

## Wofür wir stehen

Der Bundesverband Fuhrparkmanagement ist ein Zusammenschluss von Unternehmen, welche einen eigenen Fuhrpark betreiben. Der Verband ist eine neutrale Plattform zur Bereitstellung von Wissen und zur Förderung des Erfahrungsaustauschs zwischen den Mitgliedern. Neben der Entwicklung von Standards für das Fuhrparkmanagement und der Sicherstellung eines Standards für die berufliche Aus- und Weiterbildung von Fuhrparkverantwortlichen vertritt der Verband die Interessen seiner Mitglieder in allen relevanten Belangen.

Fuhrparkleiter sind für ein komplexes Aufgabengebiet verantwortlich. Wichtige Neuigkeiten, relevante Gesetzesvorhaben, gebündeltes Praxiswissen können sie vom und über den Verband erhalten, in Arbeitskreisen Positionspapiere erarbeiten. Zu wichtigen Themen ist der Verband die Stimme der Fuhrparkbetreiber für Politik und Medien.



„Abb. Überblick zu thematischen Schwerpunkten 2014ff“

## **Kernpunkte unserer Interessensvertretung sind:**

### **Umwelt & Gesellschaft**

#### **■ Investitionen in den Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur**

Betriebliche Mobilität ist die Basis für die wirtschaftliche Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland. Marode Straßen und Brücken, überlastete Verkehrswege und unzureichende Verkehrssteuerung führen zu Stillstand, Umwegen und damit zu Mehrkosten für die Unternehmen. Sie belasten die Fahrer und führen zu höheren Unfallrisiken. Der Verband tritt für einen zweckbezogenen Einsatz von Steuereinkommen und die deutliche Erhöhung von Investitionen in die Verbesserung der Strassenverkehrsinfrastruktur ein.

#### **■ Anhörung des Fuhrparkverbands bei der Vorbereitung von verkehrs- und steuerpolitischen Entscheidungen mit Relevanz für unsere Mitgliedsunternehmen.**

Der Fuhrparkverband ist nicht nur eine Interessensvertretung von Unternehmen mit eigenen Fuhrparks, sondern bietet auch eine breit angelegte Kompetenzplattform in Bezug auf die Anforderungen gewerblicher Mobilität. Eine Einbindung des Verbandes in die entscheidungsbildenden Maßnahmen und in die Vorbereitung gesetzlicher Vorgaben sollte daher im Interesse der politischen Verantwortungs-träger sein.

#### **■ Verbindliche gesetzliche Regelungen und Ausführungsanweisungen in Bezug auf die Halterhaftung**

Fuhrparkverantwortliche stehen in der Verantwortung, die aus der Halterhaftung resultierenden Aufgaben rechtssicher wahrzunehmen und deren Einhaltung sicherzustellen. Bei Verstößen müssen sie mit Bußgeldern, Punkten und strafrechtlichen Konsequenzen bis hin zu zivilrechtlichen Folgen rechnen. Daher ist es unverständlich und nicht akzeptabel, dass die Definition der Pflichten in letzter Konsequenz im Detail der Rechtsprechung und damit der Auslegung durch die Gerichte überlassen wird (Beispiel: Führerscheinkontrollen, Winterreifenpflicht ...). Der Verband fordert eindeutige Rechtsnormen und klar formulierte Durchführungsanweisungen für alle gesetzlich geforderten Maßnahmen in Zusammenhang mit der Halterhaftung.

(...Fortsetzung Umwelt und Gesellschaft)

## ■ Investitionssicherheit

Unternehmen investieren jährlich Milliarden in die Anschaffung von Neufahrzeugen. Die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer schwankt dabei je nach Fahrzeugart zwischen drei und zehn Jahren. Kurzfristige Änderung in der Besteuerung von bestimmten technischen Konzepten, der Wegfall von Steuerbegünstigungen oder die Einführung von einschränkenden Vorschriften führen daher zu deutlichen Nachteilen und Mehrkosten bei den Fuhrparkbetreibern (Beispiele: Neue Abgasnormen, Umweltplakette, Steuerbegünstigungen auf Kraftstoffe (Biodiesel, Auto- und Erdgas), Emissionsabhängige Mautgebühren). Der Verband fordert bei zukünftigen Maßnahmen dieser Art eine Berücksichtigung der betrieblichen Besonderheiten und ausreichende Übergangsfristen für eine ausreichende Reaktionszeit der Unternehmen.

