



**EUROPÄISCHE KOMMISSION**  
GENERALDIREKTION  
STEUERN UND ZOLLUNION  
Indirekte Steuern und Steuerverwaltung  
**MwSt. und weitere Umsatzsteuern**

Brüssel,  
TAXUD D1/LDW/  
ADONIS D/

# **Ergebnisbericht über die Konsultation der GD TAXUD**

**[Februar - März 2005]**

## **MwSt. – Ort der Dienstleistung an nicht steuerpflichtige Personen**

- **DIE KONSULTATION**

Zum 3. Februar 2005 ließ die GD TAXUD eine Online-Konsultation auf der TAXUD-Website anlaufen. Der Konsultations-Zeitraum endete offiziell am 4. April 2005, doch im Laufe des Monats April eingegangene Beiträge wurden ebenfalls noch berücksichtigt. Das Ziel dieser Konsultation bestand in der Beschreibung der Problembereiche, die die Kommission im Artikel 9 der sechsten MwSt.-Richtlinie (Richtlinie 77/388/EWG vom 17. Mai 1977) bei der Behandlung von Dienstleistungen an nicht steuerpflichtige Personen (B2C Lieferungen) herausgearbeitet hat. Das Dokument lieferte auch einen Überblick über mögliche Änderungen der Vorschriften, um diese Probleme zu lösen. Die Kommission ersuchte um Reaktionen und Input zu den vorgeschlagenen Abänderungen, um besser beurteilen zu können, wie man bestmöglich die Überprüfung dieser Vorschriften fortsetzt.

- **DIE WICHTIGSTEN ERGEBNISSE**

Insgesamt sind im Rahmen der Konsultation 71 externe Beiträge eingegangen. Dabei stammten 47 von nationalen und europäischen Verbänden oder Vereinigungen, 22 von Unternehmen und zwei von Privatpersonen.

Die häufigsten, auf die Konsultation antwortenden Industriesektoren waren die Unternehmensbereiche Telekommunikation und elektronischer Geschäftsverkehr, der Beförderungssektor, Berater und Anwaltskanzleien, der Restaurantsektor und der Bereich der Reiseveranstalter, Fahrzeug-Leasingunternehmen, der Bereich Unterhaltung und Veröffentlichung, sowie Finanzinstitutionen.

Die große Mehrheit der Antwortenden unterstützt die vorgeschlagenen Abänderungen des Besteuerungsortes von Dienstleistungen, die an nicht steuerpflichtige Personen erbracht werden. Es gibt jedoch verschiedene Anmerkungen, die die Fortsetzung des Ursprungslandprinzips und die Beibehaltung der derzeitigen allgemeinen Vorschriften forderten.

Die meisten Antworten bezogen sich auf den Teil des Vorschlags, der den Lieferungsart von aus der Entfernung erbrachten Dienstleistungen abändert, nach dem diese Dienstleistungen im Mitgliedstaat des Kunden zu besteuern sind. Eine große Anzahl von Stellungnahmen widersprach den vorgeschlagenen Abänderungen, mit der Überlegung, daß daraus ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand und praktische Probleme resultieren werden. Die Antwortenden, die mit den vorgeschlagenen Abänderungen einverstanden waren, erklärten, daß sie diese nur insoweit annehmen könnten, wenn vorher der One-Stop-Mechanismus eingeführt wurde.

Viele Bemerkungen wurden ebenfalls zur Abänderung des Lieferungsartes für die Personenbeförderungsdienste gemacht. Obwohl einige Unternehmen diese Idee unterstützten, gab es auch ernsthaften Widerstand, hauptsächlich von den Fluggesellschaften, die befürchten, daß die neuen Vorschriften den Mitgliedstaat ermutigen könnten, die derzeitige Abgabenbefreiung abzuschaffen. Die meisten Antworten zeigten, daß der Besteuerungsort nicht als das Hauptproblem angesehen wurde. Stattdessen ist das eigentliche Problem die Anwendung von verschiedenen Steuersätzen und Abgabenbefreiungen in den Mitgliedstaaten und die Ungerechtigkeit der mehrwertsteuerlichen Behandlung zwischen der Beförderung zur Luft, zur See, auf Land- und Eisenbahnwegen. Starker Nachdruck wurde auch auf die praktischen Probleme gelegt, die eine mögliche Besteuerung dieser Dienste mit sich bringen würde.

