



Die Fahrzeugrückgabe - Der Moment der Wahrheit

Erst bei der Rückgabe des Leasingfahrzeugs wird deutlich, welche Gesamtkosten es im Nutzungszeitraum tatsächlich verursacht hat. Viele Flottenbetreiber erleben hier böse Überraschungen. Dies kann man verhindern. Text: Balz Eggenberger.

Ein Geschäftsleitungsmitglied eines Schweizer Unternehmens kontaktierte uns kürzlich mit der Bitte um einen Gesprächstermin. Das Unternehmen betreibt eine Flotte von rund 300 Fahrzeugen in der Schweiz. Im Gespräch wurde schnell deutlich, dass das Unternehmen erhebliche Diskussionen mit seiner Leasinggesellschaft hatte. Thema waren die Schäden bei der Fahrzeugrückgabe. Die Leasinggesellschaft verlangte von seinem Kunden einen 5-stelligen Betrag für die zuletzt zurückgegebene Tranche von Fahrzeugen. Die Diskussion hatte sich soweit zugespitzt, dass beide Seiten auf einen Streit vor Gericht zusteueren.

Diese Zuspitzung ist in der Flottenbranche zum Glück selten. Allerdings kennen wir eine Vielzahl von Situationen, bei denen die Abrechnung des Leasingfahrzeugs bei Vertragsende zu heftigen Diskussionen zwischen Kunde und Leasinggesellschaft geführt haben. Wie so oft, liegt bei diesen unschönen Entwicklungen die Verantwortung bei beiden Seiten.

Wie aber lassen sich solche Situationen möglichst vermeiden? Als Erstes möchte ich auf die Verantwortung des Kunden eingehen. Das geleaste Fahrzeug wird dem Kunden von

der Leasinggesellschaft zur Nutzung zur Verfügung gestellt. Es bleibt aber im Eigentum der Leasinggesellschaft. Daraus ergibt sich unzweifelhaft die Verantwortung des Unternehmens, das Auto pfleglich und sorgfältig zu behandeln. Daher sollte es selbstverständlich sein, dass das Fahrzeug z. B. ohne Bohrlöcher im Armaturenbrett, Brandflecken auf den Sitzen oder unreparierten Unfallschäden am Ende des Vertrags zurückgegeben wird. Auch das Zubehör, angefangen von den Fahrzeugschlüsseln bis zu den Reifen sollte vollständig sein.

Hierfür hat das Unternehmen als Leasingnehmer Sorge zu tragen. Es ist für mich erstaunlich, dass sich aber nur sehr selten in den Fahrzeugreglementen (Car Policies) Regelungen finden, die die Verantwortung des Fahrers für den Zustand des Leasingfahrzeugs festlegen. Noch seltener findet man Sanktionsregelungen für den Fall des Verstosses. Das hat auch die im letzten Jahr durchgeführte Car Policy Marktstudie 2019 wieder deutlich gezeigt. Genau solche Sanktionen wären aber (leider) häufig erforderlich, um dem Mitarbeiter deutlich zu machen, dass er von seinem Unternehmen zu treuen Händen einen teuren Wertgegenstand zur Verfügung



Gastbeitrag von Balz Eggenberger, Managing Partner, fleetcompetence europe GmbH.

gestellt bekommt. Diskussionen zur Fahrzeugrückgabe mit der Leasinggesellschaft können nämlich am besten verhindert werden, wenn das Fahrzeug in einem ordnungsgemässen Zustand zurückgegeben wird.

Auch einen weiteren Kostenaspekt bei der Rückgabe kann der Leasingnehmer massgeblich beeinflussen: die Berechnung von Kosten für zu viel gefahrene Kilometer. Diese können das Flottenbudget massiv belasten. Dem kann das Unternehmen zum Beispiel mit den folgenden zwei Massnahmen wirksam entgegenwirken:

- Abschluss des Einzeleasingvertrags auf Basis der Jahreskilometer des jeweiligen Mitarbeiters: Schädlich sind daher Regle-

mente, die pauschal für das gesamte Unternehmen z. B. eine Laufzeit von 48 Monaten und 25'000 Kilometer jährliche Laufleistung vorsehen.

- Regelmässiges Controlling der Laufleistung der Fahrzeuge: So kann frühzeitig erkannt werden, wenn ein Leasingvertrag mit zu tiefer Kilometerleistung abgeschlossen wurde. Solche Verträge können dann im gegenseitigen Einvernehmen rechtzeitig angepasst werden. Dies vermeidet unbeliebte Überraschungen in der Form von hohen Überkilometerkosten am Ende der Nutzungsdauer.

