

RICHTIG KALKULIEREN

Durch eine **GPS-gestützte Form der Kilometerabrechnung** können Flottenbetreiber bis zu 40 Prozent der Fahrzeugkosten einsparen

Viele Mitarbeiter gehen sorglos mit ihrem Firmenwagen um. Das könnte unter anderem daran liegen, dass für sie alle Kosten mit der Ein-Prozent-Pauschale bezahlt sind«, sagt Sylvia Lier, Vertriebschefin von Lease Plan. Nach dem Motto: Beahlt ist bezahlt. Dazu kommt, dass viele Mitarbeiter private Fahrten zurücklegen, die sie mit ihrem eigenen Auto kaum machen würden. Zum Beispiel die paar Meter zum Bäcker – es kostet ja nichts. Die Pauschale bleibt gleich hoch, egal ob der Mitarbeiter viel oder wenig privat fährt. »Es fehlt der Anreiz wirtschaftlich mit dem Dienstwagen umzugehen«, erklärt Lier. Entsprechend bleiben die Firmen auf den hohen Fahrzeugkosten sitzen und müssen darüber hinaus Umsatzsteuer und Sozialabgaben bezahlen, die durch die Ein-Prozent-Methode entstehen.

Um dies zu ändern, bietet Lease Plan gemeinsam mit dem Dienstleister AMS eine neue Abrechnungsmöglichkeit an: Das System funktioniert nach der bekannten Fahrtenbuchmethode, bei der Privat- und Dienstkilometer erfasst und abgerechnet werden. »So muss der Fahrer künftig die Kosten pro Privatkilometer selbst tragen, spart aber gleichzeitig aber die teure Pauschalsteuer«, verspricht Lier.

Wer nun an Ärger mit dem Finanzamt denkt, liegt falsch, sagt Lier. »Kann der Flottenbetreiber eine zuverlässige Abrechnung garantieren, gibt es keine Probleme – und das ist gewährleistet, wenn im Auto ein Fahrtschreiber mit GPS-Modul installiert ist.« Bei ausgeschaltetem GPS-Modul zählt der Bordcomputer nur die gefahrenen Kilometer, hat der Mitarbeiter dagegen das GPS-Modul eingeschaltet,



Beispiel			Situation des Unternehmens		
Bruttogehalt 3.150 Euro, Bruttolistenpreis 32.000 Euro, Entfernung Wohnung – Firma 20 Kilometer, Vollkosten für den Dienstwagen 900 Euro, jährliche Laufleistung 40.000 Kilometer, Privatanteil 10.000 Kilometer					
Situation des Mitarbeiters	Ein-Prozent-Methode	Fahrtenbuch-Methode		Ein-Prozent-Methode	Fahrtenbuch-Methode
Bruttogehalt	3.150	3.150			
+ geldwerter Vorteil	512	entfällt	Fahrzeug-Vollkosten/Monat	900	900
Bruttogehalt	3.662	3.150	+ Anteil Sozialversicherung für geldwerten Vorteil	101	entfällt
– Steuer	877	679	+ Umsatzsteuer für geldwerten Vorteil	82	entfällt
– Sozialversicherung	756	650			
– geldwerter Vorteil	512	entfällt	– Privat-km-Anteil des Mitarbeiters	entfällt	225
– Privat-km-Anteil	entfällt	268			
Nettoeinkommen	1.517	1.553	Kosten pro Monat	1.083	675

Start/Ende	km-Stand	km	Fahrtende	Anlaß
	74822.2 74825.1	2.9		P Privatfahrt
Do 11.06.09, 10:24 Uhr Do 11.06.09, 18:13 Uhr	74825.2 75310.6	485.4	26192 Oldenburg Schallenberg 28	D Dienstfahrt
Fr 12.06.09, 14:35 Uhr Fr 12.06.09, 18:22 Uhr	75310.6 75756.6	446.0	14169 Berlin Kaunstraße 9	D Dienstfahrt
	74822.2 75785.1	962.9		P Privatfahrt

Im Internet kann der Fahrer sein elektronisches Fahrtenbuch bearbeiten. Nach diesen Angaben ermittelt das System den Anteil der Privatkilometer und errechnet die anfallenden Kosten



»Die Fahrer tragen die Kosten für Privatfahrten selbst und sparen die teure Steuer-Pauschale«

