Axel Schäfer begrüßt die zahlreich erschienenen Verbandsmitglieder

Volltreffer!

Das 22. Verbandsmeeting des Bundesverbands Fuhrparkmanagement fand im Signal Iduna Park, dem Heimstadion des Fußball-Bundesligisten Borussia Dortmund, statt. In sportlicher Atmosphäre konnten die Teilnehmer ein umfangreiches Vortragsangebot wahrnehmen. An beiden Tagen standen vor allem die Rechte und Pflichten des Fuhrparkmanagers im Fokus: Von der G25-Untersuchung über den Datenschutz bis hin zur Schadenabwicklung gab es ein breites Themenspektrum.

Es gibt Dinge in der Fuhrparkwelt, die gelten seit Jahren als rechtlich bindend und sind dennoch bei näherem Hinsehen rechtlich gar nicht klar geregelt. Die Häufigkeit der Führerscheinkontrolle beispielsweise wird vom Gesetzgeber nicht vorgeschrieben, dennoch hält sich hartnäckig die These, die Fahrerlaubnis der Mitarbeiter sei zweimal im Jahr zu kontrollieren. Einen ähnlichen Fall hat sich Dr. Malte Berger vorgenommen. Unter dem Titel „G25-Untersuchungen: Pflicht, oder nicht?“ referierte der Mediziner über Sinn und Zweck dieser Gesundheitsprüfung. Bei der G25 stehen das Sehen, Hören, die körperliche Eignung, Vorerkrankungen, die Medikamenteneinnahme und ein möglicher Drogenkonsum des Mitarbeiters im Fokus. Diese Punkte können als Parameter für die Einstufung der Fahrtauglichkeit angesehen werden – müssen es aber nicht. Denn, „die G25 ist keine rechtlich vorgeschriebene Eignungsprüfung und ist es auch nie gewesen“, so Dr. Berger in seinem Vortrag. Der Mitarbeiter muss einer G25-Untersuchung nicht zwingend zustimmen. Die G25 als routinemäßige oder anlasslose arbeitsmedizinische Untersuchung basiert also auf einer freiwilligen Duldung des Arbeitnehmers, welche auch die Weiter- oder Herausgabe der Untersuchungsergebnisse beinhaltet. Eine Untersuchung vorschreiben kann der Arbeitgeber nur, wenn begründete Zweifel an der gesundheitlichen Eignung für bestimmte Arbeitsaufgaben, wie beispielsweise die Fahrtauglichkeit, bestehen.

Rechtlich kompliziert ist auch der Datenschutz im Unternehmen. Zwar mag jetzt der ein oder andere denken, dass dieses Thema dem Datenschutzbeauftragten im Unternehmen obliegt; der Fuhrparkleiter ist dennoch nicht ganz von den damit verbundenen Pflichten befreit. Interessanterweise ist das Wissen in diesem Zusammenhang eher durchwachsen. Dies zumindest offenbarte die Live-Onlineumfrage zu verschiedenen Datenschutzthemen, die unter den anwesenden Fuhrparkleitern durchgeführt wurde. So gaben rund 32 Prozent der Teilnehmer an, dass sie nicht wissen, ob in ihrem Unternehmen ein Verzeichnis von Verarbeitungstätigkeiten erstellt wird. Fast ebenso viele wussten auch nicht, ob sie in ihrem Unternehmen eine Datenschutz-Folgenabschätzung (DSFA) erstellt haben. Lutz D. Fischer überraschte dieser Befund wenig. Er referierte im Anschluss an die Umfrage zum Thema „Datenschutz – geht mich nichts an?!“, griff genau diese Punkte auf und warnte: „Im Zweifelsfall muss der Fuhrparkleiter den Kopf hinhalten, wenn es Verstöße gegen die Verordnungen im Unternehmen gegeben hat.“ So verpflichtet die Datenschutz-Grundverordnung nach Artikel 30 EU-DSGVO beispielsweise dazu, eine schriftliche Dokumentation und Übersicht über Verfahren zu führen, bei denen personenbezogene Daten verarbeitet werden. In dem Verzeichnis von Verarbeitungstätigkeiten müssen wesentliche Angaben zur Datenverarbeitung aufgeführt werden, wie zum Beispiel die Datenkategorien, der Kreis der betroffenen Personen, der Zweck der Verarbeitung und die Datenempfänger. Besonders im Fuhrpark werden eine Menge persönliche Daten gesammelt, führte der Rechtsanwalt und Verkehrsrechtsexperte Fischer an.