Transportunternehmen, Reisebüros und Reiseveranstalter äußerten ebenfalls ernsthafte Bedenken über den Vorschlag, die Vorschriften abzuändern, die den Lieferungsart von Vermittlungsleistungen regeln. Auf die allgemeine Vorschrift, wie vorgeschlagen wurde, zurückzugreifen, könnte die Händler ermutigen, ihr Unternehmen in andere

Mitgliedstaaten, oder sogar in Drittländer zu verlagern. Sie argumentierten, daß die derzeitigen Vorschriften die Besteuerung am Verbrauchsort am Besten sicherstellen, obwohl diese manchmal schwierig anzuwenden sind.

Der Restaurant- und Cateringsektor unterstützte im Wesentlichen die von der Kommission vorgebrachten Ideen zur Besteuerung am Ort, an dem die Dienste physisch erbracht werden, oder wenn diese an Bord von Verkehrsmitteln erbracht werden, am Abfahrtsort.

Die Fahrzeugvermietungs- und Leasing-Unternehmen unterstützten deutlich die Gleichbehandlung der von ihnen erbrachten Dienstleistungen, unabhängig davon, ob der Kunde eine steuerpflichtige oder eine nicht steuerpflichtige Person ist. Sie akzeptierten ebenfalls die unterschiedliche Behandlung von langfristigem Leasing und dem kurzfristigen Vermieten. Verschiedene Kriterien zur Besteuerung dieser Dienstleistungen wurden vorgebracht, z. B. der Ort von effektiver Nutznießung, der Ort, an dem das Fahrzeug registriert wird usw.

- **ERGEBNIS DER KONSULTATION - EINZELHEITEN PRO FRAGE**

Wir haben **71 Antworten** ausgewertet, die sich in folgende Bereiche unterteilen lassen:

Behörden	1
Steuerberater, Berater, Rechtsanwälte	12
Handelsverbände	6
Personenbeförderung	8
Verkehrswesen	3
Güterverkehr	1
Reisebüros	9
Restaurant	2
Fahrzeugleasing	6
Telekom-Gesellschaften	7
Elektronischer Geschäftsverkehr	7
Unterhaltung	1
Verleger	2
Softwareindustrie	2
Banken	1
Sonstige	3

- **Frage 1. Haben Sie weitere Probleme, die bei einer Abänderung des Artikels 9 berücksichtigt werden sollten, wenn B2C-Dienste betroffen sind?**

Die meisten der Antwortenden waren der Ansicht, daß die Kommission soweit alle Probleme betrachtet hat; kein neues Element wurde vorgebracht. Einige Antworten berücksichtigten jedoch, daß das Prinzip der Besteuerung im Ursprungsland beibehalten werden sollte, weil eine Aufspaltung der Besteuerungsvorschriften lediglich das System verkomplizieren und zur Ungewißheit im Gesetzbereich und zum Mangel an Akzeptanz führen würde.

- **Frage 2. Stimmen Sie der Beibehaltung der derzeitigen allgemeinen Vorschrift zu, nach der die Besteuerung an dem Ort stattfindet, an dem der Lieferant niedergelassen ist? Oder würden Sie eine andere allgemeine Vorschrift bevorzugen und wenn ja, welche allgemeine Vorschrift könnte dies sein: der Ort, in dem der Kunde niedergelassen ist, der Ort der tatsächlichen Nutznießung oder eine Alternative?**

Die meisten der Antworten waren für die Beibehaltung der derzeitigen allgemeinen Vorschrift der Besteuerung am Ort des Lieferanten. Diese ist praktikabel, leicht zu kontrollieren, und der Steuerzahler braucht nur die MwSt.-Gesetzgebung und die Steuersätze seines eigenen Mitgliedstaates zu kennen. Abweichungen von dieser Vorschrift sollten auf Situationen beschränkt werden, in denen dies absolut notwendig wird und keine zusätzlichen Belastungen für die involvierten Unternehmen verursacht. Zahlreiche Parteien erklärten, daß Abänderungen nicht gemacht werden sollten, es sei denn, der One-Stop-Mechanismus ist einsatzfähig und ebenso nicht mit hohen zusätzlichen Kostenaufwand verbunden ist.

