

# Geballte Expertise

Die zwölfte Flottenmanagement-Redaktionsbeiratssitzung fand im Dezember in fast kompletter Besetzung in Düsseldorf statt. Dabei behandelten Fuhrparkexperten an zwei Tagen aktuelle Themen, tauschten Meinungen aus, stellten Fragen und diskutierten über diverse Ansätze und Entwicklungen.



Nach einem Mittagessen im InterCityHotel in Düsseldorf begann die Gruppe, der diesmal mit Klaus Bockius (Head of Mobility Services bei Boehringer Ingelheim Pharma GmbH & Co. KG) und Peter Insam (Teamleiter Non Productive Materials bei der Maquet GmbH) zwei neue Gesichter angehörten, ihre Erörterungen. Erstmals war auch Rechtsanwalt Lutz D. Fischer (unter anderem bekannt aus unserer Rechtsrubrik) beim Treffen dabei und stand den Beiratsmitgliedern für alle juristischen Fragen mit Rat und Tat zur Seite.

## Datennutzung und -sicherheit

Der Bereich „Datennutzung und -sicherheit“ bildete den Anfang einer ganzen Perlschnur interessanter und diskussionswürdiger Inhalte. Dabei stand die zentrale Frage im Mittelpunkt, wem die entstandenen Daten in einem Dienstauto (zum Beispiel Fahrprofile, Auswertung der Tankkarten) überhaupt gehören: Firma oder Dienstwagennutzer? „Grundsätzlich fallen personenbezogene Daten jedenfalls bei auch zur privaten Nutzung überlassenen Dienstwagen in den Schutzbereich des Grundrechts auf ‚Informationelle Selbstbestimmung‘ (Art. 2 Abs. 1 GG i. V. m. Art. 1 Abs. 1 GG)“, so Rechtsanwalt Lutz D. Fischer. Dies ist das Recht des Einzelnen, grundsätzlich selbst über die Verwendung seiner personenbezogenen Daten zu bestimmen. Um seitens der Firmen Daten nutzen zu können, bedürfe es einer rechtlichen Grundlage. Diese gebe es in vielen Bereichen jedoch nicht – und genau dies sei das Problem, so Fischer weiter. Auch seien mittlerweile viel mehr technische Möglichkeiten vorhanden, als das Recht erlaube. Um diesen Problemen aus dem Weg zu gehen, wurde der Wunsch nach einer Art „Datenvermeidung“ geäußert.

Ebenfalls kam der Punkt Telefonie im Auto zur Sprache. Vor allem das deutliche Herausdringen der Gespräche nach außen, bereitet den Fuhrparkleitern hier Sorgenfalten. Auch die Ablenkung während des Fahrens sei – trotz Freisprechanlagen – nach wie vor gegeben. In den Fuhrparks unserer Beiräte wird das Smartphone (Handy) bevorzugt über Bluetooth mit dem Fahrzeug gekoppelt und dann über die Freisprecheinrichtung telefoniert. Dabei ist es wichtig, die eigenen Daten im Fahrzeug vor seiner Rückgabe vollständig zu resettet. Das Telefonieren über die Außenantenne, das Messungen zufolge ein besseres Signal ermöglicht (und strahlungsärmer ist), wird bisher eher wenig genutzt.

Insgesamt wird uns das Thema Datensicherheit, das vielfältige Fragen – insbesondere rechtliche – aufwirft, auch sicherlich noch in Zukunft begleiten.

## Bußgeldbescheide aus dem Ausland

Beim Umgang mit Bußgeldbescheiden aus dem Ausland handelt es sich um ein rechtlich ähnlich unsicheres Terrain wie beim ersten Thema zur Nutzung von Daten eines Dienstfahrzeugs. Vereinfacht kann man die Fragen so zusammenfassen: Wie ist auf Knöllchen aus dem Ausland zu reagieren? Bezahlen oder ignorieren?