## Qualifizierung

### ■ Staatliche Förderung von beruflichen Qualifizierungsmaßnahmen für Fuhrparkverantwortliche

Fuhrparkverantwortliche stehen nicht nur in einem rechtlichen Spannungsfeld, sondern sie sind maßgeblich für die wirtschaftliche Steuerung der Unternehmensmobilität mitverantwortlich. Sie entscheiden häufig über die Anschaffung von neuen, nachhaltigen Antriebsarten und risikominimierenden Fahrzeugtechnologien (Assistenzsysteme). Damit haben sie maßgeblichen Einfluss auf den nachhaltigen Betrieb von Fahrzeugen und die Optimierung der Arbeitssicherheit von Millionen von Arbeitnehmern. Aufgrund einer fehlenden Anerkennung als Beruf, sind Mitarbeiter in der Fuhrparkverwaltung auf berufsbegleitende Weiterbildungsmaßnahmen von privaten Trägern angewiesen. Die Teilnahme an solchen Weiterbildungsmaßnahmen ist im gesamtwirtschaftlichen Interesse und bedarf daher einer staatlichen Förderung. Der Verband fordert die Einrichtung eines Förderbudgets (ähnlich Deminimis) zur finanziellen Unterstützung von Weiterbildungsmaßnahmen für Fuhrparkverantwortliche.

## **Kosten & Prozesse**

### ■ **Berücksichtigung von Unternehmensinteressen bei einer zu erwartenden Neugestaltung der Dienstwagenbesteuerung**

Eine Erhöhung der aktuell gültigen Dienstwagenbesteuerung würde zu massiven Kostenbelastungen für Unternehmen mit Dienstwagen führen. Zudem wäre dies eine nicht hinzunehmende Mehrbelastung gerade für Dienstwagennutzer, welche einen nur geringen Privatnutzungsanteil haben (z.B. Außendienstmitarbeiter). Daher lehnen wir eine Erhöhung der Dienstwagenbesteuerung ab. Vielmehr sollten Preisabschläge bei der Anschaffung von gebrauchten Fahrzeugen Berücksichtigung bei der Ermittlung des Basiswerts für die Versteuerung des geldwerten Vorteils finden.

### ■ **Entbürokratisierung und Verschlinkung von Verwaltungsprozessen**

Unflexible und komplizierte Verwaltungsprozesse der öffentlichen Hand führen zu unnötigem Aufwand und hohen Verwaltungskosten in den Unternehmen. Aktuelles Beispiel: Umstellung der KFZ-Steuerabwicklung. Der Verband fordert daher die Berücksichtigung unternehmerischer Erfordernisse und Prozesse sowie eine zeitgemäße IT-gestützte Abwicklung. Hierzu gehört auch eine Vereinfachung durch den elektronischen Austausch von Fahrzeug- und Abrechnungsdaten zwischen Behörden und Unternehmen in allen denkbaren Bereichen.

### ■ **Verhinderung zusätzlicher Belastungen durch die Einführung oder Erhöhung von Gebühren und Steuern**

Eine Verteuerung der betrieblichen Mobilität führt zu Mehrkosten für die Unternehmen und daher zu Wettbewerbsnachteilen gegenüber internationalen Mitbewerbern. Insbesondere streckenabhängige Gebühren führen aufgrund der meist alternativlos hohen Fahrleistungen gewerblicher Fahrzeuge zu nichtakzeptablen Kostensteigerungen bei unseren Mitgliedsunternehmen. Der Verband lehnt daher weitere Gebühren und Steuern sowie die Erhöhung bestehender Abgaben grundsätzlich ab.

## ■ Aktualisierung der UVV § 57 D 29 BGV für gewerblich genutzte Fahrzeuge

Die Sicherheit der Fahrer ist ein hohes Gut. Doch aufgrund des hohen technischen Qualitätsstandards sind die Prüfungen von PKW bis 3,5t gemäß § 57 D 29 BGV nicht notwendig, sofern regelmäßig die vom Hersteller vorgeschriebene Wartungen in einem Kfz-Meisterbetrieb sowie die gesetzlich vorgeschriebenen technischen Prüfungen (§ 29 HU) durchführt werden. Dies wurde bereits von Berufsgenossenschaften im Einzelfall bestätigt. Es ist inakzeptabel, den Wegfall dem Verhandlungsgeschick der Unternehmen und dem Entgegenkommen der einzelnen Berufsgenossenschaften zu überlassen. Der Verband fordert eine dem heutigen technischen Standard entsprechende Aktualisierung oder die Abschaffung dieser anachronistischen Untersuchungspflicht und der damit verbundenen hohen Kosten für die Unternehmen.