- **Frage 3. Haben Sie irgendwelche Anmerkungen zu den beschriebenen Ausnahmen von der allgemeinen Vorschrift, insbesondere zu den folgenden Dienstleistungen:**
  - *Personenbeförderung*

**30 Erklärungen:** 2 davon waren sehr positiv, 8 positiv, 1 neutral, 3 negativ, **16** sehr negativer Art ( darin 5 Personenbeförderungs-Unternehmen).

Die meisten Anmerkungen stimmten darin überein, daß die bestehenden Vorschriften, die die Bestimmung des Besteuerungsortes der Personenbeförderung regeln, schwer anzuwenden sind. Dennoch stimmten die meisten von ihnen dem Vorschlag nicht zu, den Besteuerungsort auf den Abfahrtsort zu ändern. Dies würde sich vom Ort des tatsächlichen Verbrauchs entfernen und ist nicht wirklich notwendig. Die Luftverkehrsunternehmen waren recht zufrieden mit den derzeitigen Vorschriften (hauptsächlich wegen der Abgabenbefreiungen, die sie derzeit genießen) und sie waren der Ansicht, daß diese reibungslos, effizient und ohne praktische Schwierigkeiten funktionieren. Auch die Eisenbahnverkehrs-Unternehmen waren der Ansicht, daß die derzeitigen Vorschriften keine besondere Probleme mit sich bringen und, daß Buchführung und Zahlungen nicht problematisch wären. Heute wird MwSt. in den verschiedenen Mitgliedstaaten gemäß der zurückgelegten Entfernung gezahlt, was die richtige Zuteilung der MwSt.-Einnahmen sicherstellt. Schließlich erwähnten die Busunternehmen, daß sie sich mit dem derzeitigen System arrangiert haben, obwohl die Besteuerung gemäß der zurückgelegten Entfernung problematisch sein kann.

Die meisten Gegner betonten, daß der Abfahrtsort keine geeignete Lösung ist, da dieser ebenfalls schwierig anzuwenden ist und zu Wettbewerbsverzerrungen führen könnte, die durch die unterschiedlichen in den verschiedenen Mitgliedstaaten anwendbaren MwSt.-Sätze und Abgabenbefreiungen verursacht wird. Eine mögliche Wettbewerbsverzerrung durch die Drittland-Betreiber wurde ebenfalls vorgebracht. Außerdem wurde darauf hingewiesen, daß die vorgeschlagenen Abänderungen im Konflikt mit dem Abkommen im Internationalen Eisenbahnverkehr und der Chicagoer-Konvention für den grenzüberschreitenden Luftverkehr stehen würden.

Andererseits ergaben sich Anmerkungen, die die Idee der Besteuerung am Abfahrtsort sehr deutlich unterstützten. Sie wiesen darauf hin, daß diese Vorschrift erforderlich ist und eine Vereinfachung wäre. Sie waren aber auch wegen der Möglichkeit der

Steuerungsumgehung besorgt, wenn ein anderer Ausgangspunkt genutzt wird, um die auf die Lieferung zu erhebende MwSt. zu verkürzen oder zu eliminieren. Auf jeden Fall wird eine Klarstellung des Begriffes "Abfahrtsort" benötigt, zum Beispiel in den Fällen der Rückreise bei Rundfahrten, bei Mehrbereichsreisen, bei flexiblen Ticketvereinbarungen usw. Es wurde auch nach vereinfachten Verpflichtungen verlangt, wenn die Vorschrift der Besteuerung am Abfahrtsort eingeführt werden sollte.