Rechtsanwalt Lutz D. Fischer führte zum rechtlichen Hintergrund aus: Geldsanktionen, das heißt Geldstrafen und Bußgelder (sowie Verfahrenskosten) über 70 Euro, die in einem anderen EU-Staat wegen Straßenverkehrsverstößen und Verstößen gegen Lenk- und Ruhezeiten verhängt wurden, können grundsätzlich auch in Deutschland vollstreckt werden. Grundsätzlich ist (nur) das Bundesamt für Justiz (BfJ) in Bonn für die Prüfung der Zulässigkeit, die Bewilligung und die Vollstreckung der Geldsanktionen zuständig. Hierfür muss dem ausländischen Bußgeldbescheid zumindest eine deutsche Übersetzung des wesentlichen Inhalts beziehungsweise

der Kernaussagen beigefügt sein (Amtssprache ist deutsch). Zudem sollte er in verständlicher Form auf die Möglichkeit hinweisen, dass Einspruch eingelegt werden kann und wie dies zu erfolgen hat. Der als Beispiel genannte Bußgeldbescheid aus Ungarn, der lediglich in ungarischer Sprache verfasst war, kann insoweit



Peter Insam:  
„Ob sich Plug-in-Hybride gegenüber Dieselfahrzeugen lohnen? Es kommt ganz auf die Art der Nutzung an“

nicht vom BfJ vollstreckt werden. Trotzdem gilt es, ausländische Bußgeldbescheide mit Vorsicht zu behandeln. Auch wenn das Geld hierzulande nicht eingetrieben werden kann, bleibt das Strafmandat in dem Land häufig bestehen. Eine Ahndung im Ausland ist daher zum Beispiel bei der Wiedereinreise oder im Rahmen von Verkehrskontrollen noch möglich, so lange solange die ausländische Entscheidung nach dem Recht des jeweiligen Staates nicht verjährt ist. In manchen Ländern wie Italien besteht sogar die Gefahr, dass der Führerschein oder das Fahrzeug beschlagnahmt werden. Auch Fahrverbote können verhängt werden, die jedoch nur national gelten.

**Alternative Antriebe**

Das Thema alternative Antriebe ist seit Jahren ein „Dauerbrenner“ im Fuhrpark. Der Beirat erörterte daher, wie die Praxis aussieht. Fragen waren zum Beispiel: Wer setzt auf alternative Antriebe und warum? Und wer nicht? Es zeigte sich, dass dieser Bereich sich durch eine erhebliche Dynamik auszeichnet.

Ein Beiratsmitglied berichtete, dass in seinem Unternehmen neben Elektrofahrzeugen auch ein Auto mit Brennstoffzelle seit 2012 zum Einsatz komme. Trotz eines höheren Aufwands – bedingt durch die geringe Tankstellendichte – funktioniere das Konzept und man sei zufrieden. Insgesamt fielen durch die alternativen Antriebe zwar höhere Kosten an, auf der anderen Seite sei jedoch die gute CO<sub>2</sub>-Bilanz zu sehen. Dies könne auch ein Marketingargument sein und wettbewerbliche Vorteile bewirken. Ob Marketinggesichtspunkte für sich gewichtig genug sein können, um einen Fuhrpark vollständig oder in wesentlichen Teilen auf alternative Antriebe umzustellen, müsse im Einzelfall betrachtet werden. Oft bestehe einfach noch nicht das Bewusstsein oder es fehle der Anreiz.

Insbesondere die Erörterungen zum Thema Elektromobilität förderten unterschiedliche

Ansätze zutage. Der Einsatz solcher Fahrzeuge wird aufgrund einer eher geringen Reichweite und der (noch) schlecht ausgebauten Ladeinfrastruktur derzeit etwas kritisch gesehen. Vorteile könne die werksinterne Nutzung bieten, bei der beispielsweise bei Diesellaggregaten die Gefahr besteht, häufig und schnell zu verrußen. Auch außerhalb, insbesondere im Kurzstreckenbereich, funktioniere Elektromobilität.

