

Rechtliche Aspekte der Fuhrparkverwaltung von Nutzfahrzeugen



In Fuhrparks, in denen die Verwendung des Firmenwagens entweder als reines Arbeits- oder Transportmittel im Vordergrund steht, überwiegt häufig der Anteil an Kombinations- und Nutzfahrzeugen – von den Fahrzeugen für die Geschäftsleitung und Führungskräfte einmal abgesehen. Bei der Gestellung reiner „Arbeitsfahrzeuge“ ist der Firmenwagen regelmäßig weder als Gehaltsbestandteil noch als Motivationsmittel relevant. Deswegen wird in der Praxis vielfach kein besonderes Regelungsbedürfnis bei der Dienstwagenüberlassung von Nutzfahrzeugen gesehen. Dennoch bestehen bei der Verwaltung nutzfahrzeugorientierter Fuhrparks gegenüber anderen Fahrzeugflotten gewisse Besonderheiten, die auch vielschichtige Anforderungen an das Flottenmanagement stellen.

Car Policy im Nutzfahrzeugfuhrpark

Auch bei der Verwaltung von nutzfahrzeugorientierten Fuhrparks steht am Anfang regelmäßig die „Car Policy“, in der die unternehmensinterne Entscheidung festgelegt wird, welcher Arbeitnehmer unter welchen Bedingungen ein Geschäftsfahrzeug erhalten und nutzen kann oder soll. Fuhrparkmanager finden hier stets wichtige Informationen darüber, welche Kriterien bei der Dienstwagenüberlassung überhaupt gelten sollen und welche Fahrzeugmarken und -typen sowie Leistungs- und Ausstattungsmerkmale innerhalb bestimmter Preisobergrenzen in Betracht kommen. Anders als bei einem privat auch gut nutzbaren Kombi wird jedoch bei reinen Nutzfahrzeugen dem Umstand, dass ein Mitarbeiter die Wahl der Ausstattung innerhalb der Preisgrenzen selbst bestimmen kann, kaum eine Bedeutung zufallen. Hier werden eher praktische betriebliche Aspekte wie die Ausstattung von Fahrzeugen mit Werkzeug- und Lagerhaltungssystemen im Vordergrund stehen. Dennoch sollte man diesen Punkt nicht gänzlich vernachlässigen, denn eine möglichst vollständige „Car Policy“ macht durchaus Sinn auch im Hinblick auf anderweitige Firmenfahrzeuge wie beispielsweise für Führungskräfte.

Dienstwagenüberlassungsregelung im Nutzfahrzeugfuhrpark

Im nutzfahrzeugorientierten Fuhrpark werden einzelne Mitarbeiter oder bestimmte Gruppen von Mitarbeitern nach Bedarf meist auf einen Pool von Fahrzeugen verwiesen. Natürlich kön-

nen im Einzelfall auch bestimmte Firmenfahrzeuge einzelnen Mitarbeitern oder Mitarbeitergruppen fest zugeordnet werden. In all diesen Fällen sollte unbedingt darauf geachtet werden, dass die Überlassung des Firmenfahrzeugs wenigstens im Arbeitsvertrag mitgeregelt, besser aber in einem separaten Dienstwagenüberlassungsvertrag für den konkreten Einzelfall vereinbart wird. So können im Arbeitsvertrag die wesentlichen Eckpunkte der Fahrzeugüberlassung festgeschrieben werden, wenn es beispielsweise darum geht, festzulegen, dass der Arbeitnehmer überhaupt einen Firmenwagen zur Nutzung erhält oder dass er über eine Fahrerlaubnis verfügen muss, um seine Tätigkeit ausüben zu können. Das sind für den Fuhrparkmanager die Grundprämissen der Fahrzeugüberlassung. Wesentlich praktikabler ist es, die Details der Überlassung eines Firmenwagens als Ergänzung zum Arbeitsvertrag in einem gesonderten Dienstwagenüberlassungsvertrag zu vereinbaren.