Eine breite Mehrheit der Antwortenden sahen den Besteuerungsort NICHT als das Hauptproblem an, sondern die verschiedenen MwSt.-Sätze und die Abgabenbefreiungen in den jeweiligen Mitgliedstaaten und die Ungleichheit in der MwSt.-Behandlung zwischen dem Land-, See- und Luftverkehr. Deshalb wäre eine bloße Abänderung der Vorschriften des Leistungsortes nicht ausreichend. Eine Gesamtübersicht über die auf die Beförderung anwendbaren Vorschriften wird benötigt und diese sollte durch eine Bewertung der potentiellen Folgen aus den bestehenden EU-weiten Abgabenbefreiungen für den innergemeinschaftlichen und den internationalen Luftverkehr unterstützt werden.

Einige schlugen vor, die derzeitige Steuerbefreiung im grenzüberschreitenden Passagierluftverkehr auf den Bus- und Zugverkehr zu erweitern. Andere Bemerkungen forderten die Besteuerung des Passagierluftverkehrs am Ort des erstmaligen Eintritts in die Gemeinschaft. Ein weiterer Vorschlag wollte den Besteuerungsort in den Mitgliedstaat verlagern, in dem der Kunde seine Umsatzsteuer-Identifikationsnummer hat (analog der Regeln, die auf den innergemeinschaftlichen Güterverkehr anzuwenden sind) oder dort, wo der Kunde im Fall eines nicht steuerpflichtigen Kunden niedergelassen ist.

Schließlich baten verschiedene Antworten um harmonisierte Vorschriften hinsichtlich der praktischen MwSt.-Anwendungen. Sie baten auch um einen einzigen MwSt.-Satz in sämtlichen EU-Mitgliedstaaten, und einige schlugen vor, daß alle Personenbeförderungsdienste abgabenfrei sein sollten.

- ***Restaurant- und Cateringdienste***

Die meisten Bemerkungen hinsichtlich der vorgeschlagenen Besteuerung am Ort, an dem die Dienste physisch ausgeführt werden, waren sehr positiv. Die Mehrheit der Antwortenden stimmte auch mit dem Vorschlag der Kommission überein, diese Vorschrift für Lieferungen von Restaurant- oder den Cateringdiensten auf alle Arten von Kunden anzuwenden. Mehrere Parteien nahmen in diesem Zusammenhang zum Erfordernis des One-Stop-Mechanismus Stellung, um zu hohe Verwaltungskosten zu vermeiden.

Viele Antwortende stimmten zu, daß der Ort, in dem der Dienst physisch ausgeführt wird, nicht bei Lieferungen an Bord von Schiffen oder Zügen während eines innergemeinschaftlichen Personenbeförderungsdienstes gelten sollte. Die On-Bord-Restaurant- und Cateringdienste sollten am Abfahrtsort besteuert werden, entsprechend der Lieferung von Waren an Bord. Dennoch wurden ähnliche Bedenken wie solche, die für die Ortsbestimmung der Personenbeförderungsdienste bei Kreuzfahrten und Rundreisen usw., auch für die Lieferungen von Restaurantdiensten an Bord dieser Verkehrsmittel erhoben. Schließlich gab es auch Fragen zu weiteren Dienstleistungen, die an Bord, normalerweise während Kreuzfahrten wie zum Beispiel durch Musiker, Friseure, Kino usw., ausgeführt werden und zu den Schwierigkeiten, die sich bei der Bestimmung des Lieferungsortes für diese Dienstleistungen ergeben.

- ***Anmieten von Verkehrsmitteln***

Die Differenzierung zwischen kurz- und langfristigen Mietverträgen wurde allgemein akzeptiert.

Fast 2/3 der Anmerkungen stimmten dem Vorschlag zu, das kurzfristige Mieten von Verkehrsmitteln für B2B- und B2C- Dienstleistungen gleich zu behandeln. Danach sollte der Besteuerungsort dort sein, wo das Verkehrsmittel dem Kunden tatsächlich zur Verfügung gestellt wird.

