilen und Zubehör	10
1.3.8 Spezialisierte Servicebetriebe	10
2 Rechtsform	11
2.1 Rechtsformwahl	11
2.2 Einzelkaufmann/Personengesellschaft	11
2.2.1 Einzelkaufmann	11
2.2.2 GbR/OHG/KG	12
2.2.2.1 Gesellschaftsvertragliche und wirtschaftliche Aspekte	12
2.2.2.2 Steuerliche Aspekte	14
2.3 Kapitalgesellschaften	18
2.3.1 Gesellschaftsrechtliche und wirtschaftliche Aspekte	18
2.3.2 Steuerliche Aspekte	20

2.4	Mischformen	21
2.4.1	Kapitalgesellschaft und Co.KG	21
2.4.1.1	Gesellschaftsrechtliche und wirtschaftliche Aspekte	21
2.4.1.2	Steuerliche Aspekte	22
2.5	Betriebsaufspaltung	24
2.5.1	Gesellschaftsrechtliche und wirtschaftliche Aspekte	24
2.5.2	Steuerliche Aspekte	24
2.6	GmbH & atypisch Still	25
2.6.1	Gesellschaftsrechtliche und wirtschaftliche Aspekte	25
2.6.2	Steuerrechtliche Aspekte	26
3	Gestaltungen in größeren Unternehmensgruppen	26
3.1	Gesellschaftsrechtliche und wirtschaftliche Aspekte	26
3.2	Steuerliche Aspekte	27
4	Kooperationsmodelle	28
Teil B	Betriebswirtschaftliche Aspekte des Kfz-Gewerbes	31
1	Vorbemerkung	33
2	Finanzierung	33
2.1	Absatzfinanzierung	34
2.2	Einkaufsfinanzierung	35
3	Controlling	35
3.1	Umsatz und Rohertrag	35
3.1.1	Umsatz	35
3.1.2	Garantievergütung	36
3.1.3	Rohertrag	37
3.2	Kontenrahmen	38
3.3	Kostenrechnung	38
3.4	Kennzahlen	41
3.4.1	Bilanzkennzahlen	42
3.4.1.1	Anlagenintensität	42
3.4.1.2	Eigenkapitalquote	42
3.4.1.3	Anlagendeckungsgrad II	42
3.4.2	Rentabilitätskennzahlen	43
3.4.3	Kennzahlen des Verkaufs	43
3.4.3.1	Verkaufte Neuwagen bzw. Gebrauchtwagen je Verkäufer	43
3.4.3.2	Bruttoertrag Fahrzeugverkauf (Neu- bzw. Gebrauchtwagen)	44
3.4.3.3	Standtage Gebrauchtwagen	44
3.4.3.4	Umschlagsfaktor Gebrauchtwagen	44
3.4.4	Kundendienst-Kennzahlen	44
3.4.4.1	Leistungsgrad	45

3.4.4.2	Produktivität	45
3.4.4.3	Anwesenheitsgrad	45
3.4.5	Teiledienst-Kennzahlen	46
3.4.5.1	Erlöse Teiledienst je Mitarbeiter Teiledienst	46
3.4.5.2	Umschlagsfaktor Teiledienst	46
3.4.5.3	Bruttoertrag Teiledienst	47
3.5	Liquiditäts-/Forderungsmanagement	47
3.5.1	Liquiditätsplan	47
3.5.2	Forderungsmanagement	47
3.5.3	Liquiditätskennzahlen	48
3.5.4	Handlungsmöglichkeiten bei Liquiditätsengpässen	49
4	Unternehmensführung	49
4.1	Rahmenbedingungen	49
4.2	Nachfolge	50
4.3	Kündigung des Vertriebs- bzw. Servicevertrages	50
4.3.1	Kündigungsfristen	50
4.3.2	Investitionsschutz und Ausgleichsanspruch	51
Teil C	Ertragsteuern und Bilanzierung	53
1	Gewinnermittlungszeitraum	55
2	Bilanzierung im Kfz-Gewerbe	57
2.1	Bilanzierung speziell gestalteter Kfz-Immobilien	57
2.1.1	Begriff des Gebäudes und Abgrenzung zu Betriebsvorrichtungen	57
2.1.2	AfA	58
2.1.2.1	Regelabschreibung	59
2.1.2.2	Abweichende Abschreibung nach der tatsächlichen Nutzungsdauer	59
2.1.2.3	Außerplanmäßige Abschreibungen	61
2.1.2.3.1	Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert § 253 Abs. 3 Satz 3 HGB bzw. auf den niedrigeren Teilwert § 6 Abs. 1 Satz 2 EStG	61
2.1.2.3.2	Absetzung für außergewöhnliche Abnutzung	63
2.2	Kfz-Bestände im Anlagevermögen	64
2.2.1	Zuordnungsentscheidungen zum Anlage- oder Umlaufvermögen	64
2.2.1.1	Kriterien für die Zuordnungsentscheidung	64
2.2.1.2	Auswirkungen der Zuordnungsentscheidung	66
2.3	Zuordnung zum Händler/Leasinggeber oder Kunden/ Leasingnehmer	68
2.4	Bewertung der Vorräte	70
2.4.1	Ersatzteile und Zubehör	70
2.4.1.1	Allgemeiner Bewertungsmaßstab	70
2.4.1.2	Ermittlung des Abwertungsbedarfs	71
2.4.2	Fahrzeuge im Vorratsvermögen	75

2.4.2.1	Gebrauchtwagenbewertung	75
2.4.2.2	Neufahrzeuge	77
2.5	Aktive Rechnungsabgrenzungsposten (ARAP)	78
2.6	Rückstellungen	78
2.6.1	Rückstellung für Gewährleistungsverpflichtungen	78
2.6.2	Bilanzierung von Rückkaufsoptionen bzw. Rückkaufsverpflichtungen im Rahmen des Verkaufs von Neuwagen an Leasinggesellschaften ..	83
2.6.2.1	Allgemeine Fallgestaltung	83
2.6.2.2	Steuerrechtliche Würdigung durch den BFH	83
2.6.2.3	Auffassung der Finanzverwaltung	84
2.6.2.4	Bewertung in Folgeperioden und bei geschlossenem Rückkaufsvertrag	87
2.6.2.5	Behandlung von Restwertmodellen	89
2.6.2.5.1	Isolierende Betrachtung der Restwertmodelle	89
2.6.2.5.2	Bildung von Bewertungseinheiten	92
3	Repräsentationsaufwendungen	95
3.1	Allgemeine Regelungen	95
3.2	Veranstaltung von Golfturnieren	96
3.3	Präsentationsveranstaltungen der Herstellerwerke	98
4	Incentives	99
4.1	Begriffsdefinition und Ausprägungsformen	99
4.2	Aufwendungen für Incentives an Geschäftspartner aus Sicht des leistenden Unternehmers	99
4.3	Der Inhaber des Kraftfahrzeugbetriebs als Empfänger einer Incentive-Leistung	100
4.4	Aufwendungen für einen Arbeitnehmer, der Incentive-Reisen für Geschäftspartner begleitet	101
4.5	Gewährung von Incentive-Leistungen an Arbeitnehmer	101
5	Private Pkw-Nutzung	102
5.1	Generelle Regelungen	102
5.2	Bemessung des geldwerten Vorteils nach der pauschalen Methode ..	104
5.2.1	Allgemeines	104
5.2.2	Bruttolistenpreis als Bemessungsgrundlage	104
5.2.3	Fahrten Wohnung – erste Tätigkeitsstätte	105
5.2.4	Deckelung der anzusetzenden Werte	106
5.3	Fahrtenbuchregelung	106
5.4	Zuzahlung des Arbeitnehmers	107
5.5	Zuordnung der Fahrzeuge	108
5.5.1	Nutzung mehrerer Firmenwagen	108
5.5.2	Nutzung eines Firmenwagens durch mehrere Arbeitnehmer	109

6	Rabattgewährung im Kraftfahrzeughandel	109
6.1	Belegschaftsrabatte	110
6.2	Besteuerung eines geldwerten Vorteils nach § 8 Abs. 2 EStG	111
6.3	Verhältnis der Vorschriften des § 8 Abs. 2 und 3 EStG	111
6.4	Zuwendungen Dritter	112
Teil D	Sonderfragen der Umsatzbesteuerung	115
1	Einführung	117
2	Europäische Branchenvorgaben	118
2.1	Divergierende Entscheidungen der Finanzbehörden	118
2.1.1	Die Grundsatzentscheidung des EuGH	118
2.1.2	Fallbeispiel	120
2.1.3	Der Versuch einer Abhilfe auf Verwaltungsebene	121
2.2	Vorsteuerprobleme des Auslandskunden	122
2.3	Umsatzsteuer im nationalen und europäischen Kontext	123
3	Die Frage des »guten Glaubens«	125
3.1	Unternehmereigenschaft und Seriosität des Geschäftspartners	125
3.1.1	Innerdeutsches Geschäft	125
3.1.2	EU-Geschäft	128
3.1.3	Drittlandsgeschäft	128
3.2	Aufklärung des Unternehmens zum USt-Missbrauch	129
3.2.1	Inhalt des Merkblatts	129
3.2.1.1	Einleitung	129
3.2.1.2	Die »schwarze Liste«	130
3.2.1.3	Die Belehrung und der Unterschriftsteil	132
3.2.2	Merkblatt versus neuere Rechtsprechung	133
3.2.2.1	Pflicht des Einkäufers zur Verifizierung von Eingangsrechnungen	133
3.2.2.2	Verständige Würdigung aller bekannten Umstände	133
3.2.3	Nachweis der Betrugsabsicht	134
3.3	Versagung des Vorsteuerabzugs bei Nachweis von Betrugsabsicht	134
4	Basics zur Umsatzsteuer auf Kfz-Lieferungen	136
4.1	Bestimmung des Lieferortes	136
4.1.1	Liefergeschäfte mit einer Warenbewegung (§ 3 Abs. 6 Sätze 1–4 UStG)	136
4.1.2	Lieferungen ohne jede Warenbewegung (§ 3 Abs. 7 Satz 1 UStG)	138
4.1.3	Reihengeschäfte	138
4.1.3.1	Die Tatbestandsmerkmale im Überblick	139
4.1.3.2	Die Tatbestandsmerkmale im Detail	140
4.1.3.2.1	Die Beteiligten: mehrere Unternehmer	140
4.1.3.2.2	Die Vertragsbeziehungen: mehrere Umsatzgeschäfte	141
4.1.3.2.3	Die Identität: derselbe Liefergegenstand	141

