



Agroservice & Lohnunternehmerverband e. V.



An alle Verbandsmitglieder!

Altlandsberg, 30. Mai 2018

SPEZIAL-INFO 01/2018: **Fuhrparkmanagement – Teil 2**

Diesel-Dunst Flottenbetreiber müssen in Zukunft mit geringeren Restwerten für ihre Gebrauchtwagen rechnen

Insgesamt stieg die Skepsis der Kunden gegenüber dem Diesel. Etwa 38 Prozent der befragten Fahrer rechnen in Zukunft mit weniger Dieselaufos auf den Straßen. Fast die Hälfte aller Autokäufer glaubt noch an bezahlbare Nachrüstlösungen, um Fahrverbote abzuwenden. Der Wertverlust eines drei Jahre alten Diesel stieg von 52,6 auf 56 Prozent. Der Restwert dreijähriger Benziner stieg von 56,4 auf 57,2 Prozent.

Der DAT-Report beleuchtet den Markt von Autos mit alternativen Antrieben und kommt zu folgendem Ergebnis: Das Interesse für diese Fahrzeuge ist vorhanden. Letztlich entscheiden sich die Kunden dann doch für einen konventionellen Antrieb. Die meisten Interessierten würden maximal auf einen Hybridmotor umsteigen.

Das reine Elektroauto hat deutlich an Zustimmung verloren.

So ticken kleine Fuhrparks

In kleinen Fuhrparks läuft ein Fahrzeug im Durchschnitt 5,4 Jahre. Rund 14 Prozent der Betreiber kleiner Fuhrparks geben an, dass der Dieselskandal bereits Folgen für die eigene Dienstwagenstrategie gehabt hat. Für 40 Prozent ist der Kauf die Hauptbeschaffungsmethode für einen Firmenwagen, für 8 Prozent der Autokredit, 14 Prozent wählen Restwertleasing und 38 Prozent Leasing mit Kilometervertrag.

Etwa 9 Prozent nutzen fahrzeugseitig Telematik Systeme (außerhalb von Smartphone) zur Verbrauchskontrolle, Ortung oder der Überwachung von Fahrverhaltensweisen.

Rund 10 Prozent ziehen in Erwägung, künftig ein Elektroauto zu nutzen. Zwei Prozent tun es bereits.

Auch etablierte Leasinggesellschaften entdecken den Markt der Kleinen für sich.

Zum Beispiel haben Gewerbetreibende jetzt die Möglichkeit, ein vorkonfiguriertes Auto bei „Click & Drive“ online auszuwählen und hierfür ein Angebot einzuholen. Zeitfenster: Bereits eine Woche nach Vertragsabschluss sollen die Kunden im neuen Auto sitzen.

Die imaginäre Größe eines Fuhrparks für Online-Angebote liegt bei 9 Fahrzeugen.

Steuermodell E-Auto - Steuer Sonderregelung der Privatfahrten

Elektroautos sind teuer. Damit die Fahrer von Firmenwagen nicht auch noch bei der Versteuerung der Privatfahrten tiefer in die Tasche greifen müssen, gibt es eine Sonderregelung. Der Bruttolistenpreis als Basis für die Berechnung des geldwerten Vorteils verringert sich um einen Wert, der vom Zeitpunkt der Anschaffung sowie der Größe der Batterie abhängt. Konkret bedeutet das: Der vom Bruttolistenpreis abzuziehende Betrag errechnet sich aus dem Faktor 250 multipliziert mit den kWh der Batterie. Die exakte Batteriekapazität des E-Autos steht in Ziffer 22 der

Zulassungsbescheinigung Teil 1. Wer sich erst 2019 ein Elektroauto kaufen will, sollte allerdings beachten, dass die Minderung pro Kilowattstunde der Batteriekapazität mit den Jahren geringer ausfällt. Für 2018 gilt der Minderungsbetrag von 250 €.

Für 2019 sind es nur noch 200 € und ab 2020 nur noch 150 €. Außerdem ist der Abzugsbetrag gedeckelt. Im Jahr 2018 liegt die Obergrenze bei 7500 €, egal ob die Batterie 40 oder wie bei Tesla bis zu 100 kWh groß ist. Dieser Wert sinkt jährlich um 500 € bis auf 5500 € im Jahr 2022, wenn die Förderung vorerst ausläuft.