Für langfristige Leasingverträge wurden verschiedene Bedenken vom betroffenen Bereich zur derzeitigen Vorschrift geäußert, die den Lieferungsort an dem Ort festlegt, an dem der Lieferant niedergelassen ist. Dieses führt zur Verlegung von Fahrzeugvermietungs-Unternehmen in solche Mitgliedstaaten, die niedrige MwSt.-Sätze auf das Leasing von Fahrzeugen anwenden. Sie stimmen auch nicht mit der Ansicht der Kommission überein, daß langfristiges Leasing von Verkehrsmitteln Kosten mit sich bringt und dadurch für Privatkunden im Allgemeinen nicht in Frage kommt. Im Gegenteil wurde die Ansicht vertreten, daß dieser Markt sich konstant ausdehnt. Deshalb sollten die Besteuerungsvorschriften auf den Ort abgeändert werden, wo der Verbrauch erfolgt. Aus praktischen Gründen wäre der Ort, an dem der Kunde niedergelassen ist, am einfachsten zu handhaben. Weitere Anmerkungen baten um eine genauere Erläuterung von Begriffen wie "kurzer Zeitraum", "tatsächlich dem Kunden zur Verfügung gestellt" und der Folgen des Wechsels von kurz- auf langfristige Mietverträge für die Festlegung des Lieferungsortes der erbrachten Dienstleistung.

- ***Ausstellungen, Messen, kulturelle Veranstaltungen usw.***

Fast alle Antwortenden zu diesem Punkt stimmten der Beibehaltung der derzeitigen Vorschriften zu. Sogar für den Fernunterricht gab es kein Änderungsersuchen. Bestehende Schwierigkeiten könnten durch die Anwendung des One-Stop-Mechanismus gelöst werden.

- ***Ferndienstleistungen***

**24 Erklärungen:** davon 2 sehr positiv, 4 positiv, 5 negativ, **13** sehr negativ (5 davon aus der Telekommunikation, 3 aus dem elektronischen Geschäftsverkehr).

Die Mehrheit der erhaltenen Anmerkungen reflektierten Widerstand gegen die Abänderung des Lieferungsortes für diese Dienstleistungen. Der Telekommunikationssektor zeigte die heftigste Reaktion. Fünf aus den sieben eingegangenen Erklärungen waren sehr negativ gegenüber dem Vorschlag der Kommission. Im Gegensatz dazu waren die Erklärungen aus dem Sektor des elektronischen Geschäftsverkehrs gleichmäßiger gewichtet, weil vier von ihnen (sehr) negativ waren, wohingegen drei von ihnen gegenüber den vorgeschlagenen Abänderungen positiv eingestellt waren.

Der Änderungsbedarf vom Ort des Lieferanten zum Ort des Kunden wurde allgemein in Frage gestellt, und es wurde berücksichtigt, daß dies unverhältnismäßige Verwaltungsbelastungen bereitet. Außerdem wurde darauf hingewiesen, daß es sehr schwierig sein könne, den effektiven Verbrauchsort festzulegen. Wohnort, Niederlassungsort und Ort des Verbrauchs sind häufig nicht am gleichen Ort. Man bestand darauf, daß in jedem Falle eine Klärung der Begriffe und klare gemeinsame Vorschriften zwischen den Mitgliedstaaten erforderlich wären. Wenn letztendlich die Vorschriften geändert werden, wurde als Erfordernis der One-Stop-Mechanismus als Voraussetzung unterstrichen.

- Telekommunikationsdienste:

Die meisten Antworten waren sehr negativ. Sie betonten die erhöhten administrativen und bürokratischen Aufwendungen, die umfangreichen einmaligen Umstellungskosten und die erhöhten Verpflichtungen, die die Änderung für den Lieferanten mit sich bringen würde. Die Anwendung der MwSt.-Vorschriften aus 25 Mitgliedstaaten für jeden Telekommunikationsdienst wäre unangemessen schwierig in der Realisierung durch die Unternehmen (Preissystem, Rechnungswesen, Instandhaltung). Die Besteuerung am Ort, an dem der Kunde sich befindet, würde den Lieferanten völlig auf die Informationen angewiesen sein lassen, die ihm von seinen Kunden bereitgestellt werden. Die Identifizierung der Kunden, um über deren Wohnort Buch zu führen, würde nur sehr schwer zu erfüllen sein.