Bereits bei dem notwendigen Mindestinhalt einer Regelung zur Dienstwagenüberlassung zeigt sich, dass vor allem im Hinblick auf das „Ob“ und das „Wie“ einer Ausgestaltung der Privatnutzung und in Bezug auf die Versteuerung des Geschäftsfahrzeugs im Einzelnen völlig unterschiedlicher Regelungsbedarf besteht. So kann es für den Außendienstler durchaus attraktiv sein, den schicken Kombi auch privat sowie für Urlaubsfahrten nutzen zu können, während es einem Kundendienstmonteur viel eher darauf ankommen mag, das Fahrzeug nach dem dienstlichen Einsatz auch zu Fahrten von der Wohnung zum Betrieb und zurück nutzen zu dürfen. Ferner gibt es auch aus Unternehmer- und Arbeitgebersicht aus steuerlichen Aspekten durchaus gewichtige Gründe, die für eine völlige Untersagung der privaten Nutzung eines Firmen-Nutzfahrzeugs sprechen können. So kann durch ein Verbot der Privatnutzung klar gestellt werden, dass beispielsweise ein Auslieferungsfahrer mit dem Lieferwagen der Firma nicht auch noch im Nebenjob private Transporte besorgen darf.

All diesen Aspekten kann aber nur dann Rechnung getragen werden, wenn man eine entsprechende Regelung zur Dienstwagenüberlassung trifft. Anders herum gesagt ist es also keine

Lösung, dem Mitarbeiter irgendwie nur die Autoschlüssel und ein Fahrzeug für die betriebliche Nutzung zu übergeben oder diese in einem Pool zur Verfügung zu stellen. Eine solche stillschweigende Überlassung eines Firmenwagens außerhalb jeglicher schriftlicher Vereinbarungen birgt jede Menge Streitpotenzial in sich. Um hier späteren Streitigkeiten vorzubeugen oder diese zumindest einzugrenzen, sollte unbedingt vor der Überlassung von Firmenfahrzeugen dieselbe bereits klar und eindeutig im Arbeitsvertrag oder besser in einem Dienstwagenüberlassungsvertrag geregelt werden. Ansonsten kann jeder ungeregelt gebliebene Punkt zusätzlichen Zündstoff bieten.

Führerscheinkontrolle durch die Fuhrparkleitung

Der Fahrzeughalter – dies ist in erster Linie das Unternehmen, das den Dienstwagen angeschafft hat – muss sich unter dem Gesichtspunkt der Halterhaftung regelmäßig die sichere Überzeugung davon verschaffen, dass alle Fahrzeugführer im Besitz der erforderlichen, uneingeschränkt gültigen Fahrerlaubnis sind. Dies gilt sowohl für die Fahrer von fest zugeordneten Dienstfahrzeugen, insbesondere aber auch für die Fahrer von Poolfahrzeugen, die täglich – teilweise sogar mehrfach – wechseln. Üblicherweise wird die Geschäftsführung eines Unternehmens ihre eigene Halterverantwortung durch organisatorische Maßnahmen auf dritte Personen, hier vor allem auf einen Fuhrparkverantwortlichen, übertragen. Damit treffen den halterverantwortlichen Fuhrparkleiter sämtliche Pflichten eines Fahrzeughalters unmittelbar. Der Fuhrparkleiter darf sich daher insbesondere nicht darauf verlassen, dass ein als Kraftfahrer angestell-



ter Mitarbeiter schon „kraft Arbeitsvertrag“ im Besitz eines Führerscheins ist, weil das Erfordernis im Arbeitsvertrag, zur Ausübung der Tätigkeit eine entsprechende Fahrerlaubnis zu besitzen, keinerlei Garantie dafür bietet, dass der betreffende Mitarbeiter nicht inzwischen den Führerschein verloren oder ein Fahrverbot kassiert hat. Der Fuhrparkleiter kann daher nur durch regelmäßige Einsichtnahme in den Original-Führerschein kontrollieren, ob der betreffende Fahrer im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis ist. Zu empfehlen ist, die Kontrolle regelmäßig, beispielsweise alle sechs Monate durchzuführen und schriftlich zu dokumentieren. Die Art der Fahrzeugnutzung kann dabei Auswirkungen auf die erforderliche zeitliche Kontrolldichte sowie die Art und Weise der Führerscheinkontrolle haben.