Bisher galten die Minderungsbeträge für Elektrofahrzeuge sowie aufladbare Hybridfahrzeuge, die sogenannten Plug-In Hybride.

Jetzt hat das Bundesfinanzministerium klargestellt, dass das Schreiben vom 05.06.2014 zur Nutzung eines betrieblichen KFZ für private Fahrten, Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte oder erster Tätigkeitsstätte und Familienheimfahrten gleichfalls für Brennstoffzellenautos gilt. Wobei der steuerliche Vorteil wegen der relativ kleinen Batterie eher gering ausfällt. Ein Brennstoffzellenauto als Dienstwagen zu fahren und auch privat zu nutzen, bleibt also weiterhin ein teures Vergnügen.

Beispiel: 1 Prozent – Regel

Bruttolistenpreis:	36.000,00 €
Batteriekapazität:	25,30 kWh
Minderung 250 x 25,3	6.325,00 €
Neue Berechnungsbasis:	29.675,00 €
Abgerundet:	29.600,00 €
Monatlich zu versteuern:	296,00 €*

*(Plus 0,03 Prozent pro Entfernungskilometer zwischen Wohnung und Arbeit)

Dienstreise mit Nachspiel – Bußgeldbescheide aus dem Ausland

Auf keinen Fall vorschnell bezahlen. Eigentlich sollte die Praxis ganz anders aussehen. So haben sich die Staaten der EU darauf geeinigt, dass Autofahrer, die sich im Ausland nicht an die Regeln halten, zwar grenzüberschreitend mit einer Strafe rechnen müssen. Der sogenannte Rahmenbeschluss sieht aber vor, dass das eingetriebene Bußgeld in die Kasse des Staates wandert, der die Vollstreckung durchführt. Gleichzeitig sollen geringe Geldbußen unter 70 € gar nicht eingezogen werden.

Das wollen ausländische Gemeinden nun nicht mehr hinnehmen. Sie versuchen systematisch, Knöllchen und Mautzahlungen auf dem zivilrechtlichen Inkassoweg selbst durchzusetzen. Betroffene Autofahrer sind oft in einer schwierigen Beweislage, wenn der Fall schon lange zurückliegt. Vielfach wurden die Belege längst weggeworfen.

Daher rät Hannes Krämer, Leiter Recht beim ACE Autoclub Europa, auf keinen Fall vorschnell zu zahlen. Eigentlich sind Polizeistrafen nur rechtmäßig, wenn sie über das Bundesamt der Justiz aus Bonn kommen. Das gilt etwa für Rotlicht- oder Tempoverstöße. Private Inkassounternehmen haben hier nicht das Recht, solche Forderungen einzutreiben.

Anders ist das, wenn es sich um zivilrechtliche, privatrechtliche Forderungen handelt. Das können Verstöße gegen die Maut- oder Parkpflicht sein.

Oft ist es schwer, zwischen öffentlich-rechtlichen Forderungen und zivilrechtlichen Ansprüchen zu unterscheiden. Daher empfiehlt sich immer, ein formloser Widerspruch an das Inkassobüro, Notare oder Anwälte zu senden. Nicht legale Eintreiber würden dann meist aufgeben.

Reagieren sollten betroffene Dienstwagenfahrer auf jeden Fall, wenn das Schreiben von einer deutschen Behörde kommt. Ist die Forderung plausibel, kann es sogar günstig sein schnell zu zahlen. Dann gibt es oft hohe Rabatte. Um auf Nummer sicher zu gehen, sollten Betroffene in jedem Fall einen Rechtsrat einholen. Noch besser ist es, wenn eine Verkehrsrechtsschutzversicherung besteht. Sie übernimmt in der Regel alle Kosten – egal wie sich das Verfahren entwickelt. Aber Vorsicht: Es gibt auch Verstöße, die in der Verkehrsrechtsschutzversicherung nicht abgedeckt sind, wie etwa verbotenes Parken.

Sprit per App bezahlen

Shell führt das Bezahlen per Smartphone ein. Autofahrer können jetzt deutschlandweit ihre Kraftstoffrechnung über eine App begleichen. Diese lokalisiert über GPS sofort die entsprechende Tankstelle. Sobald der Autofahrer die Nummer der Tanksäule sowie seinen maximalen Betrag eingegeben hat, wird die Säule freigeschaltet.