Daneben gibt es noch eine ganze Reihe von weiteren Möglichkeiten mit denen beim Abschluss der Rahmenverträge das Vertragsverhältnis mit dem Outsourcing-Partner optimiert werden kann. Diese zusätzlichen Möglichkeiten sind aber in der Regel abhängig von der Flottengrösse und der damit einhergehenden Verhandlungsmacht des Leasingnehmers.

Aber auch die Leasinggesellschaften sind in der Pflicht bei der Vermeidung von Streitigkeiten bei der Fahrzeugrückgabe. Vor allem seit der Aufhebung des Euro-Mindestkurses haben einige Leasinggesellschaften versucht, Verluste bei den Restwerten durch teilweise hohe Berechnungen von Fahrzeugschäden beim Vertragsende zu kompensieren. Diese Handhabung hat in den vergangenen Jahren zu einer erheblichen Diskreditierung der Dienstleistung Fahrzeugleasing im Markt geführt. Denn natürlich tauschen sich die Flottenmanager über ihre Erfahrungen aus.

Es sollte daher selbstverständlich sein, dass eine Leasinggesellschaft eine transparente und nachvollziehbare Regelung zur

Bewertung und Abrechnung von Rückgabeschäden mit seinen Kunden vereinbart. Dazu gehören meines Erachtens mindestens die folgenden Komponenten:

- Der Fahrzeugzustand bei Rückgabe wird in einem Protokoll festgehalten, das von Fahrer und Leasinggesellschaft zu unterzeichnen ist
- Die Begutachtung des Fahrzeugs erfolgt durch eine neutrale Expertenorganisation
- Beschädigungen am Fahrzeug werden unter Berücksichtigung von Alter und Laufleistung des Fahrzeugs bewertet und nur anteilig berücksichtigt (Minderwertbetrachtung)
- Unterscheidung von «normaler» Abnutzung und ersatzpflichtigen Beschädigungen (Schadenkatalog)

Im ersten Schritt sollte Einvernehmen bestehen, dass nur die protokollierten Schäden zur Abrechnung kommen können, es sei denn es handelt sich nachweislich um

einen versteckten Schaden. Weiter sollte es selbstverständlich sein, dass die Kosten der Begutachtung die Leasinggesellschaft trägt, denn es ist ihre Aufgabe, den Zustand des Fahrzeugs zu ermitteln.

Die Berechnung der Minderwerte sollte auf Basis einer dem Leasingnehmer bei Abschluss des Rahmenvertrages bekannten Tabelle erfolgen, so dass der Kunde die Berechnung – unter Heranziehung der Darstellung der von der Leasinggesellschaft akzeptierten und nicht akzeptierten Beschädigungen (Basis Schadenkatalog) problemlos nachvollziehen kann.

Vereinbart die Leasinggesellschaft eine solche transparente und faire Regelung dürfte es zu deutlich weniger Streitigkeiten bei der Fahrzeugrückgabe kommen. Die Leasinggesellschaften haben es insbesondere bei diesem Punkt in der Hand, dem teilweise negativen Image des Fahrzeugleasings entgegenzuwirken und dessen Marktanteil zu erhöhen. Diese Entwicklung sollte daher im Interesse aller Marktteilnehmer liegen. ■

Was wird akzeptiert, was nicht? Beispiel Felgen und Reifen

Akzeptiert

- werden die laut Herstellervorgaben für das Fahrzeug geeigneten und intakten Reifen mit einem Mindestprofil von - Sommerreifen mindestens 4 mm - Winterreifen mindestens 4 mm
- Radabdeckungen mit Kratzer oder Schrammen ohne Bruch des Materials und ohne Deformation.
- Intakte Stahlfelgen mit leichten Rostansatz.
- Intakte Leichtmetallfelgen, bei denen nur die Lackoberfläche beschädigt ist.

Nicht akzeptiert

Reifen mit folgenden Mängeln:

- Mindestprofiltiefe wird unterschritten.
- Risse, Verletzungen oder Beulenbildung auf der Karkasse oder der Seitenwand.
- Fehlendes Material im Profil oder auf der Seitenwand.
- Nicht für dieses Fahrzeug geeignete Reifen (falsche Dimension, falscher Geschwindigkeits- oder Tragfähigkeitsindex, verschiedene Reifenhersteller auf dem gleichen Fahrzeug montiert).

Felgen mit folgenden Mängeln:

- Fehlendes Material oder Brüche sowie starke Kratzer und Deformationen an Radabdeckungen.
- Stahlfelgen mit Deformationen oder Verformungen am Felgenhorn.
- LM-Felgen mit starken Abschürfungen, Brüchen, fehlenden Teilen oder Ausbrüchen im Material.