## Fahrzeuge

### ■ Technologieneutrale Förderung emissionsarmer Antriebssysteme und nachhaltiger Mobilitätslösungen

Mit über zehn Prozent Anteil am Fahrzeugbestand, über 50 Prozent Anteil an den Neuzulassungen und weitaus höheren Fahrleistungen als das Segment der Privatfahrzeuge, sind gewerbliche Fuhrparks die relevanten Treiber für Nachhaltigkeit im automobilen Bereich. Der Verband begrüßt daher die Förderung der Entwicklung und des Einsatzes emissionsarmer Antriebe. Jedoch muss dies technologieunabhängig erfolgen, so dass keine Fehllenkung aus politischen Interessen heraus zulasten der Unternehmen mit eigenen Fuhrparks entsteht. Einseitige Subventionierungen von politisch gewollten, jedoch praxisuntauglichen Konzepten führen nicht zum gewünschten Ziel.

### ■ Steueranreize/Bonussysteme für den Kauf und Betrieb emissionsarmer Fahrzeuge

Die Akzeptanz von emissionsarmen Fahrzeugkonzepten hängt zum wesentlichen Teil von der Akzeptanz der Dienstwagennutzer ab. Stärkere Steuerbelastungen für Dienstwagennutzer und zusätzliche Kostenbelastungen für die Unternehmen aufgrund höherer Fahrzeugpreise sind daher kontraproduktiv und nicht zielführend. Der Verband fordert Steuererleichterungen und Subventionen für die Anschaffung und den Betrieb von emissionsarmen Fahrzeugen mit dem Ziel einer schnelleren Verbreitung nachhaltiger Fahrzeugkonzepte zur Senkung der Emissionen.

## Überblick

Kosten & Prozesse	Umwelt & Gesellschaft	Qualifizierung	Fahrzeuge
Berücksichtigung von Unternehmensinteressen bei einer zu erwartenden Neugestaltung der Dienstwagenbesteuerung	Investitionen in den Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur	Staatliche Förderung von beruflichen Qualifizierungsmaßnahmen für Fuhrparkverantwortliche	Steueranreize/Bonussysteme für den Kauf und Betrieb emissionsarmer Fahrzeuge
Aktualisierung der UVV §57 D 29 BGV für gewerblich genutzte Fahrzeuge	Verbindliche gesetzliche Regelungen und Ausführungsanweisungen in Bezug auf die Halterhaftung		Technologie neutrale Förderung emissionsarmer Antriebssysteme und nachhaltiger Mobilitätslösungen
Entbürokratisierung und Verschlanung von Verwaltungsprozessen	Anhörung des Bundesverbands bei der Vorbereitung von verkehrs- und steuerpolitischen Entscheidungen mit Relevanz für unsere Mitgliedsunternehmen		
Verhinderung zusätzlicher Belastungen durch die Einführung oder Erhöhung von Gebühren und Steuern	Investitionssicherheit		

### Über den Bundesverband Fuhrparkmanagement e. V.

Der Bundesverband Fuhrparkmanagement wurde im Oktober 2010 als Initiative von Fuhrparkverantwortlichen gegründet. Er vertritt die Interessen seiner Mitglieder, die Fuhrparks zwischen 5 und 3.000 Fahrzeugen betreiben. Mitglieder sind unter anderem Unternehmen wie Axel Springer Services & Immobilien GmbH, Bankhaus B. Metzler seel. Sohn & Co. KGaA, KPMG AG, CANCOM IT, KAEFER Isoliertechnik, FC Gelsenkirchen-Schalke 04 e. V., SEG Sparkassen Einkaufsgesellschaft mbH oder Stadtwerke Heidelberg Netze GmbH.

Vorstandsmitglieder des Verbandes sind Marc-Oliver Prinzing (Vorsitzender), Bernd Kullmann (Fuhrparkleiter Ideal Versicherung), Guido Krings (Fuhrparkleiter Unify) und Dieter Grün (Fuhrparkleiter Stadtwerke Heidelberg Netze). Geschäftsführer des Verbandes ist Axel Schäfer. Der Sitz des Verbandes und der Geschäftsstelle ist Mannheim.

### Ansprechpartner für Presse-Fragen:

Axel Schäfer, Geschäftsführer Bundesverband Fuhrparkmanagement e.V.  
Mail: [presse@fuhrparkverband.de](mailto:presse@fuhrparkverband.de)