4.1.3.2.4	Die Warenbewegung: Unmittelbares Gelangen des Liefergegenstandes	141
4.1.3.3	Zivilrechtliche Grundlagen	143
4.1.3.4	Zeitpunkt der Lieferungen	143
4.1.4	Die Bausteine der aktuellen Lieferortsregelung (§ 3 Abs. 6 Sätze 5 und 6, Abs. 7 Satz 2 UStG)	144
4.1.4.1	Überblick	144
4.1.4.2	Die Abgrenzung der (einen) bewegten von den (ggf vielen) ruhenden Lieferungen	144
4.1.4.3	Beförderungs- oder Versandungslieferung als »bewegte« Lieferung vs »ruhende« Lieferungen (§ 3 Abs. 6 Satz 5 UStG)	144
4.1.4.4	Zuordnung der Beförderung oder Versendung (§ 3 Abs. 6 Satz 6 UStG)	146
4.1.4.4.1	Allgemeines	146
4.1.4.4.2	Transport durch den ersten Unternehmer/letzten Abnehmer in der Reihe	147
4.1.4.4.3	Transport durch einen mittleren Unternehmer	148
4.1.5	Das Wechselspiel zwischen innergemeinschaftlicher Lieferung und innergemeinschaftlichem Erwerb	151
4.1.6	Lieferort von Reihengeschäften	152
4.1.6.1	Checkliste	152
4.1.6.2	Grundfälle	152
4.2	Zuordnung einer Warenbewegung im Abholfall	155
4.2.1	EuGH und BFH zum EU-Warengeschäft	156
4.2.2	Das »Wahlrecht« des Zwischenerwerbers	157
4.2.3	Verwendung der USt-IdNr. hier ohne Aussagekraft	157
4.2.4	Das Vorgehen in der Praxis	158
4.3	Die »Registrierungsfälle« bei ruhenden Lieferungen	159
4.3.1	Absicherung über Rückholvereinbarung	160
4.3.2	Kundenanschriften und Kaufvertrag	160
5	Sonderfragen der Branche zum Inlandsgeschäft	161
5.1	Austauschverfahren: Aufbereitete Austauschteile	161
5.1.1	Tausch mit Baraufgabe	161
5.1.2	Bemessungsgrundlage	161
5.1.3	Bewertung der Altteile	162
5.1.4	Vereinfachte Abrechnungen und Aufzeichnungen	162
5.1.4.1	Lieferung der Altteile	162
5.1.4.2	Lieferung der Austauschteile	162
5.1.4.2.1	Rechnungsstellung	163
5.1.4.2.2	Aufzeichnungspflichten des Lieferers (Kfz-Betrieb)	163
5.1.4.2.3	Aufzeichnungspflichten des Kunden	163
5.2	Austauschverfahren: Inzahlungnahme von Gebrauchten	164
5.2.1	Tausch mit Baraufgabe	164
5.2.2	Gemeiner Wert des Altfahrzeugs/verdeckter Preisnachlass	164
5.2.2.1	Sachverständigengutachten	164

5.2.2.2	Weiterverkauf innerhalb der 3-Monats-Frist	165
5.2.2.3	Weiterverkauf außerhalb der 3-Monats-Frist	166
5.2.2.4	Sonderfragen der Differenzbesteuerung	167
5.2.2.5	Berücksichtigung eines höheren gemeinen Werts	167
5.2.2.6	Schrottfahrzeuge	167
5.2.3	Vorsicht vor einem zu hohem Steuerausweis!	167
5.3	Verdeckter Preisnachlass	168
5.3.1	Grundsatz: Preisnachlass wird aufgedeckt	168
5.3.2	Ausnahme: Preisnachlass wird nicht aufgedeckt	169
5.3.3	Grundsatz der Einzeldifferenz	170
5.3.4	Kundenanschriften bei Aufdeckung	170
5.3.5	Behandlung der Aufdeckung in Buchhaltung und UStVA	171
5.3.6	Steuererminderung durch Erkenntnisse des BMF zum verdeckten Preisnachlass	172
5.3.6.1	Bruttoansatz der Reparaturkosten	173
5.3.6.2	Ansatz nachgewiesener Verkaufskosten	174
5.4	Garantiezusagen und Gewährleistungsansprüche	175
5.4.1	Garantie: keine bloße Nebenleistung	175
5.4.2	Stets unmittelbare Inanspruchnahme des Versicherers durch den Käufer	175
5.4.3	Wahl zwischen Reparatur und Kostenersatz	176
5.4.4	Rechnungsstellung	177
5.4.4.1	Aufteilung des Kaufpreises	177
5.4.4.2	Folgen für die Rechnungsstellung bei Unternehmenskunden	178
5.4.4.3	Folgen für die Rechnungsstellung bei Privatkunden	178
5.4.5	Rechnungsstellung: Beispiele	178
5.4.5.1	Differenzbesteuerung bei Verkauf inklusive Garantie und ohne Aufschlag zum bloßen Einkaufspreis	178
5.4.5.2	Differenzbesteuerung bei Verkauf inklusive Garantie mit Aufschlag unter dem Gesamteinkaufspreis	179
5.4.5.3	Differenzbesteuerung bei Verkauf inklusive Garantie mit Aufschlag über dem Gesamteinkaufspreis	179
5.4.5.4	Regelbesteuerung	180
5.5	Sinn und Unsinn der Differenzbesteuerung	181
5.5.1	Kein Verzicht im Privatkundengeschäft	181
5.5.2	Fallgruppe 1: Verkauf/Inlandsgeschäft	182
5.5.2.1	Vorteile der Regelbesteuerung im Firmenkundengeschäft	183
5.5.2.2	Händler-Händler-Geschäft	183
5.5.3	Fallgruppe 2: Verkauf/EU-Geschäft	183
5.5.4	Fallgruppe 3: Verkauf/Nicht-EU-Geschäft	184
5.5.5	Fallgruppe 4: Einkauf/Händler-Händler-Geschäft	185
5.5.6	Arbeitshilfe für das Tagesgeschäft	186
5.6	Kein differenzbesteuerteter Weiterverkauf von EU-Neufahrzeugen	187
5.6.1	Sachverhalt	187
5.6.2	Steuerbelastungsvergleich	187
5.6.3	Der wirtschaftliche Hintergrund	188

5.6.4	Der umsatzsteuerliche Hintergrund	188
5.6.5	»Fahrzeuge« im Sinne der Sonderregeln	189
5.6.6	Ergebnis: Umsatzsteuerliche Abwicklung beim Autohaus	190
5.6.7	Die »privaten« Lieferanten des Autohauses	190
5.6.8	Bei Gebrauchtwagen weiter Differenzbesteuerung möglich	191
5.7	Minderwertausgleich	191
5.7.1	BFH klärt Umsatzsteuerfolgen	191
5.7.2	BMF folgt	192
5.8	Verkäufe auf Ziel	193
5.8.1	Der Urteilsfall	193
5.8.2	Betroffene Ausgangsumsätze des Autohauses	194
5.8.3	Betroffene Eingangsumsätze des Autohauses	195
5.9	Abgasuntersuchungen Feinstaubplaketten Hauptuntersuchungen, Überführungen	195
5.9.1	Einzelfälle	196
5.9.1.1	Abgasuntersuchungen	196
5.9.1.2	Feinstaubplaketten	196
5.9.1.3	Hauptuntersuchung	197
5.9.1.4	Überführungskosten	197
5.9.1.5	Zulassungsgebühren	197
5.9.2	Ausgangsrechnung von Autohaus oder Werkstatt	198
5.10	Zulassung von Kfz	199
5.10.1	Gebühren der Straßenverkehrsämter	199
5.10.2	Zusammenarbeit mit selbständigen Zulassungsdiensten	199
5.10.2.1	Unterschiedliche Abrechnungsmodalitäten	199
5.10.2.2	Betrachtung der Einzelpositionen	200
5.10.2.3	Konsequenzen bei falscher Abrechnung der Zulassungsdienste	201
5.10.2.4	Kürzung der Eingangsrechnung	201
5.10.2.5	Leistungen auf eigene Fahrzeuge des Autohauses	202
5.10.2.6	Weiterbelastung des Autohauses an den Kunden	202
5.10.3	Abrechnung von Zulassungspaketen	202
5.11	Reparatur autohauseigener Kfz als Schadenersatz	204
5.11.1	Unfall anlässlich einer Probefahrt	204
5.11.2	Abrechnung des Schadens gegenüber einer Versicherung	204
5.11.3	Ausdrücklicher Reparaturauftrag	204
5.11.4	Schädigung durch Kinder	205
5.12	Sicherungsübereignung und Verwertung von Sicherungsgut	206
5.12.1	Grundfälle	206
5.12.2	Zivilrechtliche Grundlagen	206
5.12.3	Umsatzsteuerliche Folgen der Sicherungsübereignung	206
5.12.4	Folgen der Verwertung durch SN	207
5.12.5	Umsatzsteuerliche Folgen der Verwertung durch SG	207
5.12.6	Zeitpunkt der Verwertungsreife	208
5.13	Übergang der Steuerschuld: An- und Verkauf von Unfallfahrzeugen	210
5.13.1	Sortenreine Lieferungen	210
5.13.2	Gemischte Lieferungen, Tausch und tauschähnliche Umsätze	210