Zunehmend rücken auch Plug-in-Hybride in den Fokus. Interessant ist dabei, wie es mit den Verbräuchen gegenüber einem Dieselfahrzeug aussieht. Peter Insam, Teamleiter NPM bei der Maquet GmbH, dazu: „Wir haben in unserem Fuhrpark ein Plug-in-Modell ausführlich getestet. Maßgeblich ist auch hier die Art der Nutzung.“ Gerade für innerstädtische Fahrten mit geringem Tempo könne es sich anbieten, bei häufigen Autobahnfahrten eher weniger. Ein Problem sah ein anderes Beiratsmitglied in der mangelnden staatlichen Förderung von Plug-in-Modellen. Deshalb sei es fraglich, ob sie sich entscheidend durchsetzen.

Der Beirat befasste sich auch mit Erdgasfahrzeugen. Insgesamt haben sich solche Fahrzeuge noch nicht auf breiter Front in den Fuhrparks etabliert. Teilweise bestanden bei den Angestellten Vorbehalte gegen den Einsatz, insbesondere aufgrund der geringen Tankstellendichte. Wirtschaftlich problematisch sei auch ein bis dato eher niedrigerer Restwert im Vergleich zu ähnlichen Benziner- oder Dieselmotoren. Mit Spannung bleibt abzuwarten, ob neue Erdgasmodelle der Premiumhersteller (zum Beispiel Audi) künftig stärker in den Fuhrparks aufgenommen werden und eine größere Rolle als bisher spielen können.

**Car-Policy**

Die Auswahl eines neuen Dienstwagens (insbesondere im User-Chooser-Bereich) richtet sich nach der jeweiligen unternehmensinternen Regelung (Car-Policy). Gerade im Zeitalter von Umweltplaketten sowie dem Aufruf zur Nachhaltigkeit und Umweltschonung spielen CO<sub>2</sub>-Policies (Richtlinien für den maximal erlaubten Ausstoß von Kohlenstoffdioxid) eine gewichtige Rolle bei der Fahrzeugwahl im Fuhrpark. Um die Benutzer von Geschäftsfahrzeugen für verbrauchsarme Modelle zu motivieren, haben viele Unternehmen Bonus-Malus-Systeme eingeführt.

So hat zum Beispiel ein Unternehmen firmenintern ein CO<sub>2</sub>-Limit von 130 Gramm je Kilometer festgesetzt. Jedes Gramm darüber hinaus kostet fünf Euro mehr, jedes Gramm darunter bedeutet eine Gutschrift von fünf Euro. Allerdings könne dies gerade bei der Bewertung von Hybrid- und Elektrofahrzeugen zu Verzerrungen führen, beispielsweise bei Plug-in-Hybriden mit knapp 300 PS. Auf dem Papier haben diese Fahrzeuge dann gute CO<sub>2</sub>-Werte, diese Betrachtung entspreche aber nicht den Fakten. Vielfach werde über solche Bonussysteme auch eine zusätzliche Ausstattung finanziert. Das könne die Unternehmen teilweise 15 bis 20 Prozent mehr kosten, erklärte ein Beiratsmitglied.

Zu geeigneten Bonussystemen in Verbindung mit dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß stellen viele Unternehmen derzeit Überlegungen an. Allgemein gültige und übergreifend angewandte Lösungen gibt es derzeit allerdings noch nicht. Zusätzlich wird zu beachten sein, dass ab dem Jahr 2021 in der EU die Neufahrzeugflotten der Hersteller nur noch durchschnittlich 95 Gramm Kohlenstoffdioxid pro Kilometer ausstoßen dürfen. Ein Punkt, der Hybridfahrzeuge aufgrund ihrer guten Werte (auf dem Papier) wohl weiter in den Fokus der Hersteller und somit der Dienstwagenberechtigten rücken lässt.

