

Teure Nebenwirkungen

ABZUGSBEGRENZUNG Am 9. Februar 2014 hat das Schweizer Stimmvolk den Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) mit 62 Prozent Ja-Stimmen deutlich angenommen. Rund eine Milliarde Franken müssen Konsumenten und Kantone künftig zusätzlich beisteuern.

TEXT MARTIN ERB

GWV-BERECHNUNG

BIS ENDE 2015 (1)

Nettoinvestitionswert Fahrzeug:	65000 Franken
Anteil für die Privatnutzung: (65000 x 9.6 Prozent)	6240 Franken
GwV für steuerbares Einkommen:	6240 Franken

Zudem entfällt die Möglichkeit eines Abzuges für die gefahrenen Kilometer pro Arbeitsweg. Dies wird durch den Arbeitgeber im Lohnausweis mit einem Kreuz im Feld «F» festgehalten und bedeutet: Unentgeltliche Beförderung zwischen Wohn- und Arbeitsort. Was soweit auch in Ordnung ist, da der Mitarbeitende auch keine Kosten hat.

AB JANUAR 2016, DIREKTE BUNDESSTEUER (2)

Nettoinvestitionswert Fahrzeug:	65000 Franken
Fahrtstrecke einfach zwischen Wohnung und Arbeitsstätte:	45 Kilometer
GwV Arbeitsweg: 45 Kilometer x 2 x 240 Arbeitstage x 0.70 Franken	15120 Franken
GwV Privatnutzung (65000 x 9.6 Prozent):	6240 Franken
+ GwV Arbeitsweg:	15120 Franken
– Abzug für Fahrtkosten maximal:	3000 Franken
GwV für steuerbares Einkommen:	18360 Franken

Dieses Beispiel schildert lediglich die neuen Einkommensverhältnisse bei den direkten Bundessteuern. Sollte diese Praxis bald auch für die Kantons- und Gemeindesteuern Anwendung finden, werden sich die Belastungen für diese Steuern ebenso deutlich erhöhen.

Mit dem «Ja» zu FABI sind Unternehmen gefordert, ihre Mobilitätslösungen zu überprüfen und allenfalls neu auszurichten.

Foto: SBB/zVg

Ein Grossteil der erforderlichen Mittel sollen die Autofahrer besteuern. Die Beschränkung des Pendlerabzuges beschert dem Bund Mehreinnahmen von rund 200 Millionen Franken oder einem Fünftel des Investitionsbedarfs. Für Unternehmen und Dienstwagennutzer werden die Folgen erst nach und nach spürbar. Dabei gilt: Je länger der Arbeitsweg, desto mehr werden die Dienstwagennutzer zur Kasse gebeten.

WENIGER ABZUG FÜR PRIVATFAHRZEUGE

Mitarbeitende mit einem Privatfahrzeug konnten ihren Arbeitsweg bislang als Aufwand in der Steuererklärung aufführen – sowohl bei den Bundessteuern, als auch bei den Kantons- und Gemeindesteuern.

Noch bis Ende 2015 sind die Aufwendungen für die Fahrtkosten bei der direkten Bundessteuer vollumfänglich, bei den Kantons- und Gemeindesteuern in den meisten Fällen ebenfalls komplett abzugsfähig.

Ab der Steuerperiode 2016, mit der Umsetzung der FABI-Vorlage, werden die Abzüge für die Fahrtkosten bei der direkten Bundessteuer auf 3000 Franken jährlich begrenzt. Bei den Kantons- und Gemeindesteuern besteht in Bezug auf die Anrechnung der Fahrtkosten noch keine Klarheit. Zwar haben bisher noch nicht alle Kantone eine Erklärung abgegeben, tendenziell zeichnen sich aber unterschiedliche Regelungen von Kanton zu Kanton ab.

Die Absicht der Verfasser dieser Neuregelung ist, dass Berufspendler – insbesondere

bei langen Arbeitswegen – vermehrt vom Auto auf die Bahn umsteigen, um die neuen finanziellen Belastungen zu mindern. Ob das funktioniert, wird sich erst nach mehreren Jahren zeigen. Dass es aber «Nebenwirkungen» gibt, die bei der Entwicklung der Idee wahrscheinlich nicht antizipiert wurden, lässt sich bereits heute festhalten.