Überwachung und Kontrolle des Fahrpersonals

Übernimmt der Flottenmanager in eigener Verantwortung Aufgaben, die ansonsten der Geschäftsführung des Unternehmens oder dem Betriebsinhaber obliegen, hat dies neben den üblichen Fragen zur Halterhaftung auch anderweitige Auswirkungen, die gegebenenfalls eine eigenständige Haftung des Fuhrparkleiters begründen können. So hat der Fuhrparkleiter, der neben dem Fuhrpark auch die Verantwortung für das Fahrpersonal (Fahrer und Beifahrer) übernommen hat, das Fahrpersonalgesetz zu beachten, welches mit seinen Verordnungen unter anderem die Arbeits-, Lenk-, Schicht- und Ruhezeiten sowie das Erstellen von Nachweisen hierüber regelt. Die Übernahme entsprechender Pflichten liegt schon in der Übernahme der Aufgabe der eigenverantwortlichen Einteilung der Fahrer auf die Fahrzeuge des Fuhrparks.

Zu beachten ist, dass das Gesetz nicht nur für Vollzeitbeschäftigte gilt, sondern auch für Aushilfsfahrer, die nur gelegentlich für einen Arbeitgeber tätig sind (vgl. OLG Hamm, vom 13.2.2003, Az:1 Ss OWI 1064/02). Jeder Fahrer, der ein Kraftfahrzeug mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger lenkt (bei Fahrpersonal mit Arbeitsverhältnissen im Geltungsbereich des Arbeitszeitgesetzes auch bei Fahrzeugen unter 2,8 t) muss damit unabhängig von der Ausgestaltung seines Arbeitsverhältnisses einen Nachweis über Lenk- und Ruhezeiten führen.

Zu beachten ist, dass Mitglieder des Fahrpersonals die Schaublätter und Tätigkeitsnachweise der Vortage, die nicht mehr mitzuführen sind, unverzüglich dem an Stelle des Unternehmers verantwortlichen Fuhrparkmanager auszuhandigen haben. Neben der Überwachung der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten muss der Fuhrparkleiter mit Verantwortung für den Einsatz des Fahrpersonals auch für Bescheinigungen über arbeitsfreie Tage der Fahrer sorgen. Ist eine Kontrolle über Schaublätter nicht möglich, muss der Fuhrparkleiter dem Fahrer vor Fahrtantritt eine Bescheinigung über arbeitsfreie Tage in der betreffenden Kalenderwoche ausstellen. Verstöße gegen die Vorschriften des Fahrpersonalgesetzes können als Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeld geahndet werden, wobei es hier neben dem Unternehmer auch den Fuhrparkleiter selbst treffen kann, an den bestimmte Aufgaben - wie die Überwachung des Fahrpersonals - eigenverantwortlich delegiert worden sind.