Klaus Bockius:  
„Für die Nutzung unserer eigenen Firmenwagen akzeptieren wir nur noch internationale oder deutsche Führerscheine“



**Führerscheinkontrolle**

Diesen Themenbereich könnte man fast einleiten mit ... und täglich grüßt die Führerscheinkontrolle ... Zwar trifft diese überspitzte Formulierung nicht zu, sie soll aber auf ein Dauerthema unseres Beirats hinweisen. Aus rechtlicher Sicht sollten nach Rechtsanwalt Lutz D. Fischer die Fuhrparkleiter „mit mindestens zwei Kontrollen pro Jahr auf der sicheren Seite sein.“ Bei konkreten Anhaltspunkten für einen etwaigen Führerscheinverlust des Dienstwagenberechtigten hält er darüber hinaus eine sofortige Überprüfung beziehungsweise häufigere Führerscheinkontrollen für angebracht, um auch kurzzeitige Fahrverbote von ein bis drei Monaten abdecken zu können.

Wichtig ist auch die Frage, wie das Fahren von Angehörigen des Dienstwagennutzers überprüft werden soll. Lutz D. Fischer dazu zur juristischen Seite: „Solche Fragen sollten im Dienstwagenüberlassungsvertrag festgelegt sein.“ Dabei sollte bei der erlaubten privaten Nutzung des Dienstwagens durch Familienangehörige der Dienstwagenfahrer mit in die Verantwortung genommen werden, wenn es um die Kontrolle einer gültigen Fahrerlaubnis aus diesem Personenkreis geht. Unabhängig davon müsse festgelegt werden, wer überhaupt mit dem Auto fahren dürfe (zum Beispiel volljährige Kinder, Lebenspartner).

Schwierig gestaltet sich die sogenannte „Schwarzfahrerhaftung“. Dahinter steht die Frage, wer haftet, wenn jemand unerlaubterweise mit dem Firmenwagen fährt und etwas passiert. „In der Regel auch hier der Dienstwagennutzer“, so Fischer mit Blick auf den Dienstwagenüberlassungsvertrag. Der Dienstwagenberechtigte hat dabei dafür zu sorgen, dass der Autoschlüssel auch bei sich zu Hause für die nicht fahrberechtigten Personen nicht frei zugänglich ist (beispielsweise weggeschlossen wird).

Ein weiterer Aspekt der Diskussion war die Kontrolle von ausländischen Führerscheinen. „Für die Nutzung unserer eigenen Firmenwagen akzeptieren wir nur noch internationale oder deutsche Führerscheine“, so Klaus Bockius, Fuhrparkleiter beim Pharmaunternehmen Boehringer Ingelheim. Bei einem anderen Fuhrparkleiter läuft die Überprüfung der Fahrerlaubnis vor der Autobestellung über die Personalabteilung. „Wenn der Führerschein dann nach spätestens neun Monaten in Deutschland nicht umgemeldet wurde, wird das Auto wieder eingezogen“, erläuterte er.

## Kfz-Versicherungen: Voll-, Teilkasko oder Haftpflicht?

Versicherungen sind ein bedeutender Kostenblock. Deshalb wurde auch erörtert, welche Kfz-Versicherungen für die Fuhrparks zum Einsatz kommen. Vielfach sind Fuhrparkfahrzeuge vollkaskoversichert und damit alle Schäden eingeschlossen. Es gibt aber auch das Modell, die Flotte jeweils mit der gesetzlichen Haftpflicht zu versichern. Dadurch lassen sich teilweise beträchtliche Summen einsparen.

Ein Beiratsmitglied berichtete, dass hinsichtlich der an den Versicherer übergebenen Schäden in gewissen Abständen Auswertungen durchgeführt würden. Auf Basis dieser würden dann Module für das Fahrsicherheitstraining zusammengestellt, das alle drei Jahre verpflichtend sei. Die Schadenquote könne so effektiv gesenkt werden.