5.13.3	Nicht sortenreine Lieferungen	211
5.13.4	Vereinfachung für Unfallfahrzeuge	211
5.13.4.1	Die praxisgerechte Vereinfachungsregel	211
5.13.4.2	... und der Umweg dorthin	212
6	Sonderfragen der Branche zum EU-Geschäft	213
6.1	Gelangensbestätigung: Über 24 FAQ zum richtigen Ergebnis	213
6.2	Abholfall: Abnehmersversicherung einfordern	229
6.3	Besonderheiten des EU-Neufahrzeuggeschäfts	231
6.3.1	Einführung	231
6.3.2	Überblick über die Sonderbestimmungen	231
6.3.3	Begriff des Fahrzeugs (§ 1b Abs. 2 UStG)	232
6.3.4	Begriff des Neufahrzeugs (§ 1b Abs. 3 UStG)	232
6.3.5	Die einzelnen Fallgruppen im Neuwagengeschäft	234
6.3.5.1	Lieferung des deutschen Kfz-Händlers an Unternehmenskunden	234
6.3.5.2	Lieferung des deutschen Kfz-Händlers an nichtunternehmerische Kunden im Inlandsgeschäft und Drittlandsgeschäft	234
6.3.5.3	Lieferung des deutschen Kfz-Händlers an nichtunternehmerische Kunden im EU-Geschäft	234
6.3.5.4	Erwerb des deutschen Kfz-Händlers von einem (nichtunternehmerischen) »Fahrzeuglieferer«	235
6.3.5.5	Lieferungen und Erwerbe durch Nichtunternehmer	235
6.3.6	Berücksichtigung der Kfz-Lieferungen und -erwerbe in der UStVA, der USt-Erklärung und der ZM	235
6.3.7	Meldungen nach der »Fahrzeuglieferungs-Meldepflichtverordnung«	235
6.4	Differenzbesteuerung	235
6.5	Durchlaufende Posten und Nebenleistungen beim EU-Geschäft	235
6.6	Verwertung von Sicherungsgut durch ein EU-Geschäft	236
6.6.1	Grundsätze der Beurteilung von Sicherungsgeschäften	236
6.6.2	Folgen der Verwertung durch Sicherungsnehmer	236
6.6.3	Folgen der Verwertung durch den Sicherungsgeber	236
6.7	Bericht aus laufenden Prüfungen und Verfahren zum EU-Geschäft der Autohäuser	237
6.7.1	Die USt-Befreiung des EU-Geschäfts erfordert die Bezahlung vom »richtigen« Kunden	237
6.7.1.1	Der neue Prüfungsansatz der FinVerw	238
6.7.1.2	Die möglichen Konsequenzen der Bezahlung durch einen Dritten	238
6.7.1.3	Gegensteuern im Unternehmen durch neuen Informationsfluss	239
6.7.2	Weiterverkauf	239
7	Sonderfragen der Branche zum Non-EU-Geschäft	239
7.1	Sicherheitsaufschlag	239
7.2	Differenzbesteuerung	240
7.3	Abholfall	240
7.4	Verwertung von Sicherungsgut durch ein Non-EU-Geschäft	240
7.4.1	Grundsätze der Beurteilung von Sicherungsgeschäften	240

7.4.2	Folgen der Verwertung durch Sicherungsnehmer	240
7.4.3	Folgen der Verwertung durch den Sicherungsgeber	241
7.5	Durchlaufende Posten und Nebenleistungen beim Non-EU-Geschäft	242
7.6	Bericht aus laufenden Prüfungen und Verfahren zum EU-Geschäft der Autohäuser	242
7.6.1	Die USt-Befreiung des Non-EU-Geschäfts erfordert die Bezahlung vom »richtigen« Kunden	242
7.6.2	Die bloße Kenntnis von einem Weiterverkauf kann steuerschädlich sein!	242
7.6.3	Vorsicht vor Überweisung des Sicherheitseinbehalts auf ein Fremdkonto!	242
8	Besondere Erklärungspflichten des Kfz-Handels	245
8.1	Internationale Kfz-Umsätze: Eintragung in die Vordrucke zur UStVA, USt-Erklärung und ZM	245
8.1.1	Innergemeinschaftliche Lieferung/Regelfall	245
8.1.1.1	UStVA	245
8.1.1.2	USt-Erklärung (Anlage UR)	246
8.1.1.3	Zusammenfassende Meldung	247
8.1.2	Innergemeinschaftliche Lieferung/Sonderfall: Lieferung von Neufahrzeugen durch einen deutschen Händler an EU-Privatkunden (= Nichtunternehmer)	248
8.1.2.1	UStVA	248
8.1.2.2	USt-Erklärung (Anlage UR)	249
8.1.2.3	Zusammenfassende Meldung	249
8.1.2.4	Meldungen nach der FzgLiefgMeldV	249
8.1.3	Innergemeinschaftliche Lieferung/Sonderfall: Lieferung von Neufahrzeugen durch Privatleute (= Nichtunternehmer)	249
8.1.3.1	UStVA	250
8.1.3.2	USt-Erklärung (Anlage UR)	251
8.1.3.3	Zusammenfassende Meldung	252
8.1.3.4	Meldungen nach der FzgLiefgMeldV	252
8.1.4	Ausfuhrlieferung	252
8.1.4.1	UStVA	252
8.1.4.2	USt-Erklärung (Anlage UR)	253
8.1.4.3	Zusammenfassende Meldung	253
8.1.5	Innergemeinschaftlicher Erwerb/Sonderfall: Fahrzeugankauf des deutschen Kfz-Händlers von einem (nichtunternehmerischen) »Fahrzeuglieferer«	254
8.1.5.1	UStVA	254
8.1.5.1.1	Erwerbsteuer	254
8.1.5.1.2	Korrespondierende Vorsteuer	255
8.1.5.2	USt-Erklärung	256
8.1.5.2.1	Anlage UR	256
8.1.5.2.2	Hauptvordruck USt 2A	257

8.1.5.2.2.1	Erwerbsteuer	257
8.1.5.2.2.2	Korrespondierende Vorsteuer	258
8.1.5.2.2.3	Zusammenfassende Meldung	258
8.2	Meldungen an das BZSt nach der Fahrzeuglieferungs- Meldepflichtverordnung	258
8.2.1	Sachverhalt vor der Meldepflichtverordnung	259
8.2.2	Lösung: Elektronische Meldung an das BZSt	259
8.3	Auswirkungen auf die UStVA	260
8.4	Das konkrete Aussehen der Meldung	261
Teil E	Besonderheiten bei Leasinggesellschaften	265
1	Finanzierungsleasing als Bestandteil des KWG	267
2	Abgrenzung des Finanzierungsleasings von Kurzfristverträgen ..	268
3	Organisatorische Zusatzanforderungen für Leasingunternehmen	270
4	Antragsverfahren	282
5	Handelsrechtliche und steuerliche Aspekte	284
Teil F	Kauf und Verkauf von Unternehmen der Kraftfahrzeugbranche	295
1	Einführung	297
2	Grundfragen und rechtliche Aspekte von Unternehmenstransaktionen	300
2.1	Gegenstand einer Unternehmenstransaktion	300
2.2	Typen und Abläufe von Transaktionsprozessen	301
2.2.1	Transaktionsprozesse mit einem Kaufinteressenten	301
2.2.2	Transaktionsprozesse mit mehreren Kaufinteressenten	305
2.3	Grundsätzliche Transaktionsstrukturen	306
2.3.1	Asset Deal	306
2.3.2	Share Deal	307
2.3.3	Gesellschaftsrechtliche Strukturveränderungen	308
2.4	Rechtliche Aspekte von Unternehmenstransaktionen	309
2.4.1	Abgrenzung von Unternehmenskauf und Beteiligungskauf	310
2.4.2	Gewährleistung beim Unternehmenskauf	311
2.4.3	Haftung beim Unternehmenskauf	313