Ebenso heiß diskutiert wie die Datenschutz-Grundverordnung wird derzeit die Elektromobilität. Dass diese immer noch nicht so richtig in der Flotte angekommen ist, liegt an der schlecht ausgebauten Ladeinfrastruktur und den höheren Anschaffungspreisen im Vergleich zu Diesel- oder Benzinfahrzeugen, so heißt es zumindest immer wieder aus Fuhrparkleiterkreisen. Die Veranstalter des 22. Verbandsmeetings haben diese Stimmen wohl auch gehört und zwei Referenten eingeladen, die sich mit diesen Punkten besonders gut auskennen. Zum einen referierte Johannes Pallasch von der NOW GmbH zur „Entwicklung der Ladeinfrastruktur in Deutschland“. Derzeit arbeitet NOW vor allem an einer strategischen Netzplanung für Ladesäulen im Auftrag der Bundesregierung. Zum anderen behandelte Maarten Baljet von bähr & fess analytics die „Restwertentwicklung

bei E-Fahrzeugen“. Der Wertverlust ist ein wesentlicher Kostenfaktor bei Flottenfahrzeugen. Vor allem aber beeinflusse das Image der Marke oder des Modells den Restwert. Auch fehleranfällige Fahrzeuge könnten gute Restwerte erzielen. „Das E-Auto muss sich in der Summe der Eigenschaften mindestens auf Verbrennerniveau halten. Dann wäre sogar zu erwarten, dass die Restwerte stabiler sein werden“, schilderte der Experte.

Das Verbandstreffen ist natürlich keine reine Informationsveranstaltung. So gibt es auch immer genügend Zeit für den Erfahrungsaustausch – beispielsweise bei der Stadionführung durch das größte Fußballstadion (Fassungsvermögen) der Bundesliga oder bei der anschließenden Abendveranstaltung. Diese hatte im Übrigen mit Norbert Dickel, Stadionsprecher und Vereinslegende des BVB, prominenten Besuch. Auch wenn das ein oder andere Gespräch am Abend etwas länger gedauert haben dürfte, ging es gleich am nächsten Morgen wieder früh los. Zunächst berichteten Axel Schäfer (Geschäftsführer/beratendes Vorstandsmitglied) und Marc-Oliver Prinzing (Vorstandsvorsitzender) von den Neuigkeiten im Verband. Neben dem Relaunch der Verbandshomepage stellte der Verband die neu entwickelte Weiterbildung zum/zur zertifizierten Mobilitätsmanager/-in (BVF) vor. Die Seminarreihe versteht sich als Ergänzung zur Ausbildung zum/zur zertifizierten Fuhrparkmanager/-in (DEKRA) und wird in besonderem Maße den Anforderungen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements gerecht.

Beim Thema Ladungssicherung wurde es interaktiv

Anschließend widmete sich Rechtsanwalt Roman Kasten in seinem Vortrag den aktuellen Entwicklungen aus dem Bereich des Schadenrechts und der Schadenabwicklung. Kasten berichtete unter anderem von einer neuen Rechtsprechung zur Wertminderung bei Flottenfahrzeugen durch einen Schadenfall. Demnach wird es sich in der Folge durchsetzen, dass die Versicherungen im Schadenfall nur noch den Nettobetrag der Wertminderung erstatten werden, schließlich ist bei der Wertminderung der Nettowert des Fahrzeugs für vorsteuerabzugsberechtige Unternehmen relevant. In einem Leasingfuhrpark sollte der Leasinggeber darüber informiert werden und der Vertrag dahin gehend angepasst werden. Es gäbe bereits Fälle, bei denen sich der Leasinggeber auf den Bruttobetrag berufen hätte.

Damit Schäden in der Flotte und auch etwaige Konflikte mit dem Leasinggeber verhindert werden, ist es wichtig, dass die Fahrer die Ladungssicherung beherrschen. Diesem Dauerthema im Bereich der gewerblichen Flotten widmete sich Carsten Richter, freier Sachverständiger und Experte in Sachen Ladungssicherung. Richter gab Einblicke in den Alltag eines Verkehrspolizisten, in dem er bei Fahrzeugkontrollen vielfach eine mangelnde Ladungssicherung feststellen musste. Anschließend durften die Fuhrparkleiter selbst tätig werden und konnten in einem Quiz zur Ladungssicherung ihr Wissen testen. Mit einem gemeinsamen Mittagessen endete das 22. Verbandsmeeting. Auch das nächste Meeting am **8. und 9. Oktober 2019 in Bad Nauheim (Hessen)** wird sicher wieder ein Volltreffer werden.