Alternative Produkte der Leasinggesellschaften kommen nur bei wenigen unserer Beiratsmitglieder zum Einsatz. Ein Fuhrpark nutzt zum Beispiel den Haftungstransfer Plus von LeasePlan. Wird dabei ein Fahrzeug nach dem Ende der Leasinglaufzeit zurückgegeben, sind solche Schäden damit abgesichert, die den Fahrzeugwert bis zu 2.000 Euro mindern. Die Kosten belaufen sich auf 24 Euro pro Monat und Fahrzeug bei einer Laufzeit von 36 Monaten.

lich handle es sich bei den Optionen Kauf und Leasing aber auch um unternehmenspolitische Entscheidungen.

Ein kritischer Punkt beim Leasing ist die Rückgabe der Fahrzeuge an die Leasinggesellschaften. Ein Beiratsmitglied berichtete, dass die Fahrzeuge im Rahmen des Herstellerleasings am Ende des Zyklus vom Autohaus praktisch unesehen und ungeprüft zurückgekauft würden. Einige Beiratskollegen können von einer solchen Regelung allerdings nur träumen. Sie beklagten vielmehr die zahlreichen Diskussionen bei der Rückgabe.

Andreas Nickel:  
„Grundsätzlich kann viel outsource werden, was operativ Arbeit macht. Hierzu gehören zum Beispiel Rechnungskontrollen, Schadenmanagement oder Reifenservices“



Burkhardt Langen:  
„Bei der Fahrzeugauswahl wird mittlerweile großer Wert auf besonders rückenschonende Sitze gelegt“



## Überalterung der Gesellschaft - Auswirkungen auf den Fuhrpark

Deutschland wird im Durchschnitt immer älter. Diese seit Jahren anhaltende Entwicklung spiegelt sich auch zunehmend in den Fuhrparks wider, so der Tenor im Beirat.

Gerade höhere Fahrzeuge (SUVs) mit komfortablen Sitzmöglichkeiten liegen im Trend. Schwierigkeiten ergeben sich allerdings in Verbindung mit der CO<sub>2</sub>-Policy, die viele SUV-Modelle ausschließt.

Burkhardt Langen, Director Facility Management und Umweltschutzbeauftragter bei Computacenter, schilderte: „Bei der Fahrzeugauswahl wird mittlerweile großer Wert auf besonders rückenschonende Sitze gelegt.“ Einige Automobilhersteller böten auch bereits spezielle Sitze in der Grundausstattung an. Die Tendenz zu SUVs im Fuhrpark ist jedoch nicht

nur dem Alter geschuldet, wussten Beiratsmitglieder zu berichten. So wählten zum Beispiel Frauen gerne höhere Modelle wie den Audi Q3 oder den VW Tiguan, um einen besseren Überblick im Straßenverkehr zu haben.

## Fuhrpark kaufen oder leasen

Eine der wichtigsten Fragen im Fuhrpark: Fahrzeuge kaufen oder leasen? Beide Varianten bieten Vor- und Nachteile. Oftmals stecken auch persönliche Präferenzen hinter den Entscheidungen.

Ein Beiratsmitglied erläuterte, warum sich sein Unternehmen für einen Kauffuhrpark entschieden habe. So seien die Prozesse zum Beispiel für Wartung, Service et cetera günstiger, als es der Leasinggeber anbieten könne. Mittlerweile stehe die Gesamtlaufzeit der Fahrzeuge bei maximal fünf Jahren beziehungsweise bei 150.000 Kilometern. Die Fahrzeuge würden danach an einen zentralen Aufkäufer abgegeben. Insgesamt bevorzuge sein Unternehmen den Kauf gegenüber dem Leasing. Allerdings sei klar, dass für den Kauf genug Kapital vorhanden sein müsse, nicht jede Firma könne sich einen Kauffuhrpark leisten.