Dienstanweisung und Freisprechanlage contra Handy am Steuer

Beim Einsatz von Nutzfahrzeugen ist es sehr häufig anzutreffen, dass Arbeitnehmer aus betrieblichen Gründen ständig telefonisch erreichbar sein müssen. Sofern das Unternehmen zu diesem Zwecke Mobiltelefone zur Verfügung stellt und im Dienstwagen einsetzt, muss der Fuhrparkmanager unbedingt darauf achten, dass das Telefonieren der Mitarbeiter während der Fahrzeugbenutzung nicht nur entsprechend geregelt, sondern auch technisch gelöst wird. Denn der Arbeitgeber hat schon aus Gründen der Fürsorge in solchen Fällen dem Arbeitnehmer im Firmenwagen eine nach § 23 Abs.1a StVO zulässige Freisprecheinrichtung zur Verfügung zu stellen. Da der Fuhrparkleiter in den seltensten Fällen Einfluss auf den Inhalt von Arbeitsverträgen hat, muss er schon zur Vermeidung einer eigenen Mithaftung dafür sorgen, dass entsprechende Dienstanweisungen zur Benutzung des Mobiltelefons im Firmenwagen aufgestellt werden oder derartige im Dienstwagenüberlassungsvertrag mit geregelt wird. Bei der Erstellung einer Dienstanweisung sollte dann aus Sicherheitsgründen ausdrücklich vorgeschrieben werden, dass selbst bei Vorhandensein einer Freisprecheinrichtung das Fahrzeug im Rahmen der Möglichkeiten des fließenden Verkehrs angehalten werden muss. Schließlich muss der halterverantwortliche Fuhrparkleiter sicherstellen, dass durch organisatorische Maßnahmen wie den Einbau von Freisprechanlagen Anrufe des Arbeitgebers während der Fahrt nicht zur Unfallursache werden können.

+++ Wichtige Entscheidungen zur Dienstwagenbesteuerung +++

FAHRTENBUCH

Fahrtenbuch kann trotz kleiner Mängel ordnungsgemäß sein

Die Aufzeichnungen im Fahrtenbuch müssen eine hinreichende Gewähr für ihre Vollständigkeit und Richtigkeit bieten. Kleinere Mängel führen nicht zur Verwerfung des Fahrtenbuchs und Anwendung der 1 %-Regelung, wenn die Angaben insgesamt plausibel sind. Dies hat der Bundesfinanzhof (BFH) in einem kürzlich veröffentlichten Urteil klargestellt.

Zunächst hat der BFH nochmals bestätigt, dass bei einer Privatnutzung des Dienstwagens entweder die 1 %-Regel zur Anwendung kommt oder ein Fahrtenbuch zu führen ist: Ist wegen der Befugnis, einen Dienstwagen auch privat zu nutzen, ein geldwerter Vorteil anzusetzen, so ist dessen Höhe nach der 1 %-Regelung zu bewerten, sofern nicht das Verhältnis der privaten Fahrten zu den übrigen Fahrten durch ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch nachgewiesen wird (§ 8 Abs. 2 Sätze 2 bis 4 i.V.m. § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG).

Ferner hat der BFH sich mit der Frage auseinandergesetzt, wann ein Fahrtenbuch als ordnungsgemäß anzusehen ist: Der Begriff des ordnungsgemäßen Fahrtenbuchs ist gesetzlich nicht näher bestimmt. Durch die Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs (BFH) sind jedoch die Voraussetzungen, die an ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch zu stellen sind, im Wesentlichen geklärt. Ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch muss hiernach zeitnah und in geschlossener Form geführt werden. Die zu erfassenden Fahrten einschließlich des an ihrem Ende erreichten Gesamtkilometerstandes müssen im Fahrtenbuch vollständig und in ihrem fortlaufenden Zusammenhang wiedergegeben werden. Dabei ist jede einzelne berufliche Verwendung grundsätzlich für sich und mit dem bei Abschluss der Fahrt erreichten Gesamtkilometerstand des Fahrzeugs aufzuzeichnen.

Besteht eine einheitliche berufliche Reise aus mehreren Teilabschnitten, so können diese Abschnitte miteinander zu einer zusammenfassenden Eintragung verbunden werden. Es genügt dann die Aufzeichnung des am Ende der gesamten Reise erreichten Kfz-Gesamtkilometerstands, wenn zugleich die einzelnen Kunden oder Geschäftspartner im Fahrtenbuch in der zeitlichen Reihenfolge aufgeführt werden, in der sie aufgesucht worden sind. Wird andererseits der berufliche Einsatz des Fahrzeugs zugunsten einer privaten Verwendung unterbrochen, so stellt diese Nutzungsänderung wegen der damit verbundenen unterschiedlichen steuerlichen Rechtsfolgen einen Einschnitt dar, der im Fahrtenbuch durch Angabe des bei Abschluss der beruflichen Fahrt erreichten Kilometerstands zu dokumentieren ist.