DER DIENSTWAGEN IM VISIER

Nicht nur Privatfahrzeug-Nutzer sollen sich an der Finanzierung der Bahn beteiligen – auch Dienstwagenfahrer werden empfindlich zur Kasse gebeten. Bisher findet eine Aufrechnung des sogenannten «geldwerten Vorteiles» (GwV) bei Nutzern von Dienstwagen statt, wenn der Arbeitnehmer seinen Dienstwagen auch unentgeltlich privat

nutzen kann. Dafür wird ihm ein Mitarbeiteranteil von 9.6 Prozent des Nettoinvestitionswertes des Fahrzeugs – das sind 0.8 Prozent pro Monat – als geldwerter Vorteil vom Arbeitgeber als Lohn aufgerechnet. Dieser Betrag wird vom Mitarbeitenden als Lohn versteuert (siehe Beispiel 1).

Um Dienstwagenfahrer gegenüber Nutzern von Privatfahrzeugen nicht zu privilegieren, sollen ab Januar die Wege zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zusätzlich als geldwerter Vorteil auf den Lohn aufgerechnet werden (siehe Beispiel 2). Wie dem Beispiel entnommen werden kann, kommen auf Dienstwagenfahrer, die mehr als neun Kilometer entfernt von ihrer Arbeitsstätte wohnen, empfindliche finanzielle Mehrbelastungen zu. Bei neun Kilometern Entfer-

nung errechnen sich über die in Beispiel 2 dargestellte Formel fast genau 3000 Franken GwV, was dem maximalen Abzug entspricht und somit auch im Jahr 2016 weiterhin aufwandsneutral wäre.

Das Fahren eines Dienstwagens mit privatem Nutzungsrecht stellt einen Teil der Vergütung dar. Die betroffenen Mitarbeitenden werden die steuerliche Neuregelung als «Lohnkürzung» empfinden, obwohl die Unternehmen keinen Einfluss darauf haben. Bei einigen unserer Kunden ist die Diskussion bereits voll im Gange. Die Mitarbeitenden erwarten, dass dieser finanzielle Nachteil vom Unternehmen kompensiert wird. Folglich wird dies unweigerlich auch beim Wettbewerb um die besten Mitarbeitenden ein Thema sein. In vielen dieser Fälle zeigt

ten sich die Unternehmen bisher entgegenkommend. Darüber hinaus wird sehr viel Energie und Zeit aufgewandt, um zu prüfen, welche Alternativen möglich sind, um die Folgen der Neuregelung zu vermeiden oder zu mildern.

PRIVATFAHRZEUG VERSUS DIENSTWAGEN

Spontan erwägen einige Unternehmen, Dienstwagen abzuschaffen. Bei genauerer Prüfung erweist sich diese Idee aber nur bedingt als tauglich. Hier lohnt sich definitiv ein zweiter, gründlicherer Blick. Aufgrund der neuen Abzugsbegrenzung könnte ein Dienstwagen auch für Mitarbeitende interessant werden, die heute ein Privatfahrzeug nutzen und eine Entschädigung der Fahrspesen oder eine Fahrzeugpauschale erhalten.

Doch für einen vollständigen Vergleich bedarf es einer durchgängigen Transparenz, wie sich die einzelnen Komponenten und Mechanismen auf Personal- und Mobilitätsaufwendungen und nicht zuletzt die Mitarbeitermotivation auswirken. Welche die bestmögliche Mobilitätslösung im Sinne der Mitarbeitenden und der Unternehmen ist, hängt sehr von den Zielsetzungen des Unternehmens ab.

Mit dem «Ja» zu FABI sind die Unternehmen gefordert, ihre Mobilitätslösungen zu überprüfen und allenfalls neu auszurichten. Die neuen Anforderungen hat Alphabet zum Anlass genommen, in Zusammenarbeit mit einem renommierten Beratungsunternehmen Transparenz in die komplexen Wirkungsmechanismen zu bringen. Obwohl die Aufbereitung noch in vollem Gange ist, können wir heute schon festhalten: Mit der FABI hat die Politik den Unternehmen einmal mehr vor eine neue, komplexe Herausforderung gestellt.

DER AUTOR



Martin Erb ist seit Februar 2013 CEO der Alphabet Fuhrparkmanagement (Schweiz) AG. Bereits im Jahr 1987 steigt er mit einer Aussendienstfunktion bei der BMW Kredit Bank in die Autoleasing-Branche ein. Im Jahr 1990 verlässt er den BMW Konzern und ist während zehn Jahren im Vertrieb für verschiedene Leasinggesellschaften tätig. Im Sommer 2000 kehrt er als Regionalleiter der Region Bayern für Alphabet zur BMW Group zurück. Besonderen Wert legt Martin Erb auf kundenorientiertes Denken, Zuverlässigkeit und nachhaltiges Handeln.