Ein weiteres Beiratsmitglied sah die größeren Vorteile beim Leasing. Hierfür zählte er zwei Gründe auf: Zum einen habe es steuerrechtliche Gründe, zum anderen werde kein Kapital gebunden. Letzt-

Das Thema Fahrzeuggutachten war dabei einer der Kernpunkte der Gespräche. Dabei zeigten die Erfahrungen unseres Beirats, dass Gutachter häufig sehr händlernah agieren. Daher empfiehlt sich, im Zweifelsfall ein Gegengutachten erstellen zu lassen. Rechtsanwalt Lutz D. Fischer verwies darauf, dass es bei der Betrachtung der Sachverständigen und Gutachter eine „leichte Fehlmeinung“ gebe. Denn zum einen sei die Bezeichnung „Sachverständiger“ nicht gesetzlich geschützt (Ausnahme bei öffentlicher Bestellung und Vereidigung), zumal es auch viele unterschiedliche Bestellskörperschaften (IHK, HwK, Verbände und so weiter) gebe. Zum anderen sei das Berufsbild des Kfz-Sachverständigen auch uneinheitlich, weil diese Tätigkeit sowohl als angestellter Arbeitnehmer (TÜV, DEKRA et cetera) als auch freiberuflich (zum Beispiel unter dem Dach der GTÜ) angeboten werde. Zudem böten die Industrie- und Handelskammern in einem Internetportal die kostenlose Suche nach Gutachtern, die nach speziellen Kriterien sortiert werden könnten, an.

Die Lösungen für eine faire Rückgabe sind unterschiedlich. Unsere Beiratsmitglieder setzen teilweise stichprobenartige Gegengutachten ein, um die erstellten Gutachten zu prüfen. Außerdem werden die durchgeführten Schadensreparaturen am Wagen regelmäßig kontrolliert. Auch sind die Fahrzeugnutzer häufig bei der Gutachtenerstellung mit dabei. Somit können sie sich ein Bild von der Schadenauflistung machen. Dies führt dazu, dass die Fahrer dann sensibler mit dem Thema umgehen, auch wenn sie selbst nichts bezahlen.



# Mobile Lösungen für Ihre Service-Flotte

Egal wie viele Fahrzeuge Ihr Fuhrpark zählt, wir kümmern uns um den fachgerechten Ausbau und alle logistischen Anforderungen.


**Versprochen.**

MADE   
IN   
GERMANY 

**PremiumPartner**  
von Volkswagen Nutzfahrzeuge

VanPartner by  
Mercedes-Benz

 **ZERTIFIZIERTE  
AUFBAUTEN**

 Zertifizierter  
Aufbaupartner



**Fahrzeugeinrichtungen  
aus 100% Aluminium  
vom Flottenspezialisten**

Fragen Sie nach unserem Flottenservice

- Individuelle Fuhrparkkonzepte
- Sonderfahrzeugbau
- Nutzlastoptimierende Planungen
- Downsizing-Lösungen

**ALUCA®**  
aus Überzeugung

## Outsourcing

Outsourcing spielt in allen Unternehmensbereichen eine große Rolle und kann ein wichtiger Effizienzmotor sein. Deshalb stellt sich auch im Fuhrparkbereich die Frage, welche Arbeiten an externe Dienstleister abgegeben werden können und welche Bereiche besser selbst verwaltet werden sollten. Die Meinungen und Handhabungen der Fuhrparkexperten waren hier recht übereinstimmend.