Dies heißt, dass bei mehreren Teilabschnitten einer Fahrt eine zusammenfassende Eintragung zulässig ist, dass aber Unterbrechungen durch private Verwendungen aufgezeichnet werden müssen. Zudem hat der BFH zum Ausdruck gebracht, dass beim Fahrtenbuch eine hinreichende Gewähr für die Vollständigkeit und Richtigkeit zwingend ist, während kleine Mängel unschädlich sind.

Die Aufzeichnungen im Fahrtenbuch müssen außerdem eine hinreichende Gewähr für ihre Vollständigkeit und Richtigkeit bieten. Sie müssen mit vertretbarem Aufwand auf ihre materielle Richtigkeit hin überprüfbar sein. Weisen die Fahrtenbücher inhalt-

Fortsetzung auf S. 84

+++ Wichtige Entscheidungen zur Dienstwagenbesteuerung +++

liche Unregelmäßigkeiten auf, kann dies die materielle Richtigkeit der Kilometerangaben in Frage stellen. Ebenso wie eine Buchführung trotz einiger formeller Mängel aufgrund der Gesamtbewertung noch als formell ordnungsgemäß erscheinen kann, führen jedoch auch kleinere Mängel nicht zur Verwerfung des Fahrtenbuchs und Anwendung der 1 %-Regelung, wenn die Angaben insgesamt plausibel sind. Maßgeblich ist, ob trotz der Mängel noch eine hinreichende Gewähr für die Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben gegeben und der Nachweis des zu versteuernden Privatanteils an der Gesamtfahrleistung des Dienstwagens möglich ist.

Im zur Entscheidung stehenden Fall wurde zum einen eine Fahrt, für die eine Tankrechnung vorlag, nicht aufgezeichnet. Nach Auffassung des BFH wäre es unverhältnismäßig, wegen dieses Mangels die Ordnungsmäßigkeit des Fahrtenbuchs insgesamt zu versagen. Außerdem bestanden in einem Kalenderjahr in zwei Fällen zwischen den Kilometerangaben laut Fahrtenbuch und Werkstattrechnungen keine genauen Übereinstimmungen. Hier bestätigte der BFH die Ansicht des Finanzgerichts, dass die Angaben über die Kilometerstände in Werkstattrechnungen erfahrungsgemäß häufig ungenau seien. Der Abweichung in den Angaben zwischen Werkstattrechnungen und Fahrtenbuch könne deshalb nur indizielle Bedeutung zukommen. Der Steuerpflichtige ist nicht verpflichtet, die laut Routenplaner vorgegebene kürzeste Strecke zu wählen bzw. bei Abweichung besonderen Aufzeichnungsaufwand zu betreiben.

(Bundesfinanzhof, Urteil vom 10.04. 2008, Az. VI R 38/06)

Ordnungsgemäßes Fahrtenbuch

1. Die berufliche Verschwiegenheitspflicht eines Wirtschaftsprüfers führt nicht dazu, dass die Anforderungen an ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch (§ 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 3 EStG) zu reduzieren sind.
2. Berufliche Reisen, die sich über mehrere Tage erstrecken, dürfen nicht zu einem Eintrag zusammengefasst werden. Das FG Hamburg hat mit der Entscheidung ein Fahrtenbuch abgelehnt, in dem der Fahrer eine mehrtägige Geschäftsreise zu einem einzigen Eintrag namens „Mandantenbetreuung“ zusammengefasst hatte.