Sylvia Lier, Vertriebschefin von Lease Plan Deutschland

erfasst das System automatisch Datum und Ziel jeder Fahrt. Die Daten werden per Funk an AMS gesendet und dort online als elektronisches Fahrtenprotokoll in einem geschützten Bereich zur Verfügung gestellt. Dort ordnet der Mitarbeiter dann Privat- sowie Dienstfahrten entsprechend ein. Bei Dienstfahrten muss er zusätzlich Firmennamen, Ansprechpartner und Grund angeben. »Das bedeutet zwar für den Fahrer mehr Aufwand, doch hier muss das Unternehmen Einsparung und Kosten abwägen und Prioritäten setzen«, sagt Lier. Außerdem lernt das System dazu und ordnet bei wiederkehrenden Adressen automatisch den richtigen Geschäftspartner zu. Sind die Protokolle vollständig, ermittelt AMS den Anteil der Fahrzeugkosten, die auf die Privatnutzung entfallen und zieht den Betrag als Privat-km-Anteil vom Mitarbeiter ein. Das Abrechnungssystem von AMS ist von der Dekra zertifiziert und von den Finanzbehörden anerkannt.

Problematisch könnte allerdings die Umsetzung werden. Hier empfiehlt die Expertin, auf jeden Fall die Personalabteilung und den Betriebsrat ins Boot zu holen. »Sonst kann es schnell Vorbehalte auf Seiten der Mitarbeiter geben«, sagt Lier. »Am besten ist es, in der Einführungsphase auf Mitarbeiter zu setzen, die das System freiwillig nutzen. Nur wenn die Fahrer positiv dem neuen Abrechnungsmodell gegenüber eingestellt sind, kann es erfolgreich in ein Unternehmen integriert werden.« Weiter versichert Lier, dass es keinerlei Überwachungsfunktion hat. Es geht hier um reine Kostensenkung und nicht darum, den Fahrer zu kontrollieren. Warum sollte man dem Finanzamt zuviel Geld überweisen?

Text: Nicole Holzer, Fotos: Fotolia (1)



RESTWERTE FALLEN WEITER

Die Überkapazitäten der Autohersteller wirken sich verherend aus: **Gebrauchtwagenpreise sinken und Leasingraten steigen – vor allem in der Oberklasse**

Bereits seit Jahren kämpfen die Hersteller mit Überkapazitäten, die zwischen 20 und 50 Prozent liegen - verstärkt wurde die Entwicklung durch die Wirtschaftskrise. »Um ihre Autos in den Markt zu bringen, haben sich die Hersteller mit hohen Rabatten und subventionierten Leasingangeboten ihre Pfründe gesichert«, erklärt Michael Bergmann, Geschäftsführer von Eurotax-Schwacke.

Doch die immer schneller sinkenden Restwerte machten den Konzernen einen dicken Strich durch die Rechnung. Bergmann beziffert den Verlust durch sinkende Gebrauchtwagenpreise auf insgesamt 3,1 Milliarden Euro. »Fahrzeugwerte, die bislang in den Büchern von Autobanken, Leasinggesellschaften und Flottenbetreibern stehen, werden sich nicht mehr realisieren lassen und müssen von den Firmen als künftige Verluste verkraftet werden«, sagt Bergmann.

Als Folge der sinkenden Restwerte steigen die Leasingraten – vor allem im Segment der Oberklasse. Gleichzeitig ziehen sich viele Leasinggesellschaften aus dem Neugeschäft zurück. Grund: Die Restwerte von drei Jahre alten Gebrauchten sanken im Schnitt in den letzten sechs Monaten um 6,2

Prozent. Insgesamt schätzt der Experte den Rückgang der Restwerte zwischen 2008 und 2010 auf mehr als 20 Prozent. Ein Ende scheint nicht in Sicht. Bergmann rechnet frühestens Mitte 2010 mit einer Erholung. Die könnte sich einstellen, wenn die Abwrackprämie ausläuft. Dann werden die jungen Gebrauchten wieder interessanter. Allerdings rechnet der Experte nicht damit, dass die Restwerte in den nächsten fünf Jahren das Niveau des Jahres 2008 erreichen.

Text: Nicole Holzer, Foto: Jacek Bilski