„Grundsätzlich kann man viel herausgeben, was operativ Arbeit macht. Hierzu gehören zum Beispiel Rechnungskontrollen, Schadenmanagement oder Reifenservices“, so die Ansicht von Andreas Nickel, Fuhrparkverantwortlicher von Ericsson und Leiter der fleet academy. Das Schnittstellenmanagement müsse im Haus bleiben. Im Fall eines anderen Flottenmanagers wird das Schadenmanagement über den Versicherer abgewickelt, der Prozesseigner bleibt jedoch das Unternehmen selbst. Das heißt, die Entscheidung, ob und was repariert wird, trifft die Firma, nicht der Dienstleister. Die Einsparungen würden sich auf 120.000 bis 150.000 Euro belaufen. Bei einem weiteren Beiratsmitglied wird der Prozess des Schadenmanagements ebenfalls outsourct, allerdings nicht an eine Versicherung, sondern an ein auf Schadenmanagement spezialisiertes Unternehmen. Dort saßen Profis, deren Werkstätten auch von den Leasinggebern zugelassen seien.

Was letztlich an externe Dienstleister ausgelagert wird, ist eine unternehmerische Entscheidung. Ob sich die Abgabe von Aufgaben lohnt, ist eine Einzelfallentscheidung und bedarf einer Kosten-Nutzen-Rechnung.

## Pkw-Maut

Während der Sitzung kam die aktuelle Meldung, dass die Bundesregierung die Pkw-Maut beschlossen habe. Sie soll als Infrastrukturabgabe ab dem 1. Januar 2016 erhoben werden. Ob die Europäische Union ihre Zustimmung für die Maut gibt, ist jedoch noch nicht klar.

Prof. Dr. Michael Schreckenber, Lehrstuhl für Physik von Transport und Verkehr an der Universität Duisburg-Essen, bezeichnete die Pkw-Maut als „Einstiegsdroge“. Denn „wenn sie einmal beschlossen ist, kann man viel einfacher an den Stellschrauben drehen“, so Prof. Schreckenber. Bestes Beispiel sei die Lkw-Maut, bei der es auch nach und nach Anpassungen nach oben gab.

Wie das Ganze technisch umgesetzt werden solle, sei noch nicht klar. Eine Vignette, wie in Österreich, würde einen zu hohen Kontrollaufwand bedeuten, so Prof. Schreckenber. Eine Lösung zum Verfahren stehe noch aus. Ein weiteres Problem sei die Trägerschaft der Straßenbaulast, deutete Rechtsanwalt Lutz D. Fischer an. Denn der Ausweichverkehr auf den Landstraßen und die somit entstehenden Kosten durch eine höhere Abnutzung müsse das jeweilige Bundesland übernehmen. Ob und wie die Länder an der Maut beteiligt werden, sei indes noch ungeklärt.

Die Pkw-Maut stößt innerdeutsch sowie in vielen Nachbarländern auf Kritik. Für Unternehmen mit Fuhrparks sorgt sie für eine Verkomplizierung, für Firmenwagennutzer bedeutet sie Mehrkosten (bei Privatfahr-

(Fortsetzung auf S. 42)



Heiße Duell in den Sitzungspausen:  
Bernd Wickel (li.) gegen Prof. Schreckenber (re.)

ten mit anfallenden Mautgebühren sind diese laut aktueller Rechtsprechung als geldwerter Vorteil zu versteuern). Das Urteil der EU und die weiteren Entwicklungen bleiben hier abzuwarten.

### **Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz versus Handwerkerregelung**

Ein weiteres Interesse unseres Beirats galt der Anwendung des Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetzes (BKrFQG). Oftmals führen die Ausnahmen dieses Gesetzes, wie die Handwerkerregelung, zu Zweifelsfragen und Schwierigkeiten.

