

# Zwischen Kostendruck und nachhaltiger Mobilität

Das Fuhrparkmanagement steht vor großen Herausforderungen. Unternehmen müssen jetzt proaktiv Schritte in Richtung einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie gehen.

Von Andreas Reichert

● Das Fuhrparkmanagement von heute stößt an seine Grenzen. Auch heute noch umfassen die Mobilitätsbedürfnisse von Unternehmen klassischerweise das Managen der Logistik von Waren, dem Kundenverkehr und der Mitarbeitermobilität. Doch gelangen die Aspekte der Mitarbeitendenmobilität zunehmend in den Fokus und tragen zu den größten Veränderungen bei: Einerseits soll die moderne Mitarbeitermobilität stets kosteneffizient ablaufen und dabei aufgrund der anstehenden Emissionsbilanzierung möglichst nachhaltig funktionieren. Andererseits stehen diesem Anspruch veränderte Bedürfnisse der Mitarbeitenden gegenüber. In der hybriden Arbeitswelt gibt es nur noch selten regelmäßige Pendelzeiten – Flexibilität ist gefragt. Auch entscheiden sich immer mehr Beschäftigte in Städten, gänzlich auf ein eigenes Auto zu verzichten und kommen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, Sharing-Angeboten, dem Fahrrad oder eben gar nicht zur Arbeit, weil sie von zuhause arbeiten. Jene, die ihre berufliche Laufbahn





im Fuhrpark verbracht haben, konnten beobachten, wie sich die Anforderungen von der Verwaltung von Fahrer- und Fahrzeugangelegenheiten hin zu einem Mobilitätsmanagement wandelt.

### Vier Faktoren, die das Flottenmanagement an seine Grenzen bringen können

Für viele Fuhrparkverantwortliche besteht häufig ein ungelöster Konflikt: Die Thronstellung des klassischen Dienstwagens zunehmend infrage gestellt, die Nachfrage nach Autos bleibt aber, gerade in Unternehmen, bei denen Campus oder Kunden nicht einfach mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind, bestehen. Aber die Fahrzeuge sollen effizienter genutzt werden. Auch neue Angebote wie Fahrradflotten und Scooter-Fahrzeuge muss das Fuhrparkmanagement jetzt integrieren. Doch geht beispielsweise die Integration einer Scooter-Flotte in das Mobilitätsangebot eines Unternehmens weit über den bloßen Erwerb und die Verteilung der Fahrzeuge hinaus. Es sind umfassende Schulungen und Führerscheinkontrollen notwendig. Zudem ergeben sich umfangreiche buchhalterische Anforderungen, einschließlich der Erfassung in der Bilanz und der Lohnbuchhaltung. Nach der Anschaffung eines Fahrzeugs ist das Unternehmen, respektive das Fuhrparkmanagement für dessen wirtschaftlichen Betrieb und die Veräußerung verantwortlich. So kann es vorkommen, dass speziell angepasste Fahrzeuge, die exakt auf die Mobilitätsbedürfnisse einer Person abgestimmt sind, ungenutzt auf dem Hof stehen, sobald diese Person das Unternehmen verlässt. Serviceangebote und Versicherungen können hier hilfreich sein, aber auch sie wollen bezahlt werden.

#### **Faktor eins: Steuerliche Fehlanreize**

Warum überlassen viele Arbeitgeber ihren Mitarbeitenden Fahrzeuge? Auf den ersten Blick wirkt es wie ein reines Zahlenwerk: Steuerliche Anreize suggerieren eine Win-win-Situation für beide Seiten. Ein klassisches Beispiel hierfür ist die Regelung des geldwerten Vorteils zwischen 0,25 Prozent und 1 Prozent. Dieser Bonus greift allerdings nur, wenn Unternehmen den Beschäftigten das jeweilige Fahrzeug überlassen. Organisieren sich Mitarbeitende das Fahrzeug auf eigene Faust, gibt es keine steuerliche Förderung. Das Problem ist also, dass der Arbeitgeber die Anschaffungs- und Betriebskosten gegen diese steuerlichen Vorteile abwägen muss. Überschreiten die Kosten die Ersparnisse, könnte eine Gehaltserhöhung – ganz ohne die „total cost of ownership“ eines Fahrzeugs – die klügere Wahl sein.