3	Steuerrechtliche Aspekte von Unternehmenstransaktionen	314
3.1	Kauf und Verkauf von Anteilen an einer Kapitalgesellschaft (Share Deal)	315
3.1.1	Ertragsteuerliche Aspekte des Unternehmenskäufers	315
3.1.2	Ertragsteuerliche Aspekte des Unternehmensverkäufers	319
3.2	Kauf und Verkauf einer Gesamtheit von Wirtschaftsgütern (Asset Deal)	323
3.2.1	Ertragsteuerliche Aspekte des Unternehmenskäufers	323
3.2.2	Ertragsteuerliche Aspekte des Unternehmensverkäufers	326
3.3	Kauf und Verkauf von Anteilen an einer Personengesellschaft (Asset Deal)	329
3.3.1	Ertragsteuerliche Aspekte des Unternehmenskäufers	329
3.3.2	Ertragsteuerliche Aspekte des Unternehmensverkäufers	331
3.4	Umsatzsteuerliche Aspekte	333
3.5	Grunderwerbsteuerliche Aspekte	335
4	Due Diligence beim Kauf und Verkauf von Unternehmen der Kraftfahrzeugbranche	335
4.1	Begriff und Zielsetzung der Due Diligence	335
4.2	Untersuchungstiefe einer Due Diligence	336
4.3	Funktionale Ausprägungen der Due Diligence	337
4.4	Das Verhältnis von Due Diligence und Unternehmensbewertung	338
5	Unternehmensbewertung beim Kauf und Verkauf von Unternehmen der Kraftfahrzeugbranche	338
5.1	Betriebswirtschaftliche Grundlagen und Grundsätze der Unternehmensbewertung	338
5.1.1	Was ist ein Unternehmenswert – Einzelbewertung versus Gesamtbewertung	338
5.1.2	Grundprobleme bei der Unternehmensbewertung	342
5.1.3	Grundsätze der Unternehmensbewertung	343
5.2	Prognose der finanziellen Überschüsse	346
5.2.1	Vergangenheitsanalyse und Bereinigungen	346
5.2.2	Integrierte Finanzplanung	346
5.2.3	Zeithorizont der integrierten Finanzplanung – Phasenmethode	348
5.2.4	Ausschüttungsannahme und Auswirkung von Thesaurierungsbeträgen	350
5.2.5	Subjektiver Entscheidungswert oder objektivierter Unternehmenswert	351
5.3	Ermittlung des Kapitalisierungszinssatzes	354
5.3.1	Berücksichtigung des Risikos	354
5.3.1.1	Ableitung des risikolosen Basiszinssatzes	355
5.3.1.2	Ableitung des Risikozuschlags	356
5.3.2	Berücksichtigung persönlicher Ertragsteuern	358
5.3.3	Berücksichtigung von Wachstum	358

5.4	Methoden der Unternehmensbewertung	359
5.4.1	Bruttokapitalisierung versus Nettokapitalisierung	359
5.4.2	Ertragswertverfahren	360
5.4.3	Vereinfachte Bewertungsverfahren in der Praxis	360
5.4.3.1	Börsenpreise	361
5.4.3.2	Vereinfachte Preisfindungen – Multiplikatormodelle	361
5.5	Die Funktion von Wirtschaftsprüfern bei der Unternehmensbewertung	362
Literaturverzeichnis		363
Stichwortverzeichnis		365

Abkürzungsverzeichnis

A	Abschnitt (Richtlinien)
a. a. O.	am angegebenen Ort
a. E.	am Ende
a. F.	alte Fassung
Abs.	Absatz
Abschn.	Abschnitt
AEAO	Anwendungserlass zur Abgabenordnung
AG	Aktiengesellschaft
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
AK	Anschaffungskosten
AktG	Gesetz über Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien
AktStR	Aktuelles Steuerrecht (Zeitschrift)
Alt.	Alternative
Anm.	Anmerkung
AnzV	Anzeigenverordnung
AO	Abgabenordnung
ARAP	Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten
Art.	Artikel
ASR	Auto – Steuern – Recht (Zeitschrift)
AStG	Außensteuergesetz
AV	Anlagevermögen
AZ	Aktenzeichen
BA	Betriebsausgaben
BaFin	Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht
BaWü	Baden-Württemberg
BayObLG	Bayerisches Oberstes Landgericht
BB	Betriebsberater (Zeitschrift)
BBK	Zeitschrift für Buchführung, Bilanzierung und Kostenrechnung
Bd.	Band
BetrVG	Betriebsverfassungsgesetz
BewG	Bewertungsgesetz
BewRGr	Richtlinien zur Bewertung des Grundvermögens
BfF	Bundesamt für Finanzen
BFH	Bundesfinanzhof
BFH/NV	Bundesfinanzhof/nicht veröffentlichte Urteile (Zeitschrift)
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof

BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen (Zeitschrift)
BilMoG	Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts
BMF	Bundesfinanzministerium
BR-Drs.	Bundesratsdrucksache
BStBl	Bundessteuerblatt
BT-Drs.	Bundestagsdrucksache
BV	Betriebsvermögen
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BZSt	Bundeszentralamt für Steuern
BVV	Betriebsvermögensvergleich
CAPM	Capital-Asset-Pricing-Model
d. h.	das heißt
DAT	Deutsche Automobil Treuhand GmbH
DB	Der Betrieb (Zeitschrift)
DBA	Doppelbesteuerungsabkommen
DCF-Verfahren	Discounted Cash-Flow
DrittelbG	Drittelbeteiligungsgesetz
DStR	Deutsches Steuerrecht (Zeitschrift)
DStZ	Deutsche Steuerzeitung
DV	Durchführungsverordnung
EFG	Entscheidungen der Finanzgerichte
EK	Eigenkapital
ErbSt	Erbschaftsteuer
ErbStG	Erbschaftsteuergesetz
Erl.	Erlass
ESt	Einkommensteuer
EStDV	Einkommensteuer-Durchführungsverordnung
EStG	Einkommensteuergesetz
EStH	Einkommensteuer-Hinweise
EStR	Einkommensteuer-Richtlinien/Einkommensteuerrecht
etc.	et cetera (usw.)
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
evtl.	eventuell
f., ff.	folgende, fortfolgende
FA	Finanzamt
FG	Finanzgericht
FinMin	Finanzminister(ium)
FinVerw	Finanzverwaltung
FR	Finanzrundschau (Zeitschrift)
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GewStDV	Gewerbsteuer-Durchführungsverordnung
GewStG	Gewerbsteuergesetz
GewStH	Gewerbsteuer-Hinweise
GewStR	Gewerbsteuer-Richtlinien

GG	Grundgesetz
GiG	Geschäftsveräußerung im Ganzen
gl. A.	gleicher Ansicht
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GmbHG	Gesetz betreffend die Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GmbHR	GmbH-Rundschau (Zeitschrift)
grds.	grundsätzlich
GrErwSt	Grunderwerbsteuer
GrEStG	Grunderwerbsteuergesetz
GrS	Großer Senat
GrStG	Grundsteuergesetz
GStB	Gestaltende Steuerberatung (Zeitschrift)
GVO	Gruppenfreistellungsverordnung
GuV	Gewinn- und Verlustrechnung
GWG	geringwertiges Wirtschaftsgut
H	Hinweis
HFA	Hauptfachausschuss
h. A.	herrschende Auffassung
h. M.	herrschende Meinung
HB	Handelsbilanz
HGB	Handelsgesetzbuch
HK	Herstellungskosten
HR	Handelsregister
HS	Halbsatz
i. d. F.	in der Fassung
i. d. R.	in der Regel
i.H.d.	in Höhe der/des
i. H. v.	in Höhe von
i.R.d.	im Rahmen der/des
i. S. d.	im Sinne des
i. S. v.	im Sinne von
i. V. m.	in Verbindung mit
i.Z.m.	im Zusammenhang mit
IDW	Institut der Wirtschaftsprüfer in Deutschland e. V.
IHK	Industrie- und Handelskammer
INF	Die Information (Zeitschrift)
inkl.	inklusive
insb.	insbesondere/insbesonders
InsO	Insolvenzordnung
JStG	Jahressteuergesetz
KapESt	Kapitalertragsteuer
KBA	Kraftfahrtbundesamt
Kfz	Kraftfahrzeug
KG	Kommanditgesellschaft
KGaA	Kommanditgesellschaft auf Aktien
Kj.	Kalenderjahr

KÖSDI	Kölner Steuerdialog
KStG	Körperschaftsteuergesetz
KStR	Körperschaftsteuer-Richtlinien
KWG	Gesetz über das Kreditwesen
LoI	Letter of Intent
lt.	laut
M&A	Mergers & Acquisitions
m. a. W.	mit anderen Worten
m. E.	meines Erachtens
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
MaRisk	Mindestanforderungen an das Risikomanagement
Mio.	Million
MitbestG	Mitbestimmungsgesetz
MoMiG	Gesetz zur Modernisierung des GmbH-Rechts und zur Bekämpfung von Missbräuchen
MU	Mitunternehmer
n. F.	neue Fassung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NJW-RR	Neue Juristische Wochenschrift – Rechtsprechungsreport
nrkr.	nicht rechtskräftig
NV	nicht veröffentlicht
NWB	Neue Wirtschaftsbriefe
OFD	Oberfinanzdirektion
OHG	offene Handelsgesellschaft
PartGG	Gesetz über Partnerschaftsgesellschaften
PEP	politisch exponierte Personen
PIStB	Praxis Internationale Steuerberatung (Zeitschrift)
R	Richtlinie
RA	Rechtsanwalt
RechKredV	Verordnung über die Rechnungslegung der Kreditinstitute und Finanzdienstleistungsinstitute
RFH	Reichsfinanzhof
rkr.	rechtskräftig
Rn.	Randnummer
Rspr.	Rechtsprechung
RStBl	Reichssteuerblatt
Rz.	Randziffer
s.	siehe
S.	Seite
SEStEG	Gesetz über steuerliche Begleitmaßnahmen zur Einführung der Europäischen Gesellschaft und zur Änderung weiterer steuerrechtlicher Vorschriften
sog.	so genannte/r/s
SolZ	Solidaritätszuschlag
Sonder-BV	Sonderbetriebsvermögen
StÄndG	Steueränderungsgesetz