Rollende Firmen - Werbung

Wer Mitarbeitern Geld für Werbung auf Privatautos zahlt, muss sich an strenge Regeln halten. Bietet auch Ihr Unternehmen den Mitarbeitern Geld dafür, dass sie mit ihren Privatwagen für die Firma werben? Für die Kollegen kann das durchaus attraktiv sein, denn es handelt sich dabei nicht um Arbeitslohn, sondern um sonstige Einkünfte.

Geregelt ist das im Einkommensteuergesetz Paragraf 22 Nr. 3. Damit die Zahlung aber tatsächlich steuerfrei ist, darf sie 256 € im Jahr nicht erreichen. Wenn Sie es also ganz genau nehmen wollen, dürfen Sie Mitarbeitern für die rollende Werbefläche maximal 255,99 € im Jahr bezahlen. Dieser Werbekostenzuschuss hat aber nichts im Arbeitsvertrag zu suchen. Trotzdem spricht nichts gegen den Zuschuss. Manche Unternehmen bieten das Werbekostenmodell auch den Angehörigen ihrer Mitarbeiter an.

Neue Verbrauchsnorm – WLTP - für alle Neufahrzeuge ab 01. September 2018

Ab September 2018 gilt die neue Verbrauchsnorm für alle Neufahrzeuge. Das bedeutet, zunächst einmal ist die neue Norm deutlich näher an der Realität als die bisher geltende NEFZ Norm. Zukünftig verbrauchen die Dienstwagen also nicht mehr so viel mehr, als der Katalog verspricht. Die Verbrauchsangaben nach dem WLTP steigen um durchschnittlich 21%.

Durch die neue Verbrauchsnorm – WLTP – erhöhen sich aber leider auch die Steuern.

So oder so führt ein höherer Normverbrauch nicht zu höheren Alltagsverbräuchen.

Der realistische und dadurch höhere Normverbrauch verteuert aber die KFZ-Steuer, die ja weiterhin auf CO2 basiert.

Um die Steuerhöhung zu umgehen, müssen Unternehmen bei Bedarf jetzt noch schnell neue Firmenwagen bestellen. Die KFZ-Steuer nach WLTP-Verbrauchsnorm gilt erst für alle Autos, die ab dem 1. September 2018 erstmals zugelassen werden.

Führerscheinkontrolle – kontrollieren Sie richtig

Grundsätzlich besteht in Sachen Führerscheinkontrolle die Halterpflicht. Halterpflichten lassen sich nicht delegieren. Elektronische Systeme zur Führerscheinkontrolle können helfen. Das Prinzip ist einfach. Auf dem Führerschein klebt ein Barcode oder ein Chip, den der Fahrer an einem Lesegerät auslesen lässt. Der Barcode oder Chip lässt sich auch nicht zerstörungsfrei entfernen, um Missbrauch zu verhindern.

Diese Lesegeräte findet man auch an Tankstellen oder in Werkstätten.

Zu beachten ist, welche Wege die Daten nach der Kontrolle nehmen. Dazu sollten Referenzen der Anbieter vorliegen.

Achtung: Nach dem Straßenverkehrsgesetz haftet der Fuhrparkverantwortliche, Flottenmanager oder Firmenchef, wenn er anordnet oder zulässt, dass ein Mitarbeiter ohne Führerschein losfährt. Das gilt auch wenn sich der Mitarbeiter trotz Fahrverbot hinters Steuer setzt. Bestraft wird also nicht nur Vorsatz.

Selbst bei Fahrlässigkeit riskiert man neben einer Geldstrafe von bis zu 180 Tagessätzen auch eine Freiheitsstrafe von bis zu 6 Monaten. Fuhrparkmanager oder Geschäftsführer müssen nachweisen, dass sie die Führerscheine regelmäßig kontrollieren.

Bei einem Unfall springt zwar die Haftpflichtversicherung ein, sie kann aber vom Halter, Eigentümer und Fahrer bis zu 5.000,00 € zurückverlangen. Für den selbstverschuldeten Schaden am Firmenwagen gibt es keinen Cent. Hier reicht schon, dass der Führerschein nicht umgeschrieben wurde.