#### **Faktor zwei: CO<sub>2</sub>-Bilanz**

Die Anschaffung von Fahrzeugen kann steuerlich interessant sein. Doch so verlockend die Vorteile auf den ersten Blick erscheinen, sie werden oft durch die versteckten Kosten und Risiken, die damit einhergehen, geschmälert. Ideal wäre es, von den Steuervorteilen zu profitieren, ohne sich um Bilanzierung, Betrieb und Verwertung der Fahrzeuge kümmern zu müssen. Durch die Corporate Sustainability Reporting Directive, kurz CSRD, die nicht nur für Firmen mit mehr als 250 Mitarbeitern, sondern auch für zahlreiche Zulieferer großer Unternehmen verbindlich wird, muss der Fuhrpark im Scope 1 laut Greenhouse Gas Protocol erfasst werden. Ein Anstieg des CO<sub>2</sub>-Preises würde die Betriebskosten des Fuhrparks in die Höhe treiben. Abgesehen davon, haben sich viele große Unternehmen mit einem Fuhrpark auf die Fahnen geschrieben, CO<sub>2</sub>-neutral zu werden. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen diese



Fahrzeuge aber aus der Unternehmensbilanz verschwinden und dürften auch aktuell nicht länger als 12 Monate gemietet werden. Große Konzerne wie Siemens scheinen diesen Ansatz zu verfolgen. Hier können Mitarbeiter weiterhin zu vorteilhaften Konditionen Autos mieten, die nicht in der Konzernbilanz auftauchen. Je umfangreicher der Fuhrpark, desto gravierender sind die Vorteile des Outsourcings aus der Unternehmensperspektive. Beim Pendeln und bei Geschäftsreisen funktioniert Outsourcing jedoch nicht. Denn hier müssen die Emissionen im Scope 3 des GHG Protocols unabhängig von den Besitzverhältnissen erfasst werden.

### Faktor drei: Elektrifizierung

Auch die Elektrifizierung des Fuhrparks schreitet – gemessen an den Vorgaben für 2030 – zu langsam voran, wie die Auswertung der New Mobility Consulting-Gruppe Project Climate zeigt. Gründe sind neben den Lieferengpässen die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur und dessen Abrechnung. Häufig müssen sowohl beim Arbeitgeber als auch beim Arbeitnehmer Wallboxen installiert und über Softwarelösung zur Auslesung der Nutzungsdaten und Abrechnungsdaten verbunden werden.

### Faktor vier: Herausforderung Corporate Car Sharing

Beim Corporate Car Sharing kann über ein Buchungssystem ein Firmenwagen mehreren Mitarbeitenden zur Verfügung stehen. Das ist im Grunde eine feine Sache, da sie seltener ungenutzt bleiben und die Gesamtkosten des Fuhrparks pro Fahrer sinken. Allerdings treten steuerliche Komplikationen auf, wenn diese Fahrzeuge auch privat genutzt werden sollen, ähnlich wie bei herkömmlichen Dienstwagen. Denn wer auf ein Fahrtenbuch verzichten möchte und die 0,25-Prozent- bis 1-Prozent-Regelung für geldwerte Vorteile anwendet, muss diese für alle fahrberechtigten Mitarbeitenden

## Greenhouse Gas Protocol

Das Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol) ist ein nicht verbindlicher, aber international anerkannter Standard, nach dem Unternehmen und Organisationen ihre Treibhausgasemissionen messen und transparent machen können. Die zu bilanzierenden Emissionen sind in drei Bereiche (Scopes) eingeteilt.

Scope 1 beinhaltet alle direkten Emissionen, die durch eigene oder kontrollierte Quellen des Unternehmens entstehen. Beispiele sind Emissionen der Unternehmensfahrzeuge oder der Heizanlage.

Scope 2 bezieht sich auf Emissionen der Energieproduzenten, von denen Unternehmen ihre Energie beziehen (energieindirekte Emissionen).

