

DIENSTWAGENREGELUNGEN AUF DEM PRÜFSTAND

Immer mehr Unternehmen differenzieren ihre Policies

Von David Voggeser



Dienstwagen sind als Benefits weiterhin stark nachgefragt.

© Stockbyte/Thinkstock/Getty Images.

Die automobilen Faszination ist nach wie vor insbesondere in Deutschland groß. Was allgemein für das Auto gilt, trifft im Speziellen auch auf den Dienstwagen zu. Wie kaum eine andere Nebenleistung ist er immer noch Wunsch und Ziel vieler Mitarbeiter. Die Gründe hierfür sind unterschiedlich und reichen vom finanziellen Vorteil – bessere Konditionen für Firmen, Steuererleichterungen – über die funktionale Unterstützung in der

Ausübung einer bestimmten Tätigkeit – Vertrieb, Service etc. – bis hin zu sozialen Gründen – Firmenwagen als Symbol von Hierarchie und Erfolg. Aktuell wird das Thema immer stärker im Kontext von Mobilität gesehen.

Ausgelöst durch die veränderten Mobilitätsansprüche, befinden sich Dienstwagenregelungen seit geraumer Zeit im Wandel. Sie werden differenzierter und schließen neue Themen ein. Generell verschiebt sich der

Blick auf den Dienstwagen vom Statusgegenstand, bei dem „immer größer“, „immer schneller“ und natürlich „immer teurer“ die Maximen darstellten, hin zur Funktionalität, also zu grundsätzlichen Fragen der Mobilität – und dies sowohl auf der Angebots- wie auf der Nachfrageseite.

Dienstwagen immer häufiger als Bestandteil von Mobilitätsregelungen

Dienstwagen sind mittlerweile vielfach Bestandteil eines breiten Mobilitätsangebots von Unternehmen im Rahmen der Nebenleistungen: Das Firmen-E-Bike ist in Großstädten oft schon genauso selbstverständlich wie das Jobticket. Die Angebotsvielfalt scheint aber ihr Maximum erreicht zu haben, denn sie wird mittlerweile wieder zurückgefahren. Auch in diesem Themenfeld gilt: Das Angebot ist in der Regel mehr als nur ein zusätzlicher, extern eingekaufter Kostenfaktor. Es muss administriert werden und ist für die HR-Abteilung unter Umständen eine Ablenkung von strategischen Themen.

So konzentrieren sich Unternehmen wieder auf weniger, dafür aber beliebte Angebote. Mittel zum Zweck ist dabei oft ein Produktportfoliomanagement, wie es zum Beispiel aus der Konsumgüterindustrie bekannt ist. Angeboten werden hier Leistungen und Prozesse zu- ➤

geordnet, ebenso Kosten wie auch die Nachfrage. Am Ende ergibt sich über eine Matrixdarstellung ein in der Regel eindeutiges Bild der Angebotslandschaft mit ihren Stärken und Schwächen.

In der Frage, welche Mobilitätslösungen von Mitarbeitern in welcher Intensität nachgefragt werden, zeigt sich ein genereller Unterschied zwischen Großstädten und dem Land. Insbesondere in ländlichen Regionen, in denen die Verkehrsinfrastruktur stark auf das eigene Fahrzeug ausgerichtet ist, stellt der Dienstwagen noch immer die mit Abstand begehrteste Nebenleistung im Vergütungspaket dar. Dessen ungeachtet erfahren auch in Metropolen wie Berlin, Frankfurt oder München Dienstwagen ein Revival. Sobald Kinder in die tägliche Planung ihrer berufstätigen Eltern integriert werden müssen, wird der Dienstwagen auch für die jüngeren Generationen als Nebenleistung wieder attraktiv.

Aber auch bei den Größen und Typen der Dienstwagen hat sich Gravierendes getan. In den vergangenen Jahren ist das Downsizing von Verbrauch und Leistung zum Alltag geworden. Statt großer, möglichst hoch motorisierter Fahrzeuge werden oft kleinere, sparsamere Modelle ausgewählt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass nur noch Smarts oder Fahrzeuge der Golfklasse als Dienstwagen geordert werden. Die Nachfrage nach großen, schnellen Fahrzeugen ist weiter gegeben. Aber individuelle Mobilitätsanforderungen führen auch hier zu einer größeren Bandbreite des Angebots.

In puncto Elektromobilität ist das Bild differenzierter, als es der erste Blick vermuten lässt. Fuhrparks können schlicht nicht von heute auf morgen umgestellt werden.

Dies scheidet schon an simplen technischen Fragen wie der Strominfrastruktur. Noch lässt sich nicht in jedem Haushalt ein Schnellladesystem installieren, und kollektive Stromtankstellen in Parkhäusern oder an sonstigen öffentlichen Parkplätzen sind rar. Hinzu kommen steuerliche Fragen, zum Beispiel die Frage nach dem geldwerten Vorteil eines auf dem Firmengelände geladenen Dienstwagens.

Entsprechend dieser noch wenig günstigen und zum Teil unklaren Rahmenbedingungen sind die Arbeitgeberangebote bei Elektroautos hierzulande begrenzt. In unseren Nachbarländern, nicht zuletzt in den Niederlanden, sieht das schon anders aus. In Deutschland dagegen erfolgt ein schrittweiser Wechsel hin zu Hybridmodellen und sparsameren Motoren, und hier – das wird viele überraschen – auch weiter zu Dieselmotoren.

Differenziertere Dienstwagenregelungen

Die meisten Unternehmen legen inhaltliche Regelungen mit Bezug auf den Dienstwagen in Dienstwagenrichtlinien fest. In der Vergangenheit waren Veränderungen hier eher durch optische Vorgaben wie Farbe oder Fahrzeugtyp bedingt. Inzwischen beeinflussen auch Navigations-, Info- und Entertainmentsysteme die entsprechenden Vertragswerke. Schließlich erhält das Thema Nachhaltigkeit und wirtschaftliches Fahren einen immer stärkeren Einfluss. In manchen Unternehmen ist die Dienstwagenregelung sogar zur Mobilitätsrichtlinie geworden. In dieser werden neben dem Hauptbestandteil Dienstwagen auch alle anderen Mobilitätslösungen definiert.

Grundsätzlich ist eine Tendenz zu immer genaueren Dienstwagenregelungen zu beobachten. Neben Sicherheits-, Kommunikations- und Servicepaketen betrifft das insbesondere Vorgaben zu CO₂-Emissionsgrenzen. Letztere werden zunehmend mit Blick auf umweltbewusstes Fahren eingeführt, das Unternehmen wiederum häufig als Beitrag im Rahmen einer CSR-Strategie sehen. In diesem Kontext wird oftmals die freiwillige Wahl eines kleineren, effizienteren Automodells gefördert, das sowohl einen geringeren CO₂-Wert und Verbrauch aufweist als auch günstiger in Anschaffung und Unterhalt ist.

Mehr als 60 Prozent der DAX- und MDAX-Unternehmen haben eine solche Grenze in ihren Dienstwagenregelungen festgehalten. Dabei hängen die Emissionsgrenzen von der Berichtsebene ab. Auf der ersten Berichtsebene unterhalb des Vorstands beträgt die Grenze in etwa 170 Gramm pro Kilometer, auf der zweiten sind es bereits rund 140 Gramm pro Kilometer. Allerdings stellen diese Werte nur eine Momentaufnahme dar. Die Tendenz bei den Emissionsgrenzen ist weiter schnell und deutlich fallend. ◀



David Voggeser,
Manager
hkp///group

david.voggeser@hkp.com
www.hkp.com/de