

Car Policy? – Denkste!

Praxistipps | „Denken Sie Ihre Car Policy neu“, fordert Axel Schäfer, Geschäftsführer des Bundesverbandes Fuhrparkmanagement, und erklärt gleichzeitig, worauf es bei deren Erstellung ankommt.



Abmachung, die „Sinn und Zweck verfehlt“ | Ein häufiger Fehler in der Praxis: Car Policies berücksichtigen alle Eventualitäten, was dazu führt, dass sie nicht gelesen oder ernst genommen werden



— Eins zu eins übersetzen lässt sich „Car Policy“ nur schwer. „Dienstwagenordnung“ oder „Dienstwagenrichtlinie“ kommen dem englischen Begriff inhaltlich am nächsten. Auch wenn die Übersetzung vielleicht nicht ganz leicht fällt, etwas anderes lässt sich ganz eindeutig sagen: In vielen Fuhrparks gilt, bezogen auf die Car Policy, das Prinzip „Das war schon immer so, das haben wir noch nie anders gemacht, da könnte ja jeder kommen.“ Das Resultat dieser Denkweise ist, dass bestehende Richtlinien oft jahrelang nicht angepasst werden.

Wer jedoch in seinem Fuhrpark eine Car Policy anwendet, sollte diese in regelmäßigen Abständen überdenken. Denn die Rahmenbedingungen, nicht nur technischer Art, ändern sich immer wieder.

Foto: Photos.com

Fehler bei der Gestaltung | Schon bei der Zuordnung einzelner Inhalte können Fuhrparkverantwortliche grundsätzliche Fehler begehen. So enthalten Car Policies in der Praxis häufig inhaltliche Regelungen, die dort eigentlich nichts zu suchen haben.

Häufig ist zu beobachten, dass in die Car Policy aufgenommene Regelungen eigentlich in einen Nutzungsüberlassungsvertrag gehören. Er zählt neben der Car Policy und der Referenzfahrzeugübersicht zu den internen Standardregelwerken eines jeden Fuhrparks (vgl. Abb. 1). Und wer einen Pool-Fuhrpark betreibt, sollte, um Haftungsrisiken zu vermeiden, eine entsprechende Poolfahrzeugordnung und -nutzungsvereinbarung vorsehen.

Zusammengefasst lässt sich also sagen: Sämtliche nutzerbezogenen Rechte und Pflichten – also beispielsweise konkrete Verhaltensregeln, die den Umgang mit Firmenwagen betreffen – gehören nicht in die Car Policy, sondern in den Nutzungsüberlassungsvertrag.

Fuhrparkverantwortliche sollten zudem beachten, dass Änderungen an der Car Policy nicht automatisch für alle Fahrzeugnutzer gelten. Denn die Car Policy oder Dienstwagenordnung ist ein einseitiges Regelwerk des Arbeitgebers, die nicht automatisch Bestandteil des Nutzungsüberlassungsvertrages – und somit Arbeitsvertrages – ist (vergleiche Schrader/Straube, Der Dienstwagen im Arbeits- und Steuerrecht, 2013).

Gerade deshalb und um Missverständnisse zu vermeiden, sollte die Dienstwagenordnung in ihrer jeweils gültigen Version von den Firmenwagennutzern unterschrieben werden.

Versagen in der Praxis | Aber auch, wer die Inhalte seiner Car Policy korrekt abgrenzt, riskiert unter Umständen noch das Versagen seiner Dienstwagenordnung in der Praxis. Vor allem drei Praxisprobleme führen dazu, dass die Car Policy ihren Sinn und Zweck nicht wie erwartet erfüllt:

- ▶ Die Dienstwagenordnung wird nach verschiedenen Mustern erstellt oder von anderen Quellen übernommen.
- ▶ Die Dienstwagenordnung wird sehr umfangreich gestaltet, um alle Eventualitäten zu berücksichtigen. Dies führt häufig zu ausgedehnten Werken, die nicht gelesen oder ernst genommen werden.
- ▶ Es werden viele Dinge geregelt, diese Regelungen durch zu viele Ausnahmeregelungen aber wieder konterkariert.

Richtlinien | Dabei lassen sich diese Probleme relativ einfach vermeiden. Wer folgende Richtlinien berücksichtigt, ist in der Regel auf der sicheren Seite:

- ▶ Individuelle Gestaltung der Car Policy: Die unternehmensindividuellen Abläufe müssen sich in der Dienstwagenordnung wiederfinden. Nicht maßgeschneiderte Regelwerke führen in der Praxis dazu, dass die Mitarbeiter die Richtlinie zwar unterschreiben, den Inhalt aber ignorieren, da sie sich und die internen Strukturen dort nicht wiederfinden.
- ▶ Begrenzung im Kern auf zwei bis drei Seiten: Eine gute Dienstwagenordnung ist dann vollständig, wenn nichts Wesentliches mehr weggelassen werden kann.
- ▶ Formulierung der Car Policy so, dass Ausnahmen nicht erforderlich sind: Je standardisierter die Abläufe sind, desto störungsfreier und kostengünstiger wird der Fuhrpark.

