

Die neue Freiheit

Die aktuellen Ergebnisse | Ob Privatnutzung des Firmenwagens ohne Kilometerbegrenzung und Kostenbeteiligung, Modellwahl oder das Budget: Die Fuhrparkbetreiber haben einige Regeln gegenüber 2014 gelockert.

— Vielen Trendvisionen von intermodaler Mobilität zum Trotz – im Hier und Jetzt ist das Automobil immer noch das Top-Fortbewegungsmittel in deutschen Unternehmen. 97,4 Prozent setzen auf fahrzeugbezogene Mobilität, das sind sogar zwölf Prozentpunkte mehr als drei Jahre zuvor. Gleichzeitig ist aber der Anteil der Unternehmen, die Kosten für öffentliche Verkehrsmittel – darunter fällt auch die Bahncard – übernehmen, signifikant gestiegen: von zu vernachlässigenden 1,5 Prozent in 2014 auf stattliche 30,5. Das sind Ergebnisse der Neuauflage der Car-Policy-Studie von Fleetcompetence, die Autoflotte als exklusiver Medienpartner begleitet hat.

Gelockerte Nutzung | Gleichzeitig wird die Nutzung der Unternehmensfahrzeuge außerhalb des Arbeitseinsatzes noch toleranter geregelt: 97 Prozent erlaubten sowohl 2014 als auch 2017 Privatfahrten mit dem Geschäftswagen. Dabei haben aktuell aber

nur noch 1,5 Prozent der Fuhrparkbetreiber eine Kilometer-Obergrenze mit ihren Firmenwagenfahrern vereinbart – drei Jahre zuvor waren es noch 6,25 Prozent. Die übrigen Nutzer, das waren 2017 98,5 Prozent – dürfen ohne Laufleistungslimitierung auch in der Freizeit mit ihrem Firmenwagen fahren.

Cabrios und SUVs stehen heute seltener auf dem Index als noch vor vier Jahren.

Für die Nutzung in der arbeitsfreien Zeit werden die dienstwagenberechtigten Mitarbeiter auch seltener zur Kasse gebeten. Wurde 2014 noch gut ein Viertel an den Kosten für Privatfahrten beteiligt (26 Prozent), war es 2017 nur noch knapp jeder fünfte (18 Prozent). Etwas verringert hat sich auch der Anteil derjenigen Unternehmen, die von ihren

Mitarbeitern eine Kostenentschädigung für Urlaubsfahrten ins Ausland verlangen (von 53 auf 51 Prozent), was jedoch deutlich häufiger geschieht als bei Privatfahrten im Inland.

Deutlich großzügiger zeigen sich die Arbeitgeber auch bei Wagenwäschen: Nur noch acht Prozent holen sich hierfür Geld von ihren Mitarbeitern zurück, drei Jahre zuvor waren es noch 20 Prozent.

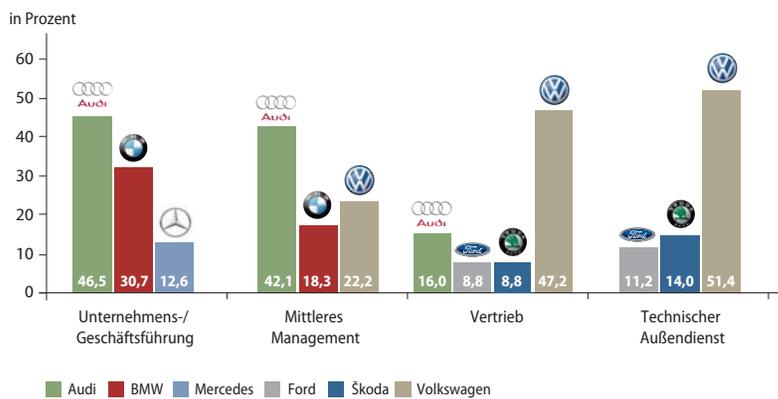
Teurer wird es für einige Fahrer jedoch, wenn sie das ihnen anvertraute Auto beschädigen. Bei verschuldeten Unfällen fordern 57 Prozent der Unternehmen – und damit fünf Prozentpunkte mehr als 2014 – einen Selbstbehalt. Im Falle erhöhter Forderungen bei der Leasing-Rückgabe nehmen mit 43 Prozent nur geringfügig mehr als 2014 ihre Nutzer in die Pflicht (42 Prozent).