Mehrere Personen bemerkten weiterhin, daß die Besteuerung am Ort des Verbrauchs nicht durch die Abänderung der derzeitigen Vorschriften sichergestellt würde. In vielen Fällen, in denen die Telekommunikationsdienste frei, ungeachtet ihres Standortes, verwendet werden könnten, zeigt sich diese Vorschrift als unbrauchbar.

Diese Abänderung würde zu einem Wettbewerbsvorteil für die in Drittländern niedergelassenen Lieferanten führen; sie würde den Wettbewerb zwischen den Mitgliedstaaten eingrenzen und hemmen und sie würde die Freiheit für die Bürger einschränken, grenzüberschreitende Käufe von Dienstleistungen zu tätigen.

Entsprechend diesen Anmerkungen würde das Verändern des Besteuerungsortes in keinem Verhältnis zu den erkannten Fehlern der derzeitigen Vorschriften stehen und die Probleme könnten nur teilweise durch die Einrichtung des One-Stop-Mechanismus überwunden werden.

Einige Anmerkungen schlugen vor, daß für die Lieferanten von Dienstleistungen an Kunden in einem anderen Mitgliedstaat unterhalb eines bestimmten Schwellenwertes die MwSt. ihres Mitgliedstaates der Niederlassung zur Anwendung kommen sollte. Der Umfang des derzeitigen Schwellenwertes für den Versandhandel i.H.v. EUR 35.000 / 100.000 für Lieferungen von Waren oder der globale Schwellenwert von EUR 150.000, der im One-Stop-Mechanismus enthalten ist, wurde dabei als angemessen angesehen. Die wenigen positiven Anmerkungen erwähnten ebenfalls die oben genannten Probleme, aber sie könnten das Erfordernis für eine Abänderung akzeptieren, um vergleichbare Ausgangsbedingungen sicherzustellen. Sie bestanden darauf, daß der One-Stop-Mechanismus eine absolute Voraussetzung für solch eine Abänderung wäre. Einige schlugen vor, daß die Besteuerung am Ort geschehen sollte, an dem die Nutznießung des Dienstes effektiv stattfindet.

- Dienste des elektronischen Geschäftsverkehrs:

Einige Bemerkungen forderten, daß die in Drittländern niedergelassenen Lieferanten und die in der EU niedergelassenen Lieferanten gleich behandelt werden sollten, was durch die derzeitigen Vorschriften nicht sichergestellt ist. Ebenfalls wird die Wettbewerbsverzerrung, die durch die Verlagerung von Unternehmen in die Mitgliedstaaten, die niedrigere MwSt.-Sätze anwenden, entsteht, als ein Grund angesehen, die derzeitigen Vorschriften abzuändern. Für einige Antwortende war es wichtig, daß der Ort der effektiven Nutznießung eingeführt würde. Die Befürworter der vorgeschlagenen Abänderungen sehen den One-Stop-Mechanismus als Grundvoraussetzung für eine derartige Abänderung an.

Andererseits waren die Gegner der Ansicht, daß es nicht ratsam wäre, die derzeitigen Vorschriften abzuändern, selbst mit dem Einsatz des One-Stop-Mechanismus. Es würden weiterhin die Probleme der zusätzlichen Verwaltungskomplexität und der zusätzlichen Ausgaben bestehen bleiben und auch die zunehmenden Verpflichtungen. Die Beibehaltung der bestehenden Vorschriften wurde als positiveres Zeichen angesehen.

- **Frage 4. Haben Sie weitere Anmerkungen hinsichtlich der Überarbeitung des Lieferortes von Diensten, die Sie äussern möchten?**

- ***Immobilien***

Keine der Antworten schlägt die Abänderung der derzeitigen Vorschriften vor. Die Besteuerung am Ort der Immobilie wird als angemessen betrachtet. Eine Anmerkung bat um Klärung hinsichtlich der mit Immobilien verbundenen Dienstleistungen und fragte, ob die Architekten-Dienstleistungen auch am Ort der Immobilien besteuert würden. Die Vermittler-Dienstleistungen sollten ebenfalls durch diese Vorschrift erfaßt werden. Vielleicht könnten einige weitere Dienstleistungen, wie das Anmieten von Safes und die Montage von Gütern, die Teil der Immobilie werden, noch hinzugefügt werden.

