



Professionelle Anbieter können den bürokratischen Aufwand bei Grenzgängern mit Unternehmensfahrzeugen mindern.

# Viele offene Fragen

## Die neue Regelung für Firmenfahrzeuge von Grenzgängern

von Martin Erb

Anfangs mehr eine Randnotiz – seit einigen Wochen ein Topthema in vielen Personalabteilungen, Steuerberatungskanzleien bei Wirtschaftsprüfern und Unternehmensberatungen. Es geht um Grenzgänger, die vom Unternehmen gestellte Fahrzeuge benutzen. Hier gibt es eine neue europäische Rechtsgrundlage, und die Verwirrung ist gross.

Die seit 1. Mai 2015 wirksam gewordene Durchführungsverordnung (EU, 2015/234 vom 13.02.2015) schränkt die steuer- und zollfreie Nutzung von in der Schweiz zugelassenen Firmenfahrzeugen für Arbeitnehmer mit Wohnsitz in europäischen Nachbarländern dramatisch ein. Konnten Mitarbeitende von Schweizer Unternehmen, die in Italien, Österreich, Frankreich oder Deutschland wohnen, bis Ende April völlig unbekümmert und uneingeschränkt ihr Schweizer Firmenfahrzeug geschäftlich wie privat über die Landesgrenzen hinweg nutzen, hat die EU-Bürokratie nun erhebliche formale und finanzielle Hürden geschaffen.

Wird das in der Schweiz zugelassene Firmenfahrzeug von im Ausland wohnenden Mitarbeitenden auch für private Fahrten genutzt, was viele Unternehmen als Teil des Lohns vertraglich zugesichert haben, so fallen seit dem 1. Mai 2015 für diese Nutzung erhebliche Kosten an. Alternativ kann die private Nutzung auf die direkten Fahrten

zwischen Wohnung und Arbeitsstätte eingeschränkt werden. Wir erachten das als heikel. Einerseits ist die Gefahr gross, dass der Mitarbeitende sich doch mal eine kleine Ausnahme zugesteht, und andererseits wirft diese Einschränkung die Frage auf, wie dieser nun wegfallende Lohnanteil kompensiert werden kann.

Die Neuregelung ist nun in Kraft, und viele Unternehmen fragen sich: Was für Alternativen gibt es, und wie sind diese zu bewerten?

Um es vorweg zu nehmen: Diese Fragen können zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend beantwortet werden. Bei den meisten Firmen sind in der Zwischenzeit Millionenbeträge an Beratungshonoraren geflossen, und/oder unternehmensinterne Fachstellen haben viele Stunden in Recherchen und Abklärungen aufgewendet. Die Verunsicherung bleibt aber trotzdem gross und das hat mehrere Gründe:

1. Die betroffenen Steuer- und Zollverwaltungen auf beiden Seiten der Grenzen sind nicht gut auf die Neuregelung vorbereitet. Es kommt innerhalb der Verwaltungen immer wieder zu widersprüchlichen Aussagen und unterschiedlichen Interpretationen der Rechtslage.

2. Einige Länder haben sich seitens der Verwaltungen noch gar nicht positioniert, was den Beamten vor Ort grossen Interpretationsspielraum lässt und es Betroffenen nahezu unmöglich macht, eigene Rechte wirksam geltend zu machen.

3. Die nationalen Verwaltungen innerhalb der EU-Staaten haben kein harmonisiertes Steuerrecht, was insbesondere die Handhabung der Umsatzsteuer – die den grössten Teil der möglichen Kostenbelastung ausmacht – erheblich verkompliziert. Das, was in Deutschland hinsichtlich der Umsatzsteuer gilt, gilt nicht gleichermassen in Frankreich und schon gar nicht in Italien.

### Ein Beispiel und seine Hürden

Das Unternehmen XY beschäftigt ei-

nen Kadermitarbeiter mit Wohnsitz in Deutschland und hat diesem Mitarbeiter einen Dienstwagen auch zur privaten Nutzung zur Verfügung gestellt. Was ist nun zu tun, wenn das Fahrzeug wie bisher vom Mitarbeiter genutzt werden soll?

Das Fahrzeug muss offiziell in Deutschland zum «freien Verkehr» angemeldet werden. Dies wiederum zieht Folgendes nach sich:

1. Der Zeitwert des Fahrzeugs muss mittels Expertise (zum Beispiel Eurotax) ermittelt werden.
2. Erstellen einer Proforma-Rechnung über den Zeitwert.
3. Das Unternehmen muss eine sogenannte EORI-Registrierung beantragen (falls noch nicht vorhanden).
4. Für innerhalb der EU produzierte Fahrzeuge sollte eine Warenverkehrsbescheinigung (EUR.1) beim Hersteller oder Importeur beantragt werden.
5. Zoll-Versteuerungsdeklaration (Formular für die Verzollung).
6. Das Fahrzeug muss beim Zollamt vorgeführt werden.
7. Die Zollunterlagen sind stets im Fahrzeug mitzuführen, damit bei allfälligen Kontrollen der Nachweis der Verzollung erbracht werden kann.
8. Eine Kopie des Arbeitsvertrags oder der Nutzungsüberlassungsvereinbarung ist ebenfalls mitzuführen, damit der Fahrer sich als «berechtigter Nutzer» ausweisen kann.