Abb. 1 | Interne Standardregelwerke im Fuhrpark und ihre wesentlichen Inhalte

Regelwerk	Car Policy (oder Dienstwagenordnung/-richtlinie)	Referenzfahrzeugübersicht (als Anlage zur Car Policy)	Nutzungsüberlassungsvertrag
Wesentliche Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Berechtigtenkreis und Dienstwagenkategorien ▶ Anspruchszeitraum (laufende/ruhende Arbeitsverhältnisse, Elternzeit usw.) ▶ Prozessbezogene Abläufe (Auswahl, Bestellung, Lieferung, Rückgabe) ▶ Kostenübernahme (laufender Fahrzeugbetrieb, außerordentliche Kosten bei Schäden) ▶ Vorgaben für Inspektionen, Reifenersatz, Unfälle usw. ▶ Steuerliche Regelungen ▶ Rückgabeprozedere 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Übersicht über die Fahrzeuge/Ausstattungen ▶ Zuordnung der Fahrzeuge zur Funktion der Mitarbeiter/innen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ergänzung des Arbeitsvertrages ▶ vertragliche Regelung der Rechte und Pflichten der Fahrzeugnutzer/innen (inklusive Sorgfalts- und Verhaltenspflichten)

Quelle: Axel Schäfer/Bundesverband Fuhrparkmanagement

Nichts geht ohne Kommunikation | Aber auch nach erfolgter Umsetzung dieser Anforderungen lauert in puncto Car Policy noch der eine oder andere Fallstrick. Denn auch hier gilt in abgeänderter Form der alte Grundsatz: „Tue Gutes und sprich darüber.“ Konkret heißt das: Die Einführung einer neuen Car Policy erfordert immer viel Kommunikationsarbeit. Nur dadurch kann eine Akzeptanz auf allen Ebenen erreicht und die Einhaltung von Abläufen abgesichert werden.

Eine bewährte Orientierung geben dabei die Erkenntnisse des österreichischen Verhaltensforschers Konrad Lorenz (1903-1989), der bereits vor vielen Jahren feststellte, dass für Änderungen im Verhalten immer folgende Zusammenhänge gelten: „Gedacht heißt nicht immer gesagt, gesagt heißt nicht immer richtig gehört, gehört heißt nicht immer richtig verstanden, verstanden heißt nicht immer einverstanden, einverstanden heißt nicht immer angewendet, angewendet heißt noch lange nicht beibehalten.“

Die Richtlinie leben | Für die Implementierung einer Car Policy heißt das: Was geschrieben steht, ist noch lange nicht umgesetzt. Wer Änderungen in den Abläufen bewirken möchte, braucht Geduld und Ausdauer. Es muss erkennbar sein, dass die Richtlinie ernst gemeint ist und gelebt wird. Hierzu gehört auch, Regelverstöße glaubwürdig zu sanktionieren.

In der Praxis kommen zum Beispiel häufig Bonus-Malus-Systeme zum Einsatz. So wird ein guter Umgang mit dem Firmenwagen belohnt, ein schlechter sanktioniert. Zu bedenken ist hier jedoch, dass ein Bonus – durch die Überlassung eines Firmenwagens – ohnehin schon privilegierte Mitarbeiter belohnt.

Gleichzeitig ist der Malus für diese Mitarbeiter oft nicht spürbar, da beispielsweise Beträge als nicht bedeutend empfunden werden. Zudem ist bei inhomogenen Fuhrparkstrukturen – zum Beispiel Vielfahrer versus Wenigfahrer oder Pkw versus Transporter – ein solches Bonus-Malus-System dem Einsatzzweck entsprechend differenziert zu gestalten, ansonsten wird es unfair.

Hin zur Mobility Policy | Aber auch beim Thema Car Policy gilt es weiterzudenken: Da unsere Mobilität einem starken Wandel unterliegt, muss eine Dienstwagenordnung perspektivisch zur Mobilitätsordnung, zur Mobility Policy, werden. Diese Entwicklung ist bereits heute möglich: Ökologische Aspekte spielen hierbei eine Rolle, weswegen es durchaus zeitgemäß sein kann, CO₂-Vorgaben oder Verbrauchswerte zu berücksichtigen. Denn Mobilität ist ein Kostenfaktor und unabhängig von den aktuell günstigen Spritpreisen werden diese Kosten perspektivisch steigen.

Natürlich lässt sich die Car Policy nur dann durch eine Mobility Policy ersetzen, wenn dies erstens vom Unternehmen gewollt und

zweitens von den betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern akzeptiert wird. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, sollte die Mobility Policy – immer mit dem Ziel einer Mobilitätssteuerung in einem ausgewogenen Kosten-Motivations-Verhältnis – folgende Aspekte umfassen:

- ▶ Ermittlung/Feststellung des tatsächlichen Mobilitätsbedarfs
- ▶ Tatsächliche Mobilitätskosten (Arbeitszeiteinsatz)
- ▶ Insgesamt bereitgestellte Mobilitätsmittel wie dauerhaft überlassene konventionelle Pkw, Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (nicht nur Elektro) oder sonstige Reisemittel
- ▶ Mobilitätsmittelvergleich
- ▶ Bewusste Nutzung alternativer Kommunikationsmittel (Videokonferenz statt Besuch vor Ort)
- ▶ Bonus oder Malus für entsprechendes Mobilitätsverhalten oder sogar Mobilitätsbudgets je Mitarbeiter

Praxisorientierung zählt | Letztlich sollen Car Policy oder Mobility Policy dazu beitragen, Störungen im Ablauf und damit Mehrkosten zu vermeiden.

Zudem muss das, was in den Richtlinien geschrieben steht, praktikabel und anwendbar sein, getreu der Devise des Kabarettisten Werner Schneyder: „Ein Kind zu erziehen ist leicht. Schwer ist nur, das Ergebnis zu lieben.“

| Axel Schäfer,
Bundesverband Fuhrparkmanagement

Anzeige



Ihr Großhandelspartner für Reifen & Felgen

☎ 07122 / 825 93 -40
tyresystem.de

RSU GmbH · vertrieb@tyresystem.de