StB	Steuerberater/Der Steuerberater (Zeitschrift)
StBil	Steuerbilanz
StEK	Steuererlasskartei
StEntlG	Steuerentlastungsgesetz
StKl.	Steuerklasse
Stpfl., stpfl.	Steuerpflichtiger, steuerpflichtig
str.	streitig
StSenkG	Steuersenkungsgesetz
StuB	Unternehmensteuern und Bilanzen (Zeitschrift)
StuW	Steuer und Wirtschaft (Zeitschrift)
TAX-CAPM	Tax-Capital Asset Pricing Model
TW	Teilwert
Tz.	Textziffer
u. a.	unter anderem/n
u. Ä.	und Ähnliches
u. E.	unseres Erachtens
u. U.	unter Umständen
UmwG	Umwandlungsgesetz
UmwStErl	Umwandlungsteuererlass
UmwStG	Umwandlungssteuergesetz
UntStRefG	Unternehmenssteuerreformgesetz 2008
UPE	Unverbindliche Preisempfehlung
UR	Umsatzsteuer-Rundschau
UStG	Umsatzsteuergesetz
usw.	und so weiter
Vfg.	Verfügung
vGA	verdeckte Gewinnausschüttung
vgl.	vergleiche
VuV	Vermietung und Verpachtung
VZ	Veranlagungszeitraum
WACC	Weighted Average Cost of Capital
WG	Wirtschaftsgut
Wj.	Wirtschaftsjahr
WK	Werbungskosten
WM	Wertpapier-Mitteilungen
WP	Wirtschaftsprüfer
WPg	Die Wirtschaftsprüfung (Zeitschrift)
WpÜG	Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz
z. B.	zum Beispiel
z. H.	zu Händen
z. T.	zum Teil
ZDK	Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe e. V.
ZIP	Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
ZPO	Zivilprozessordnung
zzgl.	zuzüglich

Teil A

Geschäftsmodelle

1 Dienstleistungsspektrum

In der heutigen Zeit geschieht die Planung einer Existenzgründung, Betriebserweiterung oder Betriebsverlagerung im Kfz-Gewerbe vor dem Hintergrund gesättigter Märkte, überbesetzter Händlernetze und rückläufiger Renditen.

Umso wichtiger ist es, Gedanken zum Unternehmensziel und dem damit verbundenen Marktpotenzial bereits im Vorfeld der Investitionsentscheidung zu entwickeln. Die gewählte Strategie sollte dabei darauf abzielen, durch eine geschickte Kombination der angebotenen Dienstleistungen ein Unternehmenskonzept zu entwickeln, das die im Markt vorhandenen Lücken effektiv besetzt. Die nachfolgende Abbildung zeigt mögliche Strukturen von Kfz-Betrieben. Das Dienstleistungsspektrum kann unter bestimmten Voraussetzungen im reinen Servicebetrieb oder im reinen Händlerbetrieb, aber auch im kombinierten Service- und Händlerbetrieb angeboten werden.

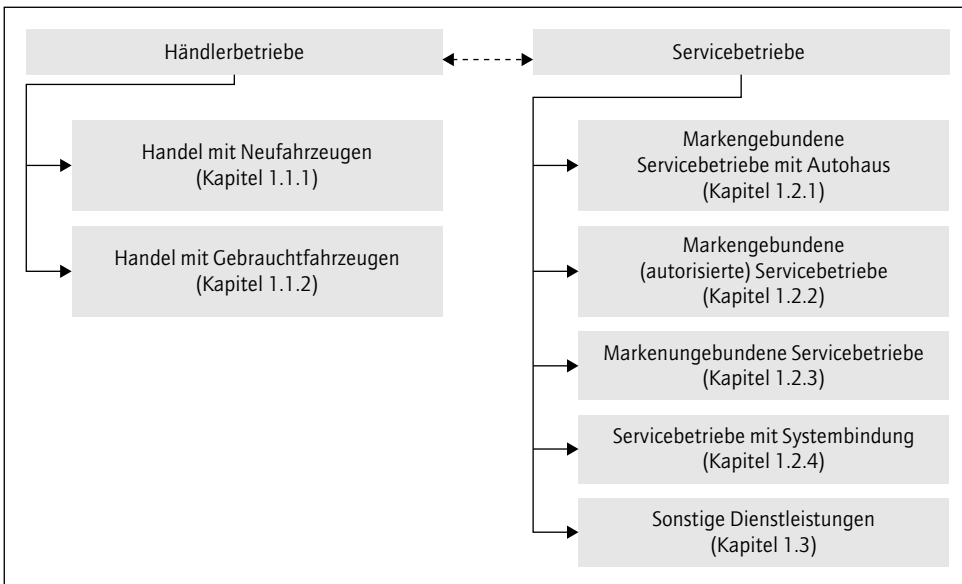


Abbildung 1: Struktur der Händler- und Servicebetriebe im Kfz-Gewerbe

Nachfolgend werden einige grundlegende Aspekte zum Dienstleistungsspektrum des Kfz-Gewerbes dargestellt.

1.1 Händlerbetriebe

Die Händlerbetriebe des Kfz-Gewerbes beschäftigen sich mit dem Handel von Neu- und/oder Gebrauchtfahrzeugen. Die Händlerbetriebe mit Fabrikatsbindung handeln neben Neufahrzeugen zumeist auch mit Gebrauchtfahrzeugen, wohingegen Händlerbetriebe ohne Fabrikatsbindung sich auf den Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen konzentrieren. Beide Formen bieten zumeist auch den Service an den verkauften Fahrzeugen an.

1.1.1 Handel mit Neufahrzeugen

Während es unter der Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 (der sog. Gruppenfreistellungsverordnung; kurz: GVO) noch möglich war, den Handel mit Neufahrzeugen auch ohne zusätzlichen Kundendienst anzubieten, ist dies seit dem 01.06.2013 nur noch mit Zustimmung des Fahrzeugherstellers/-importeurs möglich. Seither gilt auch für den Neuwagenvertrieb die Verordnung (EU) Nr. 330/2010 (die sog. Vertikal-GVO). In der Praxis hat dies regelmäßig zur Folge, dass ein autorisierter Neuwagenvertrieb zweierlei voraussetzt:

- Die Zugehörigkeit zum Vertriebsnetz des Fahrzeugherstellers/-importeurs, dessen Fahrzeuge vertrieben werden sollen, durch Abschluss des betreffenden Fabrikats-Vertriebs- bzw. Händlervertrages **und**
- die Zugehörigkeit zum Servicenetz des betreffenden Fahrzeugherstellers/-importeurs durch Abschluss eines Service- bzw. Werkstattvertrages.

Die Erfüllung der Verpflichtungen aus einem Händlervertrag ist grundsätzlich mit erheblichen Investitionen für einen Kfz-Betrieb verbunden, da Fahrzeughersteller und -importeure immer kostenintensivere Standards aufstellen, die vom Kfz-Betrieb zu erfüllen sind. Insofern sollten sich potenzielle Interessenten für einen Händlervertrag vor der Unterzeichnung umfassend und eingehend über die zu tätigenen Investitionen informieren und die notwendigen Kosten den zu erwartenden Gewinnen gegenüberstellen. Eine besondere Schlüsselrolle kommt hier naturgemäß der Ausgestaltung des jeweiligen Margen- bzw. Konditionensystems und dessen Laufzeit zu.

Möchte der Vertriebspartner zusätzliche Verkaufs- und/oder Auslieferungsstellen richten, so ist er seit dem 01.06.2013 auch insofern auf die Zustimmung seines Fahrzeugherstellers/-importeurs angewiesen. Bevor er um Zustimmung ersucht, sollte er sich aber bei seinem Fahrzeughersteller/-importeur erkundigen, welche Standards hierfür zu erfüllen sind, um abschätzen zu können, ob sich das zusätzliche Investment auch wirtschaftlich für ihn lohnt.

Alternativ zur Vertragshändler Tätigkeit kommt im Neuwagenbereich auch eine Tätigkeit als Neuwagenvermittler in Betracht. Dabei ist zu unterscheiden zwischen der Neuwagenvermittlung mit und ohne Zustimmung des betreffenden Fahrzeugherstellers/-importeurs.

Wenn die EU-Kommission vom »Vermittler« spricht, versteht sie darunter Personen oder Unternehmen, die ein neues Kraftfahrzeug für einen Verbraucher kaufen, ohne Mitglied des jeweiligen Vertriebsnetzes zu sein. In diesem Falle schließt der Vermittler, der häufig auch als »EU-Vermittler« bezeichnet wird, den Kaufvertrag nicht zum Zwecke

des späteren Weiterverkaufs an einen Fahrzeuginteressenten ab, sondern unmittelbar im Namen eines bestimmten Verbrauchers. Da es nach dem Willen der EU-Kommission jedem Kunden möglich sein muss, einen Vermittler zu beauftragen, für ihn ein bestimmtes Neufahrzeug bei einem Vertragshändler zu beschaffen, darf die Neuwagenvermittlung in diesen Fällen nicht von der Zustimmung des Fahrzeugherstellers/-importeurs abhängig gemacht werden. Die Vermittlung ist aber nur dann zustimmungsfrei, wenn der Kunde den Vermittler zum Kauf, zur Entgegennahme, zur Beförderung oder zur Verwahrung des neuen Kraftfahrzeugs in seinem Namen bevollmächtigt.