Mit welchen Kosten ist nun zu rechnen? Spielt man Fallbeispiele durch, lässt sich folgende zusammenfassende These wagen: Für durch deutsche oder französische Mitarbeiter genutzte und in der EU produzierte Fahrzeuge fällt ein hoher Verwaltungsaufwand an, für die Verzollung entstehen am Ende aber weder Zoll noch Einfuhrumsatzsteuer. Anders sieht es für ausserhalb der EU produzierte Fahrzeuge aus. Für einen BMW X 5, der in den USA produziert wird, fallen zehn Prozent Zoll vom Zeitwert an.

### Zuständigkeiten beachten

Bei geleasten Fahrzeugen müssen die Zoll- und Steuerformalitäten durch die Leasinggesellschaft vorgenommen werden. Diese entrichten auch die Zölle und Steuern, belasten sie ihren Kunden aber weiter, sofern keine Erstattungsmöglichkeiten bestehen.

Ob das Fahrzeug innerhalb der EU produziert wurde, kann nur der Importeur bescheinigen. Zwischenzeitlich werden auch zahlreiche Modelle asiatischer oder auch amerikanischer Hersteller in einem EU-Land produziert. Oder eben auch umgekehrt – wie das Beispiel des BMW X 5 zeigt – werden Fahrzeuge europäischer Hersteller ausserhalb der EU produziert.

Für die Erstattung der Einfuhrumsatzsteuer ist eine steuerliche Registrierung in Deutschland erforderlich, und das Unternehmen muss steuerpflichtige Umsätze innerhalb Deutschlands generieren. Umsätze im Sinne des Gesetzes generiert ein Unternehmen aber alleine schon durch den Umstand, dass sein Mitarbeiter in Deutschland wohnt und ein Firmenfahrzeug auch privat nutzt. Dann wird nämlich Umsatzsteuer auf den sogenannten geldwerten Vorteil fällig – und zwar in der Schweiz und in Deutschland. Im Gegenzug können die Unternehmen dadurch aber die Einfuhrumsatzsteuer für das Fahrzeug zurückerstattet bekommen, auch wenn sie ansonsten keine in Deutschland umsatzsteuerpflichtigen Geschäfte tätigen.

### Unterschiede beachten

Wirtschaftspolitisch ist das Szenario ein Armutszeugnis: viel Aufwand auf beiden Seiten, mit hohen Verwaltungskosten und kaum oder geringen Einnahmen für den Staat.

In der Praxis stellt sich die Situation in Frankreich und in Italien etwas anders dar. Hinsichtlich des Zolls sind die Bestimmungen identisch. Hinsichtlich der Einfuhrumsatzsteuer gibt es aber erhebliche Unterschiede. Neben den unterschiedlichen Hebesätzen (Österreich und Frankreich 20 Prozent, Italien 22 Prozent) regeln diese Länder die Möglichkeit zur Erstattung der Einfuhrumsatzsteuer unterschiedlich.

Alle Einzelheiten, Ausnahmeregelungen und Besonderheiten darzustellen, würde den Umfang dieses Artikels sprengen. Wir empfehlen allen betroffenen Unternehmen, erfahrene Dienstleistungsunternehmen zur Erledigung der Formalitäten einzuschalten. Die anfallenden Gebühren werden nur einen Bruchteil der Kosten ausmachen, die anfallen, wenn man sich selbst durch den Behördenschlingel kämpft.

Aufgrund der eingangs geschilderten Umstände haben führende Leasinggesellschaften eine Arbeitsgruppe gebildet, um schnellstmöglich einen verbindlichen Überblick zur Situation in den einzelnen Nachbarländern zu erhalten. Viele Betroffene haben in den letzten Wochen mit Recht mehr oder weniger grossen Verdross über die Regelungen entwickelt, was die Einschätzungen gegenüber der EU sicher nicht verbessert. Der Fairness halber muss aber gesagt werden, dass die EU in diesem Jahr erst das nachgeholt hat, was die Schweizer Zollbehörden schon seit vielen Jahren mit aller Konsequenz praktizieren. Deshalb ist es auch keine Lösung für die Betroffenen, die Fahrzeuge in Deutschland oder Frankreich einzulösen oder Mitarbeitern anstatt des Dienstwagens eine Entschädigung zu bezahlen, um auf ein Privatauto umzusteigen. Ein im Ausland zugelassenes Fahrzeug darf innerhalb der Schweiz nicht durch einen Mitarbeiter eines Schweizer Unternehmens dienstlich genutzt werden. Es fallen dann sofort Schweizer Zoll- und Einfuhrumsatzsteuer an.

Wir möchten den Unternehmen weiter davon abraten, es «darauf ankommen» zu lassen und nichts zu tun. Eine Missachtung der Regelungen stellt ein Zoll- und Steuervergehen dar, das strafrechtliche Konsequenzen haben kann. Darüber hinaus sind bereits erste Fälle aufgetreten, bei denen Fahrzeuge beschlagnahmt wurden und erst nach mehreren Wochen und erfolgter Verzollung wieder ausgehändigt wurden. ■



Martin Erb

ist Managing Director der Alphabet Fuhrparkmanagement (Schweiz) AG.

[www.alphabet.ch](http://www.alphabet.ch)