(Finanzgericht Hamburg, Urteil vom 17.01.2007, Az. 8 K 74/06)

Anmerkung:

Fahrtenbücher werden bei Betriebsprüfungen am häufigsten vom Finanzamt bemängelt. Zwar hat der Bundesfinanzhof (BFH) das Zusammenfassen mehrerer Fahrten zu einem Eintrag im Fahrtenbuch erlaubt. Dies galt allerdings nur für Fahrer, die am selben Tag nacheinander mehrere Geschäftspartner aufsuchen, wobei diese Ziele in zeitlicher Reihenfolge aufzulisten sind. Mehrtägige Fahrten sollten dagegen nicht zusammengefasst, sondern nach einzelnen Etappenzielen aufgeteilt werden. Für jedes angefahrte Ziel sollten außerdem der Reisegrund und/oder der dort besuchte Geschäftspartner mit Namen und Adressen angegeben werden. Nach der Rechtsprechung des BFH sind beim Fahrtenbuch lediglich „kleine Mängel“ zu verzeihen, wenn diese nur vereinzelt auftreten und sich nicht durch Häufigkeit zu ernsthaften Fehlern auswachsen. Beim Zusammenfassen einzelner Fahrten handelt es sich jedoch sich um einen unverzeihbaren Fehler.

Ladungssicherungsverstöße des Fahrers – ein Haftungsrisiko für Fuhrparkleiter

Verstöße gegen Vorschriften über die Ladungssicherung kommen in der Praxis recht häufig vor. Grund genug für das Fuhrparkmanagement, hier zumindest stichprobenartig und regelmäßig vor Fahrtbeginn ein wachsames Auge auf die ordnungsgemäße Sicherung der Ladung durch die Fahrer zu werfen, insbesondere dann, wenn es keinen eigens dafür zuständigen Lademeister im Betrieb gibt. Die Pflicht zur Ladungssicherung eines Kraftfahrzeugs nach § 22 StVO trifft nämlich neben Fahrer und Halter auch jede andere für die Ladung des Fahrzeuges verantwortliche Person (vgl. OLG Stuttgart, Beschluss vom 27.12.1982, VRS 64, 308, 309).

Der Fahrer muss jedenfalls vor Beginn der Fahrt die ordnungsgemäße Sicherung der Ladung überprüfen. Die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs darf durch die Ladung nämlich nicht beeinträchtigt werden (vgl. § 23 Abs. 1 S. 2 StVO). Auch während der Fahrt kann daher eine erneute Überprüfung der Ladung nötig werden, beispielsweise nach dem Befahren holperiger Straßenabschnitte. Als Ladung sind alle in oder an einem Fahrzeug untergebrachten und beförderten Sachen anzusehen, wobei jedoch Heckträgersysteme sowie die Fahrzeugausstattung selbst nicht hierunter fallen. Grundsätzlich hat nach § 22 Abs. 1 StVO die Sicherung so zu erfolgen, dass die Ladung auch bei einer Vollbremsung oder einer plötzlichen Ausweichbewegung nicht verrutscht oder herunter fällt. Bei „losen“ Gütern muss außerdem sichergestellt werden, dass auch kleine Teile nicht herunterfallen können.

Bei der Ladungssicherung sind neben den einschlägigen Verkehrsregeln nach §§ 22 Abs.1, 23 Abs.1 S.2 StVO auch die anerkannten Regeln der Technik zu beachten, hier vor allem die VDI-Richtlinie 2700 sowie die einschlägigen Gefahrgutvorschriften. Sofern für die Ladungssicherung sachkundige Kenntnisse nötig sind, muss der Fahrer sich diese selbst aneignen. Ist kein verantwortlicher Lademeister im Betrieb vorhanden, ist daher auch dem Fuhrparkmanagement anzuraten, sich hier fachkundig zu machen.

Verstöße gegen die Verkehrsregeln in §§ 22 Abs.1, 23 Abs.1 S.2 StVO stellen gemäß §§ 49 Abs.1 Nr.21 und 22 StVO, 24 StVG Ordnungswidrigkeiten dar und können damit letztlich auch auf den halterverantwortlichen Fuhrparkleiter persönlich „durchschlagen“, vor allem dann, wenn eine nicht gesicherte Ladung verkehrgefährdend auf der Straße liegen bleibt und es dadurch zu einem Unfall kommt. Dann kommt unter Umständen auch strafrechtliche Haftung beispielsweise nach § 229 StGB wegen fahrlässiger Körperverletzung oder nach § 315b Abs.1 Nr.2, 3 StGB wegen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr in Betracht.