Wer in Deutschland einen festen Wohnsitz hat, muss seinen ausländischen Führerschein innerhalb von sechs Monaten nach dem Umzug umtauschen, zumindest dann, wenn er von einem nicht EU-Land ausgestellt wurde.

Üblich sind zwei Führerscheinkontrollen im Jahr. Eine elektronische Kontrolle ermöglicht jedoch variable Prüfintervalle die zudem das Risiko minimieren, dass Fahrer tricksen. In schwierigen Fällen, wenn beispielsweise ausländische oder ältere Führerscheine vorliegen gilt es jedoch weiterhin vorsichtig zu sein!

Wer darf hinters Steuer? Die kostenlose Führerschein-App von DEKRA kennt alle Führerscheinklassen und Fahrzeugarten und sagt ob der Fahrer den passenden Schein hat. Desktop <https://www.dekra-fuehrerscheincheck.de/>
Link: iOS-App für iPhone/iPad: <https://www.firmenauto.de/fsios>
und Android-App: <https://firmenauto.de/fsand>

Stärkere Förderung für E-Autos

Zusätzlich zum Umweltbonus können Unternehmen jetzt Förderungen in Anspruch nehmen. Und sie können den Bonus als Leasingsonderzahlung einsetzen.

Unternehmen, die Elektroautos, Brennstoffzellenfahrzeuge oder Plug-in Hybride anschaffen, bekommen den Umweltbonus. Seit März 2018 können sie den Bonus mit anderen Förderprogrammen kombinieren. Somit machen zusätzliche KfW-Förderkredite oder kommunale Förderprogramme die Anschaffung von E-Fahrzeugen noch attraktiver.

Auch bei geleasten Autos kann der Unternehmer den Bonus beantragen. Dabei können gewerbliche Leasingnehmer den Anspruch auf den Zuschuss des Bundes an den Leasinggeber oder Händler abtreten, zum Beispiel als Leasingsonderzahlung. Hierfür benötigen sie jedoch eine Abtretungserklärung. Die reichen sie zusammen mit dem Antrag auf den Umweltbonus und dem Leasingvertrag bei dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) ein. Wichtig: Der Leasingvertrag muss den Bundesanteil am Umweltbonus ab sofort inklusive und nicht mehr ohne Umsatzsteuer ausweisen. Diese Angabe ist Gegenstand der vertraglichen Mindestangaben, die das BAFA bei der Antragsstellung fordert.

Umsatzsteuerlich ist im Zusammenhang mit dem Umweltbonus zwischen dem Anteil des Bundes und der Preisminderung der Hersteller zu unterscheiden. Während der Bundesanteil einen echten Zuschuss darstellt, wirkt sich der Anteil der Autohersteller als Preisminderung auf die Umsatzsteuer aus.

Wird der Zuschuss des Bundes als Leasingsonderzahlung an die Leasinggesellschaft abgetreten, stellt dies ein Entgelt für die Leasingleistung dar. Die Leasinggesellschaft muss hierüber eine Rechnung ausstellen und das Unternehmen kann, sofern berechtigt, den Vorsteuerabzug geltend machen (Verfügung der OFD Niedersachsen vom 09.02.2017 und OFD Frankfurt/M. vom 04.01.2017).

Der Umweltbonus beträgt für den Kauf oder das Leasing reiner Elektro- oder Brennstoffzellenfahrzeuge 4.000 Euro und für Plug-in Hybride 3.000 -Euro. Den Umweltbonus bekommt der Käufer dabei zur Hälfte vom Bund in Form eines nicht rückzahlungspflichtigen Zuschusses und zur anderen Hälfte als Preisnachlass vom Händler auf das Fahrzeug. Antragsberechtigt sind nicht nur private Käufer, sondern auch Unternehmen, Stiftungen, Körperschaften und Vereine, auf die das Fahrzeug zugelassen wird. Förderfähig sind nur Fahrzeuge, die auf einer vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) veröffentlichten Liste stehen (bafa.de/umweltbonus) und deren Netto-Listenpreis des Basismodells 60.000 Euro nicht überschreitet.

Neue Regeln fürs Bilanzieren

Ab Januar 2019 tritt der IFRS-16-Standard zur Bilanzierung von Leasingautos in Kraft. Das ändert für Firmen mit Leasingflotte einiges.