Diese Art der Vermittlertätigkeit ist nicht nur für fabrikatsfremde Händler oder Inhaber einer markengebundenen oder freien Werkstatt eine interessante Möglichkeit zusätzliche Geschäfte zu realisieren, sondern insbesondere auch für gekündigte Vertragshändler, die dem betreffenden Servicenetz als Servicebetrieb erhalten bleiben und auch in Zukunft ihre bisherigen Neufahrzeugkunden bedienen möchten.

Vom Vermittler i. S. d. EU-Kommission zu unterscheiden sind Unternehmen, die Neufahrzeuge für einen oder mehrere Vertragshändler vermitteln. Verkauft ein Unternehmer ein Neufahrzeug **im Namen eines Vertragshändlers** an einen Kunden, so bedarf dies der Zustimmung des Fahrzeugherstellers/-importeurs, wenn der Fahrzeughersteller/-importeure sich im Vertragshändlervertrag einen entsprechenden Zustimmungsvorbehalt eingeräumt hat. Enthält der Vertragshändlervertrag keinen diesbezüglichen Zustimmungsvorbehalt, ist es dem Vertragshändler nach dem Vertragshändlervertrag nicht verboten, Verträge mit Handelsvertretern auch ohne Zustimmung des Fahrzeugherstellers/-importeurs abzuschließen.

Zur Abgrenzung des Vermittlerbegriffs hat die Rechtsabteilung des ZDK einen detaillierten Leitfaden mit wichtigen Fragen und Antworten rund um die Vermittlung von Neufahrzeugen erstellt, der bei Bedarf in der Geschäftsstelle des ZDK angefordert werden kann.

1.1.2 Handel mit Gebrauchtfahrzeugen

Auch der Gebrauchtwagenmarkt – ehemaliger Renditebringer – steht nunmehr unter Druck. Eine Spezialisierung auf bestimmte Fahrzeugsegmente hinsichtlich des Aufbaus (unter anderem Off-Road-Fahrzeuge, SUV usw.) oder auch hinsichtlich des Fahrzeugalters (junge Gebrauchtwagen, Halbjahres- oder Jahreswagen) bietet sich bei einer Konzentration auf den reinen Gebrauchtwagenhandel an, um eine bestimmte Klientel gezielt anzusprechen.

Auch erscheint es erforderlich, das Gebrauchtwagengeschäft durch den regelmäßigen freien Ankauf weiterer Gebrauchtwagen aktiv zu betreiben und ein attraktives Sortiment in den Vordergrund der Aktivitäten zu stellen. In jedem Fall sollte man jedoch bei der Fahrzeugbeschaffung die Möglichkeiten des europäischen Binnenmarktes nutzen, um ein erfolgreiches Gebrauchtwagengeschäft zu betreiben. Aber Achtung, je mehr Fahrzeuge im Bestand sind, desto höher sind die Kapitalkosten! Lange Standzeiten können im Übrigen den Deckungsbeitrag schmälern.

Darüber hinaus stellen immer mehr Fahrzeughersteller/-importeure sog. Systemkonzepte zur Verbesserung der Vermarktung von Gebrauchtwagen zur Verfügung. Eine entsprechende vertragliche Bindung an einen Fahrzeughersteller/-importeure steht aber

nicht allen Marktbeteiligten offen, sondern ausschließlich den Mitgliedern des fabrikatsgebundenen autorisierten Vertriebs- und Servicenetzes des jeweiligen Fahrzeugherstellers/-importeurs.

1.2 Servicebetriebe

Die Servicebetriebe des Kfz-Gewerbes führen im Allgemeinen nur Reparatur- und Wartungsarbeiten an Fahrzeugen durch. Servicebetriebe werden generell in fünf Kategorien unterteilt:

- Markengebundene Servicebetriebe als Teil eines fabrikatsgebundenen Autohauses,
- markengebundene (autorisierte) Servicebetriebe (ohne Vertrieb),
- markenungebundene Servicebetriebe,
- Servicebetriebe mit Systembindung sowie
- spezialisierte Servicebetriebe.

Selbstverständlich sind Kombinationen unter den Kategorien durchaus möglich und in bestimmten Situationen auch äußerst sinnvoll.

1.2.1 Markengebundener Servicebetrieb als Teil eines fabrikatsgebundenen Autohauses

Dies ist ein Servicebetrieb, der organisatorisch einem Autohaus zugeordnet ist, welches in der Regel mit Neuwagen- und Gebrauchtwagenverkauf, Werkstatt, Teile- und Zubehörverkauf die gesamte Palette der automobilspezifischen Dienstleistungen anbietet.

Analog zu den autorisierten Servicepartnern werden die fabrikatsgebundenen Autohäuser im Werkstattbereich mit Know-how, Schulungen, Spezialwerkzeugen und Werkstattausrüstung durch denjenigen Fahrzeughersteller/-importeur unterstützt, zu dem sie eine vertragliche Bindung besitzen.

In der Regel ist jedoch auch die Erfüllung der qualitativen Standards mit erheblichen Investitionen verbunden. Nicht zuletzt müssen die Autohäuser dem einheitlichen Unternehmensauftritt (Corporate Design) des Fahrzeugherstellers/-importeurs entsprechen.

1.2.2 Markengebundener (autorisierter) Servicebetrieb

Diese Servicebetriebe erfüllen die geforderten qualitativen Standards für eines oder mehrere Fabrikate und werden daraufhin vom jeweiligen Fahrzeughersteller/-importeur in das offizielle Servicenetz als autorisierter Servicepartner aufgenommen.

Oftmals handelt es sich hier um ehemalige Fabrikatsbetriebe (inkl. Handel), für die sich ein Händlervertrag nicht mehr »rechnet« und welche daraufhin als Servicepartner für das betreffende Fabrikat weiterhin tätig bleiben. Wichtiger Vorteil einer solchen Bindung ist zweifelsohne die Möglichkeit, weiterhin Garantiearbeiten ausführen zu können. Darüber hinaus werden die autorisierten Servicepartner mit Know-how, Schulungen,

Spezialwerkzeugen und Werkstattausrüstung durch denjenigen Fahrzeughersteller/-importeur unterstützt, zu dem sie eine vertragliche Bindung besitzen.

In der Regel ist jedoch auch die Erfüllung der qualitativen Standards mit erheblichen Investitionen verbunden. Nicht zuletzt müssen die autorisierten Servicepartner dem einheitlichen Unternehmensauftritt (Corporate Design) des Fahrzeugherstellers/-importeurs entsprechen.

Den obigen Servicebetrieben steht zusätzlich die Option offen, ihr Servicegeschäft mit einem angeschlossenen Handel zu kombinieren. Dabei kann es sich zum Beispiel um das Geschäft mit EU-Neuwagen oder Jungwagen handeln, aber auch um einen klassischen Gebrauchtwagenhandel oder dem Handel mit Ersatzteilen und Zubehör. Gleichermaßen können im Servicebereich zusätzliche Dienstleistungen wie Karosserieeinstandsetzungs- und Lackierungsarbeiten angeboten werden.

1.2.3 Markenungebundener Servicebetrieb

Der freie Kfz-Betrieb arbeitet ohne vertragliche Bindung an ein Fabrikat oder einen Konzeptanbieter. In der Regel werden hier alle oder zumindest mehrere Fahrzeugmarken gewartet und instand gesetzt. Sein Umsatzschwerpunkt liegt in der Regel im Werkstattgeschäft mit einem breiten Spektrum an Servicearbeiten, die markenübergreifend angeboten werden.

Das Leistungsangebot umfasst typischerweise die Tätigkeitsfelder Verschleißreparaturen, Wartungsarbeiten sowie Karosserieeinstandsetzungs- und Lackierungsarbeiten. In der Regel werden darüber hinaus weitere Dienstleistungen, wie z. B. die Abgasuntersuchung an Kraftfahrzeugen und Krafträdern (AU und AUK), die Gassystemeinbau- und Gasanlagenprüfung (GSP und GAP), die Hauptuntersuchung (HU) und von den Servicebetrieben für Nutzfahrzeuge z. B. die Sicherheitsprüfung (SP), angeboten.

1.2.4 Servicebetrieb mit Systembindung

Kennzeichnend für diese Betriebe ist, dass die Zentrale des Werkstattkonzeptanbieters als Dienstleister das System steuert, verwaltet und den Systemausbau vorantreibt, während sich die Werkstattinhaber auf die Kundenarbeit als Hauptaufgabe konzentrieren. Die Systembindung an einen Konzeptanbieter ist somit eine mehr oder weniger enge vertraglich fixierte Form der Zusammenarbeit. Werkstattkonzepte können, müssen aber nicht zwingend, als Franchise-Systeme ausgestaltet werden. Der Markt der Werkstattkonzeptanbieter kann differenziert werden nach dem Bindungsgrad zwischen Systemgeber und Systemnehmer (Partnerschaftsvereinbarung, Vertrag über Abnahmeverpflichtung oder Franchisevertrag) bzw. nach dem Leistungsumfang (Detailkonzepte oder Full-Service-Konzepte). Das Dienstleistungsspektrum unterscheidet sich im Allgemeinen nicht von dem der markenungebundenen Servicebetriebe.