Steuerliche Fragen – 1%-Methode auch für Nutzfahrzeuge?

Dass für repräsentative Firmenwagen der Geschäftsleitung der jeweilige Firmenwagenfahrer den so genannten geldwerten Vorteil für die

private Nutzung versteuern muss, versteht sich eigentlich von selbst. Reine Nutzfahrzeuge wie Kastenwagen, Zugmaschinen und Lastwagen blieben dagegen bislang steuerfrei. Das Finanzgericht Schleswig-Holstein (Kiel) hat hierzu mit Urteil vom 1.12.2006 (Az.: 1 K 81/04) entschieden, dass die Ein-Prozent-Regelung auch bei Nutzfahrzeugen wie Kombinationsfahrzeugen angewendet werden kann.

In dem vom FG Kiel entschiedenen Fall hatte der Gesellschafter-Geschäftsführer eines Handwerksunternehmens einen zweisitzigen Kastenwagen des Typs Opel Combo mit fensterlosem Aufbau, Materialschranken und Werkzeug für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte genutzt. Nach einer Betriebsprüfung setzte das Finanzamt neben dem geldwerten Vorteil für die tägliche Fahrstrecke zur Arbeit auch einen geldwerten Vorteil für die Privatnutzung an und berechnete dafür monatlich ein Prozent des inländischen Listenpreises bezogen auf den Zeitpunkt der Erstzulassung. Das Finanzgericht Kiel gab dem Finanzamt Recht. Bei dem Opel Combo handele es sich um ein Kombinationsfahrzeug, welches nach allgemeinen Erfahrungssätzen einer nicht nur gelegentlichen privaten Mitbenutzung zugänglich und deshalb in die 1%-Regelung einzubeziehen sei. Auf die nach Kraftfahrzeugsteuerrecht oder Straßenverkehrsrecht vorzunehmende Klassifizierung komme es dabei nicht an (vgl. BFH-Urteil vom 13.2.2003, Az.: X R 23/01, BStBl II 2003, 472).

Um zu vermeiden, dass das Finanzamt auf der Grundlage des genannten Finanzgerichtsurteils beim Überlassen von Monteurfahrzeugen an Mitarbeiter die teure 1 %-Methode anwendet und bei Betriebsprüfungen verstärkt Nutzfahrzeuge und deren Fahrer ins Visier nimmt, hilft nur ein ausdrückliches Verbot der Privatnutzung. Dieses kann schriftlich als Nachtrag zum Arbeitsvertrag oder zum Dienstwagenüberlassungsvertrag geregelt werden. Nach einem Urteil des Finanzgerichts Niedersachsen vom 25.11.2004 (Az.: 11 K 459/03) muss der Arbeitgeber dieses Verbot nicht überwachen. Mit einer Überwachung des Verbots der Privatnutzung beispielsweise mittels einer Kontrolle der von den Fahrern regelmäßig geführten Fahrtenbücher geht der Arbeitgeber beziehungsweise der halterverantwortliche Fuhrparkleiter aber auf Nummer sicher. Die dokumentierte Kontrolle hat zur Folge, dass das Finanzamt den Vorwurf, der Arbeitgeber habe das Verbot der Privatnutzung nur zum Schein ausgesprochen, auch beweisen muss. Ein weiteres Kriterium gegen ein „Scheinverbot“ ist, dass der Arbeitnehmer bei einem Verstoß mit der Kündigung rechnen muss. Die Fuhrparkleitung kann bei Nutzfahrzeugen dadurch eine Besteuerung einer möglichen Privatnutzung vermeiden, wenn sie außerdem dafür sorgt, dass der Arbeitnehmer nach Feierabend das dienstliche Nutzfahrzeug auf dem Betriebsgelände abstellt und die zugehörigen Fahrzeugschlüssel abgibt.

Rechtsanwalt Lutz D. Fischer, Lohmar
Kontakt: kanzlei@fischer-lohmar.de
Internet: www.fischer-lohmar.de