- ***Vermittler***

Die Ansichten zur Abänderung des Lieferungsortes von durch Vermittler erbrachte Dienstleistungen, waren geteilt.

Auf der einen Seite stimmten einige der Antwortenden dem Vorschlag zu, diese Dienstleistungen an dem Ort zu besteuern, an dem der Vermittler, unabhängig von der Art der Dienstleistung, niedergelassen ist, weil es einfach wäre, diese Regel anzuwenden. Andererseits waren alle Anmerkungen, die vom Beförderungssektor, den Reisebüros und den Reiseveranstaltern eingegangen sind, vollständig gegen eine Abänderung der derzeitigen Vorschriften und zogen als allgemeine Bestimmung den Lieferungsortes vor, an dem die Haupttransaktion durchgeführt wird. Die Besteuerung am Ort des Lieferanten würde zu Wettbewerbsverzerrungen führen, da sie die Händler zum Standortwechsel in weitere Mitgliedstaaten oder in Drittländer ermutigen könnte. Weiterhin würde die Vermittlung von Dienstleistungen des Artikels 9(2)(e) an einen Auftraggeber außerhalb der Gemeinschaft zukünftig besteuert werden. In diesem Zusammenhang waren die Reisebüros der Ansicht, daß eine Abänderung des Artikels 9 für ihren Bereich mit einer gründlichen Überprüfung des Artikels 26 verbunden werden sollte.

- **SCHLUSSFOLGERUNG**

Die Konsultation zur Abänderung der Vorschriften, die sich mit dem Lieferungsort von Dienstleistungen an nicht steuerpflichtige Personen befasst, war erfolgreich und die Europäische Kommission ist allen, die sich die Zeit zur Erstellung einer Stellungnahme gemacht haben, dankbar. Aus der Anzahl der eingegangenen Antworten wird deutlich, daß es sich hierbei um ein wichtiges Gebiet handelt und unsere Aufmerksamkeit verdient.

Während die Mehrheit der Antwortenden die Richtung der Arbeit der Kommission in der Angelegenheit unterstützt, die derzeitige allgemeine Vorschrift beizubehalten (Besteuerung am Ort, an dem der Lieferant niedergelassen ist) und den Besteuerungsort für bestimmte Dienstleistungen abzuändern, hat die Konsultation mehrere Fragen aufgeworfen, die weitere Überlegungen rechtfertigen.

Sie betrachtete ebenfalls mehrere weitere interessante Fragen, wie zum Beispiel die Harmonisierung der auf die Beförderungsdienstleistungen anwendbaren Vorschriften, den One-Stop-Mechanismus als Voraussetzung für die Abänderung der B2C-Vorschriften und die Realisierung der B2B-Vorschriften. Diese Elemente werden durch die Kommission im Verlauf ihrer derzeitigen, sowie ihrer zukünftigen Planung Berücksichtigung finden.

## Anhang – Angaben zur Herkunft der Beiträge –

### ANTWORTENDE

Vereinigungen - Organisationen	47
Antwortende aus Unternehmen:	22
Einzel-Antwortende:	2
Gesamtzahl der Antwortenden:	<b>71</b>

### ORGANISATIONEN

<b>Antworten aus EU-Organisationen:</b>	<b>13</b>
<b>Antworten aus nationalen Organisationen:</b>	<b>34</b>
• UK	7
• Frankreich	7
• Deutschland	7
• Belgien	2
• Italien	2
• Schweden	1
• Österreich	1
• Ungarn	1
• Niederlande	1
• Portugal	1
• Spanien	1
• Schweiz	1
• Griechenland	1
• Malta	1

## UNTERNEHMEN

<b>Antworten von Unternehmen:</b>	<b>22</b>
• UK	8
• Frankreich	2
• Deutschland	3
• Belgien	1
• Schweden	1
• Österreich	1
• Niederlande	2
• Portugal	1
• Spanien	2
• Luxemburg	1