1.3 Sonstige Dienstleistungen im Kfz-Gewerbe

Zu den sonstigen Dienstleistungen im Kfz-Gewerbe zählen z.B. »Shop-in-Shop«-Konzepte über Verträge mit Externen, die Leistungen rund um das Thema Automobil anbieten, oder auch weiteren Interessenten, die eine bestimmte Fläche im Kfz-Betrieb für ihren Shop pachten und auf diese Weise mitunter zu einer Erhöhung der Kundenfrequenz beitragen. Denkbare Varianten weiterer unternehmerischer Tätigkeiten als angegliederte Nebentätigkeiten wären beispielsweise der Betrieb einer hauseigenen Waschstraße mit entsprechenden Angeboten im Bereich Fahrzeugpflege oder auch die Einrichtung eines Abschleppdienstes/24-Stunden-Notdienstes, der heute bei zahlreichen Werkstattbetrieben allerdings ohnehin als zusätzliche Dienstleistung zur Verfügung gestellt wird.

Selbstverständlich zählen hierzu auch Dienstleistungen im Bereich der Finanzen, Versicherung und Fahrzeugvermietung, die in den nachfolgenden Kapiteln kurz erläutert werden.

1.3.1 Finanzdienstleistungen

Mitunter können mögliche Kaufhemmnisse beim Kunden durch attraktive Leasing- und Finanzierungsangebote überwunden werden. Finanzdienstleistungen sind gleichermaßen geeignet als Absatzförderungs- wie auch als Kundenbindungsinstrument und bieten eine zusätzliche Ertragsquelle.

1.3.2 Versicherungsdienstleistungen

Diese umfassen das Angebot von Versicherungspolicen beim Fahrzeugkauf. Die Fahrzeughersteller/-importeure gingen in der Vergangenheit bereits dazu über, durch Kooperationen mit den traditionellen Versicherungsanbietern Komplettlösungen im Bereich der Kfz-Policen und anderer Versicherungsprodukte für die Fahrzeugkäufer zu entwickeln. Diese werden über die Vertragshändlerorganisation vertrieben und sollen die Kunden im Schadensfall an den eigenen Kfz-Betrieb binden. Mehrmarkenbetriebe können/sollten ebenfalls in diesem Bereich durch Kooperationen mit Versicherungen tätig werden.

1.3.3 Fahrzeugvermietung

Hierbei handelt es sich um eine zusätzliche Wertschöpfung im Kfz-Betrieb durch das Vorhalten eines festen Fahrzeugbestandes, der den Kunden (oder weiteren Nachfragern) bei Bedarf zur Kurz- oder Langzeitmiete angeboten werden kann. Mitunter gibt es bereits seitens der Händlerverbände initiierte händlereigene Vermietgesellschaften (z.B. EURO-MOBIL für Händler des VW-Konzerns, OPELRENT für Opel-Händler sowie die FHD MOBIL für Ford Partner), die sich darum bemühen, ihre Handelspartner in diesem Geschäft durch Beratungsleistungen, Schulungen und Back-Office-Tätigkeiten zu unterstützen. Vornehmlich geeignet erscheint dieses Profit-Center vor allem im Flottenbereich

zur Überbrückung von Wartezeiten und Werkstattaufenthalten. Aber auch als Instrument des Unfallsatz- und Werkstattersatzgeschäftes ist es bei einer professionellen Führung durchaus geeignet. Hinzu kommt in der Regel der Effekt der »bezahlten Probefahrten«, der sein Übriges im Hinblick auf eine Erhöhung der Kundenzufriedenheit und Kundenbindung leistet.

Bei markengebundenen Betrieben soll auf diese Weise in erster Linie die Mobilität der eigenen Markenkunden mit eigenen Produkten sichergestellt werden. Ebenfalls in Frage käme ein Angebot von Mobilitätsdienstleistungen wie beispielsweise eine Beteiligung an regionalen Car Sharing-Dienstleistungen. Selbstverständlich gelten diese Ausführungen auch für Mehrmarkenbetriebe.

1.3.4 Smart Repair

Smart Repair ist ein Sammelbegriff für verschiedene Reparaturmethoden rund ums Kraftfahrzeug, die zur Beseitigung von Kleinschäden an Kraftfahrzeugen zum Einsatz kommen. Hauptsächlich können von den Kfz-Betrieben folgende Reparaturmethoden angeboten werden:

- Kunststoffreparaturen, z. B. das Entfernen von Bohrlöchern im Cockpit,
- Glasreparaturen,
- Polsterreparaturen, z. B. das Entfernen von Brandlöchern,
- Lackreparaturen (Spot-Lackierung), z. B. das Entfernen von Kratzern sowie
- Karosseriereparaturen, z. B. das Entfernen von Beulen ohne Lackbeschädigung.

1.3.5 Oldtimer- und Youngtimer-Restaurierung

Die Betriebe der Kfz-Branche, die sich mit Restaurierung beschäftigen, spezialisieren sich, meist als freie Werkstätten, auf bestimmte Marken. Erweitert wird diese Spezialisierung dadurch, dass markenähnliche Fahrzeuge mit zum Leistungsumfang gehören, d. h. werden z. B. Jaguarfahrzeuge restauriert, so ist eine Spezialisierung auf Kraftfahrzeuge britischer Herkunft durchaus sinnvoll/möglich.

Einige Kfz-Betriebe bieten herstellerübergreifend oft nach Gewerken oder Tätigkeiten spezialisierte Dienste an. In Frage kommt dabei zum Beispiel die Ausrichtung auf Karosserieinstandsetzung und Lackierung, Motoreninstandsetzung, Sattlerarbeiten oder Ähnliches.

In einer dritten Gruppe können Betriebe erfasst werden, die quasi im Nebenerwerb Fahrzeuge restaurieren. Kfz-Betriebe für moderne Fahrzeuge, als freie Werkstätten, Karosserieinstandsetzungs- und Lackierungsbetriebe oder Markenbetriebe bieten ihren Kunden an, in beispielsweise saisonbedingten Leerlaufzeiten in Etappen immer wieder am Oldtimer zu arbeiten. Das Fahrzeug verbleibt zwischenzeitlich, meist teilzerlegt, im Betrieb. Kostengünstiges Arbeiten wird vom Kunden dabei oft mit langen Wartezeiten bis zur Fertigstellung erkaufte.

1.3.6 Fahrzeugveredlung – Tuning

Beim Tuning wird eine technische Veränderung am Kraftfahrzeug vorgenommen, um z. B. die Motorleistung (Motortuning) oder die Fahreigenschaften (Fahrwerkstuning) zu verbessern. Beim optischen und akustischen Tuning werden dem Kraftfahrzeug ebenfalls verschiedene Komponenten (z. B. Leichtmetallfelgen) angebracht, um das Design oder den Sound den eigenen Wünschen anzupassen.

Der Kfz-Betrieb sollte ebenfalls die Fahrzeugveredlung seinen Kunden anbieten. Dieser Dienstleistungsbereich erfreut sich immer noch steigender Beliebtheit, d. h. der Kfz-Betrieb könnte einen zusätzlichen Umsatz generieren.

1.3.7 Handel mit Ersatzteilen und Zubehör

Der Handel mit Ersatzteilen und Zubehör wird in nahezu allen Fällen zusätzlich zum Fahrzeugvertrieb oder den Wartungs- und Reparaturdienstleistungen in den Kfz-Betrieben angeboten. Zu beachten ist, dass es sich bei diesem Geschäftsfeld noch um einen »Renditebringer« handelt, sofern es professionell betrieben wird und alle zur Verfügung stehenden Einkaufsmöglichkeiten vollständig ausgeschöpft werden. Insbesondere das Zubehörgeschäft verspricht dabei in einem Umfeld sinkender Margen und Werkstattauslastungen ein zusätzliches Ertragsfeld.

Gerade der Verkauf von Zubehör hat in den Betrieben in den letzten Jahren einen deutlichen Zuwachs erfahren. Mit entsprechenden Komplettangeboten für die fachgerechte Montage des Zubehörs kann zudem eine zusätzliche Auslastung des Werkstattbereichs erzielt werden.

1.3.8 Spezialisierte Servicebetriebe

Spezialisierte Servicebetriebe führen entweder nur bestimmte Tätigkeiten am Fahrzeug durch, wie z. B. Autoglasbetriebe, oder sind an einer Dienstleistung rund um das Fahrzeug beteiligt. Durchaus sind auch hier Kombinationen möglich. Spezialisierte Betriebe sind z. B.

- Autoglasbetriebe,
- Räder-/Reifenbetriebe,
- Karosserieinstandsetzungs- und Lackierungsbetriebe,
- Motoren- und Aggregateinstandsetzungsbetriebe sowie
- Kraftradbetriebe.

2 Rechtsform

2.1 Rechtsformwahl

Die Wahl der für den Kraftfahrzeugbetrieb optimalen Rechtsform stellt eine multidimensionale Entscheidung dar. Unterschiedlichste Einflussfaktoren rechtlicher, wirtschaftlicher oder steuerrechtlicher Art führen deshalb auch zu einem breiten Spektrum in der Praxis anzutreffender Unternehmensstrukturen. Vor diesem Hintergrund kann **keine für alle Fälle optimale Rechtsform** identifiziert werden. Es muss für den konkreten Einzelfall eine Abwägung von Vor- und Nachteilen in unterschiedlichsten Bereichen stattfinden, um die für den Einzelfall letztendlich bestmögliche Gestaltungsform zu finden.

In der Praxis des Kfz-Gewerbes sind deswegen neben Einzelunternehmen, Personengesellschaften unterschiedlichster Rechtsformen und Ausgestaltungen ebenso anzutreffen wie Kapitalgesellschaften oder auch die Mischformen, die versuchen, Vorteile der einen Gesellschaftsform mit Vorteilen der anderen zu verbinden.

