

EU bremst Grenzgänger

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG Die EU-Bürokratie hat wieder zugeschlagen. Diesmal betrifft es die Grenzgänger und deren Arbeitgeber. Am ersten Mai 2015 ist die grenzüberschreitende Nutzung von Firmenfahrzeugen eingeschränkt worden. Betroffenen Personen und Firmen wird geraten, sich aktiv mit der neuen Rechtslage auseinanderzusetzen.

TEXT MARTIN ERB

Am ersten Mai 2015 ist eine neue Durchführungsverordnung (EU, 2015/234) über die grenzüberschreitende Nutzung von Firmenfahrzeugen wirksam geworden. Sie schränkt die steuer- und zollfreie Nutzung von Firmenfahrzeugen, die in der Schweiz zugelassen sind, für Arbeitnehmer mit Wohnsitz in europäischen Nachbarländern dramatisch ein. Bis Ende April konnten Mitarbeitende von Schweizer Unternehmen aus Italien, Österreich, Frankreich oder Deutschland ihr Schweizer Firmenfahrzeug völlig uneingeschränkt über die Landesgrenzen hinweg nutzen – ob aus privaten oder geschäftlichen Gründen war unerheblich. Nun hat die EU-Bürokratie erhebliche formale und finanzielle Hürden geschaffen.

AUSWIRKUNGEN UND OFFENE FRAGEN

Neu fallen erhebliche Kosten an, wenn ein in der Schweiz zugelassenes Firmenfahrzeug von im Ausland wohnenden Mitarbeitenden für private Fahrten genutzt wird. In vielen Unternehmen war jedoch genau das ein vertraglich zugesicherter Lohnbestandteil. 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 Lohnbestandteil kompensiert werden kann. Die Neuregelung ist nun in Kraft und viele Unternehmen fragen sich, welche Alternativen es gibt, und wie diese zu bewerten sind.

ZU VIELE UNBEKANNTE

Um es vorweg zu nehmen: Auf diese Fragen können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine abschliessenden Antworten gegeben werden. Dies hat verschiedene Gründe. Zum

einen sind die betroffenen Steuer- und Zollverwaltungen auf beiden Seiten der Grenzen nicht gut auf die Neuregelung vorbereitet. Innerhalb der Verwaltungen kommt es immer wieder zu widersprüchlichen Aussagen und zu unterschiedlichen Interpretationen der Rechtslage.

Zum anderen haben die Verwaltungen einiger Länder noch keine klare Position gefasst, was den Beamten vor Ort grossen Interpretationsspielraum lässt und es Betroffenen nahezu unmöglich macht, eigene Rechte wirksam geltend zu machen. Hinzu kommt, dass die nationalen Verwaltungen innerhalb der EU-Staaten kein harmonisiertes Steuerrecht haben, was insbesondere die Handhabung der Umsatzsteuer – die den grössten Teil der möglichen Kostenbelastung ausmacht – erheblich verkompliziert. Was sich in Deutschland bezüglich der Umsatzsteuer durchgesetzt hat, gilt nicht gleichermaßen in Frankreich und schon gar nicht in Italien.

EIN BEISPIEL UND SEINE HÜRDEN

Das Unternehmen XY beschäftigt einen 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? Zunächst muss das Fahrzeug in Deutschland offiziell zum «freien Verkehr» angemeldet werden. Dies wiederum bringt einige Pflichten mit sich, die nachfolgend aufgeführt werden:

- Der Zeitwert des Fahrzeugs muss mittels Expertise, beispielsweise Eurotax, ermittelt werden.
- Es muss eine Proforma-Rechnung über den Zeitwert erstellt werden.
- Das Unternehmen muss, falls noch nicht vorhanden, eine sogenannte EORI-Registrierung beantragen.
- Für Fahrzeuge, die innerhalb der EU produ-

ziert wurden, sollte eine Warenverkehrsbescheinigung (EUR.1) beim Hersteller oder Importeur beantragt werden.

- Die Zoll-Versteuerungsdeklaration, ein Formular für die Verzollung, muss ausgefüllt werden.
- Das Fahrzeug muss beim Zollamt vorgeführt werden.
- Die Zollunterlagen sind stets im Fahrzeug mitzuführen, damit bei allfälligen Kontrollen der Nachweis der Verzollung erbracht werden kann.
- Eine Kopie des Arbeitsvertrags oder der Nutzungsüberlassungsvereinbarung ist ebenfalls mitzuführen, damit der Fahrer sich als «berechtigter Nutzer» ausweisen kann.

Nun stellt sich die Frage, mit welchen Kosten aufgrund dieser Änderungen zu rechnen ist. Spielt man einige Fallbeispiele durch, lässt sich folgende zusammenfassende These wagen: Für in der EU produzierte Fahrzeuge, die von deutschen oder französischen Mitarbeitern genutzt werden, fällt ein hoher Verwaltungsaufwand an, für die Verzollung entstehen am Ende aber weder Zoll noch Einfuhrumsatzsteuer. Anders sieht es bei Fahrzeugen aus, die ausserhalb der EU produziert wurden. Für einen BMW X 5, der in den USA produziert wird, fallen zehn Prozent Zoll vom Zeitwert an.

FALLSTRICK ZUSTÄNDIGKEITEN

Bei geleasteten 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. Das kommt davon, dass heute zahlreiche Modelle asiatischer oder auch amerikanischer Hersteller in einem EU-Land produziert werden und umgekehrt.



Die Einschränkung der steuer- und zollfreien Nutzung von Firmenfahrzeugen für Grenzgänger stellt wirtschaftspolitisch ein Armutszeugnis dar.

Foto: zvg

Für die Erstattung der Einfuhrumsatzsteuer ist eine steuerliche Registrierung in Deutschland erforderlich. Zudem muss das Unternehmen 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 die Umsatzsteuer auf den sogenannten geldwerten Vorteil fällig – und zwar in der Schweiz und in Deutschland. Im Gegenzug können die Unternehmen die Einfuhrumsatzsteuer für das Fahrzeug zurückerstattet bekommen, selbst wenn sie ansonsten keine in Deutschland umsatzsteuerpflichtigen Geschäfte tätigen.

LÄNDERSPEZIFISCHE UNTERSCHIEDE

Wirtschaftspolitisch ist das Szenario ein Armutszeugnis. Dem grossen Aufwand und den hohen Verwaltungskosten auf beiden Seiten stehen kaum oder nur geringe Einnahmen für den Staat gegenüber. In der Praxis stellt die Situation in Frankreich und in Ita-

lien etwas anders dar. Hinsichtlich des Zolls sind die Bestimmungen identisch. Bei 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 auch jeweils anders.

ÜBERBORDENDE KOMPLEXITÄT

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 entsprechen nur einem Bruchteil der Kosten, die anfallen, wenn man sich selbst durch den Behördensdschungel kämpft.

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 Conse-

quenzen 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.

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.