Grundsätzlich soll das BKrFQG die Sicherheit im Straßenverkehr durch die Vermittlung besonderer tätigkeitsbezogener Fertigkeiten und Kenntnisse verbessern. Sie findet Anwendung bei Fahrern, die Fahrten im Güterkraft- oder Personenverkehr zu gewerblichen Zwecken auf öffentlichen Straßen mit Kraftfahrzeugen durchführen (Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE erforderlich, gilt für Fahrzeuge mit zulässiger Gesamtmasse ab 3,5 Tonnen). Das BKrFQG gilt nicht für Fahrten mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit 45 Kilometer pro Stunde unterschreitet. Ein Beiratsmitglied berichtete, dass ein Traktor aus dem Fuhrpark eigens auf 45 Kilometer pro Stunde Höchstgeschwindigkeit gedrosselt wurde (ehemals 50 km/h), um eben diesem Problem aus dem Weg zu gehen.

Die Handwerkerregelung gilt dabei für jene Fahrten, die der Beförderung von Material oder Ausrüstung dienen, die vom Fahrer zur Ausübung des Berufs verwendet werden, erklärte Rechtsanwalt Lutz D. Fischer mit Verweis auf den Gesetzestext. Beim Führen des Kraftfahr-

zeugs dürfe es sich nicht um die Hauptbeschäftigung handeln. Durch das „bloße“ Fahren dürfe insoweit kein Gewinn erzielt werden. Die Regelung gilt für Fahrten im Umkreis von 100 Kilometern (für alle Strecken darüber hinaus muss ab dem 2. März 2015 ein digitaler Fahrtenschreiber mitgeführt werden).

Das Mitführen bestimmter Nachweise ist dabei nicht gesetzlich vorgeschrieben. Einige Beiratsmitglieder statten ihre Fahrer trotzdem mit schriftlichen Nachweisen über die arbeitsvertragliche Hauptleistung aus. So werde langwierigen Kontrolluntersuchungen von vornherein aus dem Weg gegangen.

Beim BKrFQG gilt es, viele Dinge zu beachten. Dies betrifft insbesondere für solche Fuhrparks, die im Grenzbereich dieses Gesetzes agieren (zulässige Höchstgeschwindigkeit, keine klare Abgrenzung zwischen Beförderungsfahrten und Fahren als Hauptbeschäftigung). Die genaue Kenntnis des Gesetzes und seiner Anwendungsbereiche (zum Beispiel Handwerkerregelung) ist für einen Flottenmanager daher unabdingbar.

Abgerundet wurde das Tagesprogramm mit einem Besuch im Apollo Varieté. Anschließend ließen die Beiräte und das Flottenmanagement-Team den Tag bei einem Düsseldorfer Altbier in der bekannten Brauerei und Gaststätte „Zum Uerige“ in entspannter Atmosphäre ausklingen.

## Fazit

Die zwölfte Flottenmanagement-Beiratssitzung war eine für alle Seiten gewinnbringende Veranstaltung. Insbesondere hat sich der Beirat wiederum als gute Plattform erwiesen, um aktuelle Fragen rund um den Fuhrpark zu erörtern, aber auch den Blick bereits auf zukünftige Entwicklungen zu richten. Die Beiräte konnten Erfahrungen und Ideen austauschen, Fragen in der Runde mit juristischer Unterstützung klären und wichtige Erkenntnisse gewinnen. So können die Beiratsmitglieder auch vergleichende Betrachtungen zu ihren Verfahren vornehmen und damit Best-Practice-Ansätze verfolgen und übernehmen. Das Flottenmanagement-Team profitierte von der Expertise der Fuhrparkleiter, konnte in lockerer Atmosphäre praxisnahe Eindrücke gewinnen und bekam Informationen aus erster Hand. Dafür sprechen wir hier nochmals unseren Dank aus. Das Treffen zeigte auch, dass die Zukunft im Flottenbereich mit vielen spannenden Entwicklungen aufwartet. Insbesondere die Themen alternative Antriebe, Datensicherheit und Pkw-Maut werden uns in nächster Zeit beschäftigen. So wird uns auch bei der nächsten Beiratssitzung nicht der Gesprächsstoff ausgehen, im Gegenteil ...



Am Abend besuchte der Beirat die Vorstellung „Winter in St. Moritz“ in Roncalli's Apollo Varieté