Zur Frage, welche **maßgeblichen Faktoren** die Wahl der Rechtsform beeinflussen, lassen sich sicherlich die überwiegende Anzahl der Aspekte unter folgenden Kriterien zusammenfassen:

- Haftung,
- Unternehmensführung und -überwachung,
- Flexibilität,
- Publizitäts- und Mitbestimmungspflichten,
- Besteuerung der Gesellschaft und ihrer Gesellschafter.

Anhand dieser Kriterien sollen im Folgenden ganz grob die Vor- und Nachteile einzelner Rechtsformen kurz beleuchtet werden.

2.2 Einzelkaufmann/Personengesellschaft

2.2.1 Einzelkaufmann

Im Kraftfahrzeuggewerbe ist die Rechtsform des Einzelunternehmens nur bei Klein- und Kleinstunternehmen anzutreffen. Wegen der unmittelbaren persönlichen Haftung, die sich auf das gesamte Privatvermögen des Unternehmers erstreckt, ist diese Gesellschaftsform nicht empfehlenswert.

Unternehmensführung und Unternehmensüberwachung liegen einzig in der Hand des Inhabers. Aufgrund der Tatsache, dass diese Rechtsform zumeist nur in Fällen überschaubarer Firmengröße Anwendung findet, ist eine solche Fixierung auf eine Person für die Praxis unproblematisch.

Zur unbeschränkten persönlichen Haftung korrespondieren die Erleichterungen bzgl. der Publizität und der Mitbestimmung. Einzelunternehmen unterliegen nicht den Offenlegungsvorschriften des 4. Unterabschnittes des HGB (325 ff. HGB).

Daneben unterliegen Einzelunternehmen – gleich wie viele Mitarbeiter beschäftigt werden – weder dem DrittelbG noch dem MitbestG. Insoweit gibt es keinen mit Arbeitnehmern besetzten Aufsichtsrat.

Aber auch Einzelunternehmer unterliegen dem BetrVG und müssen daher in Abhängigkeit von der Anzahl der beschäftigten Arbeitnehmer einen Betriebsrat wählen lassen. Dieser hat nicht nur umfangreiche Informationsrechte, sondern auch Mitwirkungs- und Mitbestimmungsrechte.

Steuerlich wird das Einkommen nach § 15 Abs. 1 Nr. 1 EStG unmittelbar beim Unternehmer der Einkommen- und der Gewerbesteuer unterworfen. Zu den Einzelheiten darf ich auf die entsprechenden Ausführungen bei den Personengesellschaften verweisen.

Es besteht im Rahmen des Einzelunternehmens keine Möglichkeit, dass der Unternehmer mit seiner Unternehmung einen Vertrag mit steuerlicher Wirkung z. B. über die Überlassung seiner Arbeitskraft oder von im Privatvermögen befindlichen Wirtschaftsgütern oder Darlehensbeträgen schließt. Allenfalls mit Familienangehörigen können solche Verträge im Rahmen der strengen steuerlichen Voraussetzung für die Anerkennung von Verträgen mit Familienangehörigen geschlossen werden.

Um der persönlichen Haftung zu entgehen, kann als Alternative die Unternehmergesellschaft (haftungsbeschränkt) nach § 5a GmbHG gesehen werden. Hierbei handelt es sich jedoch weder um ein Einzelunternehmen noch um eine Personengesellschaft, sondern eine GmbH, die von gewissen Vorschriften befreit ist (siehe 2.3 Kapitalgesellschaften).

2.2.2 GbR/OHG/KG

2.2.2.1 Gesellschaftsvertragliche und wirtschaftliche Aspekte

Auch bei diesen Gesellschaftsformen existiert in ihrer Grundform eine unmittelbare persönliche **Haftung** für alle (GbR/OHG) oder zumindest für einige Gesellschafter (Komplementäre der KG). Dies ist sicherlich der wesentliche Grund, warum diese Rechtsformen in ihrer »Reinform« ebenfalls nur bei Klein- und Kleinstgewerben, ansonsten aber kaum anzutreffen sind.

Auch hier korrespondieren mit der unmittelbaren persönlichen Haftung die entsprechenden Erleichterungen im Bereich der **Publizitätsvorschriften**. Auch diese Gesellschaften – zumindest sofern eine natürliche Person Komplementär einer KG ist – unterliegen keinen Offenlegungsvorschriften (§§ 325 ff. HGB).

Auch für die GbR, OHG und KG, bei denen keine Kapitalgesellschaften als Gesellschafter beteiligt sind, finden die Vorschriften des DrittelbG und MitbestG zur Einrichtung eines mit Arbeitnehmervertretern besetzten Aufsichtsrats keine Anwendung.

Gleichwohl unterliegen auch diese Rechtsformen dem BetrVG und es muss in Abhängigkeit von der Anzahl der beschäftigten Arbeitnehmer ein Betriebsrat gebildet werden.

Für die Fragen der **Unternehmensführung und Überwachung** gilt nach dem gesetzlichen Regelstatut für alle drei Gesellschaften eine Geschäftsführungsbefugnis der persönlich haftenden Gesellschafter nach §§ 709 bzw. 710 BGB, § 114 HGB bzw. § 164 i. V. m. § 161 Abs. 2 HGB. Die Regelungen sind, wie auch die meisten übrigen Regelungen für diese Rechtsformen, weitgehend dispositiver Natur, sodass einzelne persönlich

haftende Gesellschafter auch von der Geschäftsführung ausgeschlossen oder aber auch Kommanditisten zur Geschäftsführung berufen werden können. Eine Grenze findet eine vom Regelstatut abweichende Regelung erst dann, wenn die Grundsätze der Selbstorganschaft bzw. des Abspaltungsverbotes überschritten werden. Letztendlich können Geschäftsführungsrechte überlassen, aber nicht endgültig übertragen werden. Auch eine organschaftliche Vertretungsbefugnis ist außerhalb des Rahmens einer Bevollmächtigung nicht möglich.

Das Regelstatut geht – zumindest bei mehreren persönlich haftenden Gesellschaftern – davon aus, dass im Rahmen der Einstimmigkeit eine laufende gegenseitige Überwachung stattfindet. Auch wirtschaftlich – sofern eine persönliche Haftung überhaupt in Betracht gezogen wird – sollte ein persönlich haftender Gesellschafter Einfluss bzw. Mitbestimmungsrecht im Bereich der laufenden Geschäftsführung haben.

Für die beschränkt haftenden Kommanditisten findet die Überwachung der Unternehmensführung durch die nach dem Regelstatut zustehenden Stimmrechte in der Gesellschafterversammlung, Widerspruchsrechte für Geschäfte, die über den gewöhnlichen Betrieb des Handelsgewerbes hinaus gehen (§ 164 HGB) sowie durch die Einsichts- und Kontrollrechte (§ 166 HGB) statt. Dem Kommanditisten stehen nach § 166 HGB, der gleichlautend auch nach § 233 HGB für den typischen stillen Gesellschafter gilt, eine Abschrift des Jahresabschlusses zu. Hinsichtlich des Prüfungsberichts des Abschlussprüfers besteht nach herrschender Meinung nur ein Einsichtsrecht. Die Prüfung ist jedoch an den Jahresabschluss inhaltlich und zeitlich gebunden. Diese Kontrollrechte können als unabdingbare Rechte des Kommanditisten nicht abbedungen werden (vgl. BGH vom 11.07.1988, DB 1988, 2090), stellen aber keine wirksame Überprüfung der Geschäftsführung oder aller laufenden Geschäfte dar.

Nach dem Regelstatut hat der Kommanditist darüber hinaus bei Geschäften, die über den gewöhnlichen Betrieb des Handelsgewerbes hinausgehen, ein Zustimmungsrecht. Darüber hinaus wird ein solches Zustimmungsrecht bei Gesellschaftsvertragsänderungen oder bei Beschlüssen, die in den Kernbereich der Gesellschafterrechte eingreifen, angenommen. Sofern Mehrheitsentscheidungen einzelne Gesellschafter ohne sachlichen Grund schlechter stellen würden, wird ebenfalls von einem Zustimmungsrecht des betroffenen Kommanditisten ausgegangen.

Daneben haben alle Gesellschafter – sowohl persönlich haftende als auch beschränkt haftende – ein Stimmrecht in der Gesellschafterversammlung als oberstem Überwachungsorgan. Gemäß § 161 Abs. 2 i. V. m. § 119 HGB gilt für OHG und KG sowie gem. § 709 BGB für die BGB-Gesellschaft ein generelles Einstimmigkeitsgebot für Gesellschafterbeschlüsse. Da dies jedoch jedem Gesellschafter die Möglichkeit gibt, sämtliche Gesellschafterbeschlüsse durch Widerspruch zu verhindern, wird dies Recht in aller Regel durch eine Mehrheitsentscheidung nach Kapitalanteilen ersetzt. Durch ein so geregeltes Mehrheitsprinzip lassen sich aber die oben beschriebenen Widerspruchsrechte für außergewöhnliche Geschäfte und bei Entscheidungen, die in den Kernbereich der Gesellschafterrechte eingreifen, nicht aushebeln. Daneben bedarf es nach Rechtsprechung zum sog. Bestimmtheitsgrundsatz einer ausdrücklichen Regelung, welche Entscheidungen unter den Mehrheitsgrundsatz fallen sollen.

In der Praxis wird zum Teil auch durch Installation von Beiräten oder Verwaltungsräten ein weiteres mit in der Regel fachkompetenten Dritten besetztes Kontroll- oder Überwachungsgremium geschaffen. Im Bereich der Personengesellschaften mit persönlich