



Verzichten Sie nie auf eine schriftliche Dienstwagenregelung

Marc-Oliver Prinzing, Verbandsvorsitzender



Laut Dataforce haben nicht einmal die Hälfte der Unternehmen mit eigenem Fuhrpark eine schriftliche Dienstwagenordnung. Dabei geht nicht nur viel Geld verloren, auch der soziale Frieden im Unternehmen ist gefährdet. Außerdem gehört die Übertragung von Pflichten, resultierend aus der Halterhaftung, in eine Dienstwagenordnung. Fehlt dies, kann das nicht nur Geldbußen und Punkte, sondern strafrechtliche Konsequenzen für Fuhrparkchef oder Firmeninhaber haben.

Eine Dienstwagenregelung besteht in der Regel aus Car Policy und Nutzungsvereinbarung. Erstere regelt, wer welche Fahrzeuge zu welchen Konditionen erhält. Die Nutzungsvereinbarung als Bestandteil des Arbeitsvertrags legt fest, welche Rechte und Pflichten der Fahrer hat. Dürfen die Mitarbeiter die Autos auch privat fahren,

sollte der Vertrag sehr genau definieren, wie dieses Recht aussieht und welche Kosten das Unternehmen übernimmt.

Sobald das Recht zur Privatnutzung des Dienstwagens erteilt wird, wird das Fahrzeug zum Gehaltsbestandteil. Dies hat nicht nur steuerrechtliche Konsequenzen, sondern führt dazu, dass das Nutzungsrecht nur unter sehr eingeschränkten Bedingungen wieder aberkannt werden kann. So ist der Hinweis auf eine wirtschaftliche Verschlechterung der Unternehmenssituation oder eine Änderung in der Aufgabenstellung des Mitarbeiters kein ausreichender Grund und wird arbeitsrechtlich nicht akzeptiert. Dies haben in der letzten Wirtschaftskrise einige Unternehmen schmerzlich feststellen müssen. Eine Freistellung im Kündigungsfall führt beispielsweise nicht zu

einem Recht auf Rückforderung des Fahrzeugs durch den Arbeitgeber.

Die Regelung ist häufig eine Gratwanderung. Die Wünsche der Mitarbeiter stehen in direktem Zielkonflikt zu den Kostenaspekten. Gerade in Branchen mit Fachkräftemangel wird ein gut ausgestatteter Dienstwagen zum personalpolitischen Werbeträger. Dies führt oft dazu, dass selbst schriftlich fixierte Ordnungen extrem viel Spielraum für den sogenannten User Chooser, also den dienstwagenberechtigten Mitarbeiter, lassen. So erfreulich dies für den Mitarbeiter ist, die Auswirkungen auf der Kostenseite sind beachtlich. Es geht dabei nicht nur um Betriebskosten, sondern auch um enorme Prozesskosten für die Fahrzeugauswahl.

So steigt mit der Anzahl der Möglichkeiten die Dauer des Auswahlprozesses. Das kostet bares Geld, denn die Mitarbeiter konfigurieren ihre Dienstwagen erfahrungsgemäß während der Arbeitszeit. Meist helfen und diskutieren viele Kollegen mit. Fuhrparkleiter bestätigen immer wieder, dass die Konfiguration eines neuen Autos durch den Mitarbeiter bis zu 30 Stunden dauert. Bei einem internen Stundenverrechnungssatz von nur 50 Euro wären das 1.500 Euro. Anders gerechnet: Jährlich 100 Fahrzeugbestellungen summieren sich auf 150.000 Euro Prozesskosten. Bei einer Umsatzrendite von zehn Prozent entspräche dies einer Umsatzsteigerung von 1,5 Mio. Euro.

Eine Dienstwagenordnung ist also kein bürokratischer Luxus, sondern eine betriebswirtschaftliche und rechtliche Notwendigkeit. Der Bundesverband Fuhrparkmanagement stellt Mitgliedern in Kürze ein von Juristen erarbeitetes Muster einer Nutzungsvereinbarung zur Verfügung.



Wer fährt was im Unternehmen? Klare Regeln vermeiden Kosten und Sozialneid.

JackBitt