Scope 3 umfasst alle anderen indirekten Emissionen von Quellen, die nicht im Besitz oder unter Kontrolle des Unternehmens stehen, für dieses aber aktiv sind. Beispiele sind Geschäftsreisen, Fahrten zur Arbeit oder die Produktion von Zulieferungen.

umzusetzen. Dies kann dazu führen, dass Mitarbeitende, die das Fahrzeug seltener nutzen, unverhältnismäßig hohe Steuern zahlen, während Vielfahrende relativ wenig versteuern. Als Konsequenz dieses Ungleichgewichts werden in der Praxis häufig die geteilten Dienstwagen deshalb auch nur für Dienstreisen zur Verfügung gestellt. Abhilfe kann ein Mobilitätsbudget schaffen, über das auch private Fahrten automatisiert abgerechnet werden können, sofern der Mobilitätsbudgetanbieter dies ermöglicht.

## Ganzheitliche Mobilität statt Insellösungen

Zusammengefasst bestehen folgende Herausforderungen für ein modernes Fuhrparkmanagement:

1. Fahrzeuge müssen effizienter genutzt werden, wie zum Beispiel durch die Einführung von Corporate Car Sharing.
2. Die teilweise Auslagerung der Fahrzeuge über Gehaltsumwandlungs-/Mietabomodelle verbessert die Emissionsbilanz.
3. Notwendig werden alternative Mobilitätslösungen, bei denen Unternehmen die Fahrzeuge nicht selbst besitzen oder halten.
4. Die umfassende Datenerfassung in Bezug auf Emissionen und Nutzung müssen fürs Pendeln, den Fuhrpark, die Stromnutzung und Geschäftsreisen erfasst werden.
5. Die Bereitstellung und Abrechnung von E-Autos im Fuhrpark muss aufwandsärmer werden.

Unterstützung können Mobilitätsplattformen bieten, die über das Outsourcing von Mobilitätsangeboten sowohl erhebliche Kosteneinsparungen als auch gesteigerte Flexibilität bieten. Die Plattformen lassen sich sehr grob unterteilen in Lösungen, die das Buchungserlebnis betonen, und solche, die bei der Umsetzung von Mobility Policies und Abrechnung versiert sind. Beides kann, je nach Zielstellung und Möglichkeiten des Unternehmens, seine Vorteile haben. Unternehmen sollten ihre Mobilitätsstrategie klären, bevor sie sich entscheiden: Soll die Motivation der Beschäftigten zur Nutzung und eine möglichst komfortable Buchung im Vordergrund stehen? Können die Personalabteilung oder eingebundene Steuerexperten oder Outsourcingexperten Verwaltungs- und Buchungsaufwand übernehmen? Oder sollen die Abrechnungen und die Budgetverwaltung auch vom Plattformanbieter mitübernommen werden? Die starren Grenzen zwischen den Angeboten sind dabei, sich aufzulösen, da viele Anbieter ihr Spektrum erweitern. Schon heute gibt es ausgesuchte Plattformen, die Rechnungen aus dem Fuhrpark, Geschäftsreisen, Pendlermobilität und privater Mobilität erfassen und bei Bedarf auch über die Lohnabrechnung erstatten. Auch Buchungsoptionen wie das Deutschlandticket sind inzwischen im Angebot mancher Plattformanbieter. Gute Mobilitätsplattformen erleichtern nicht nur die Organisation der Mitarbeitendenmobilität, sondern können auch wertvolle Daten für Reportings und Nachhaltigkeitsberichte bereitstellen.

Essenziell ist, dass Unternehmen den Mobilitätsansatz über verschiedene Abteilungen hinweg betrachten und sich der unterschiedlichen Herausforderungen bewusst werden, bevor sie Entscheidungen treffen. Für maßgeschneiderte Lösungen sollten sie den Mobilitätsprozess ganzheitlich sehen und auch die Expertise spezialisierter Mobilitätsanbieter in Anspruch nehmen. ■■■

ANDREAS REICHERT ist Co-Founder des Mobility-Unternehmens Mobiko.