Die Bilanzbuchhaltung gehört normalerweise nicht zum Fachgebiet des Fuhrparkleiters, ein neues Gesetz nimmt aber bald Einfluss auf dessen Arbeit: Bis Ende 2018 gilt noch der alte Bilanzierungsstandard IAS 17. Firmen, die ein Auto leasen, können entscheiden, ob sie es als Finanzierungsleasing oder als Operating-Leasing in der Bilanz ausgeben. Operating-Leasing gleicht einer Miete, die nicht direkt in der Bilanz, sondern lediglich im Anhang ausgewiesen werden muss. Das eine oder andere Unternehmen nutzt dies zur Bilanzkosmetik. Dem schiebt der IASB (International Accounting Standards Board) ab Januar 2019 mit dem neuen Standard IFRS 16 einen Riegel vor.

Wesentliches Merkmal des neuen Standards ist die Einführung des sogenannten Right-of-Use-Approach, also die Frage nach dem Nutzungsrecht. Künftig steht nicht mehr im Vordergrund, ob der Leasingnehmer wirtschaftlicher Eigentümer des Dienstwagens ist, sondern ob er beim geleasteten Auto über einen gewissen Handlungsspielraum verfügt. Wichtig sind folgende vier Fragen: Handelt es sich beim Fahrzeug um einen spezifizierten Vermögenswert? In welchem Umfang kann der Leasingnehmer frei über den Vermögenswert verfügen? Welche wirtschaftlichen Vorteile zieht er daraus? Und ist der Leasinggeber befugt, die Dispositionsfreiheit einzuschränken?

Unternehmen mit Leasingfuhrpark spüren die neue Regelung vor allem dahingehend, dass sie in ihrer Bilanz einen erheblichen Anstieg der auszuweisenden Verschuldung feststellen. Was wiederum zu veränderten Finanzkennzahlen des Unternehmens wie Eigenkapitalquote und Verschuldungsgrad führt. Auf der anderen Seite wird dies für die Beurteilung der Unternehmen je nach Ratingmodell teilweise durch steigende EBIT (Ergebnis vor Zinsen und Steuern) und stark steigende EBITDA (Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) ausgeglichen.

Außerdem erhöht sich der Verwaltungsaufwand für die Fuhrparkleitung. Der Leasingnehmer muss nämlich alle IFRS-relevanten Vertragsinformationen vorhalten und unterhalten. Dazu zählen die Verbindlichkeiten für die einzelnen Fahrzeuge, Zinsanteil der Rate, Leasingdauer, Leasingraten getrennt nach Finanzrate und Dienstleistungsrate sowie Kündigungsoptionen und Restwertgarantien. Firmen sind dabei auf die Unterstützung der Leasinggeber angewiesen. Daher sollten mögliche Datenlieferungen baldmöglichst ausgelotet und abgestimmt werden. Das Reporting wird vor allem bei mehreren Leasinggebern komplex.

Mit der neuen Regelung nach IFRS 16 wird das klassische Leasing zunehmend unattraktiver, da bilanzpolitische Spielräume, wie eine Schonung der Liquidität, wegfallen. Interessant ist daher, dass über Langzeitmiete angeschaffte Dienstwagen, die maximal zwölf Monate im Fuhrpark verweilen, weiterhin nicht in die Bilanz müssen. Ob kürzere Laufzeiten, umsatz- oder nutzungsabhängige Leasingzahlungen, eines ist klar: Großkunden werden neue Anforderungen an ihre Leasinggeber richten.

Die Bundesregierung hingegen plant keine Änderung seiner nationalen Bilanzierungsstandards nach dem Handelsgesetzbuch (HGB). Aber die Änderungen in der IFRS-16-Bilanzierung zwingen die Banken dazu, ihre Bewertungsmaßstäbe und Ratingsysteme für Unternehmen mit Leasingfinanzierung neu zu justieren. Sie fordern dafür die entsprechenden Kennzahlen dieser Unternehmen ein. Daher ist es wahrscheinlich, dass sie in diesem Zusammenhang auch von den nach dem HGB bilanzierenden Firmen eben diese Kennzahlen erwarten. HGB-bilanzierende Unternehmen sollten sich daher ebenfalls auf umfangreichere Berichtswünsche ihrer Banken einstellen.