Modellrestriktionen aufgeweicht | Die neue Freiheit der Dienstwagenberechtigten macht auch vor der Modellwahl und dem



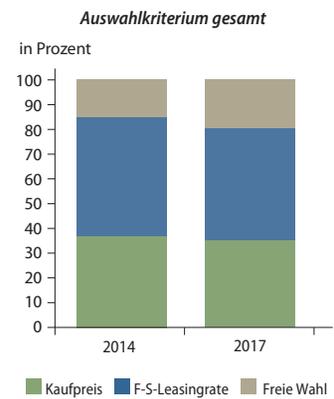
Foto: Photographeeu/Adobe Stock

1 | Die drei stärksten Marken pro Funktion im Unternehmen (nach Anteil)



Studie „Car Policy 2017“, Fleetcompetence

2 | Kriterien für die Auswahl eines Firmenwagens



Studie „Car Policy 2017“, Fleetcompetence

Erscheinungsbild nicht halt. Denn einige Car Policies scheinen in den vergangenen drei Jahren gelockert worden zu sein. So waren beispielsweise Cabriolets 2014 noch in 91 Prozent der teilnehmenden Fuhrparks verboten. Jetzt sind es nur noch 84 Prozent, die ein solches Fun-Car ausschließen (siehe Grafik 6, S. 25).

Deutlicher wird der Trend bei den allseits beliebten SUVs: Waren sie in der ersten Studie noch für fast jedes zweite Unternehmen tabu (48 Prozent), trifft dies heute nur noch auf 38 Prozent der Fuhrparkbetreiber zu. Im Umkehrschluss lassen aktuell also 62 Prozent der Dienstwagenrichtlinien die sportlichen Geländewagen zu.

Auch überbreite Reifen (60 versus 69 Prozent) und auffällige Farben (71 versus 75 Prozent) werden heute wieder seltener auf den Index gesetzt als noch drei Jahre zuvor.

Höhere Budgets | Betrachtet man die Großzügigkeit bei der Beschaffung, fällt auf, dass heute mehr Arbeitgeber den einzelnen Nutzergruppen ein sehr hohes Budget für die Fahrzeugwahl gewähren. So ließen 2017 mehr als 18 Prozent der Umfrageteilnehmer ihre Geschäftsleitung einen Wagen auswählen, der laut Listenpreis mehr als 100.000 Euro (ohne MwSt.) kosten darf. 2014 waren es dagegen nur 9,7 Prozent. So auch im mittleren Management: In der aktuellen Studie gaben 7,7 Prozent der Teilnehmer an, einen maximalen Listenpreis von 70.000 Euro (ohne MwSt.) festgezurret zu haben, drei Jahre zuvor waren es nur drei Prozent.

Mehr Geld für die Fahrzeugwahl steht auch vielen Vertrieblern zur Verfügung. War 2014 ein Listenpreis bis 60.000 Euro das höchste der Gefühle – diesen genehmigten ihnen damals 2,5 Prozent der Befragten –, dürfen sie aktuell in drei Prozent der Unternehmen einen Wagen bis 60.000 Euro auswählen und in weiteren drei Prozent sogar bis 70.000 Euro. Die meisten (52 Prozent) jedoch haben aktuell die Obergrenze der Vertriebsdienstwagen bei 40.000 Euro Listenpreis festgesetzt (2014: 39 Prozent).

Bei der Full-Service-Leasingrate liegt die Obergrenze für die Geschäftsleitung bei 2.000 Euro pro Monat – diese gestehen fünf Prozent der Unternehmen ihren wichtigsten Lenkern zu. Der größte Anteil findet sich mit 22 Prozent bei einem Limit von 1.000 Euro. Im mittleren Management werden monatlich Full-Service-Leasingraten bis maximal



Studie „Car Policy 2017“

- ▶ Die Ergebnisse Seite 22
- ▶ Kommentierung von Roland Vogt Seite 26

Die Studie | Zahlen und Fakten

– Von Mai bis September 2017 haben 161 Fuhrparkverantwortliche an der Online-Befragung teilgenommen. 66 Prozent der Unternehmen beschäftigen mehr als 250 Mitarbeiter – den größten Anteil machen mit 19 Prozent Unternehmen mit 251 bis 500 Mitarbeitern aus. 63 Prozent haben mehr als 50 Fahrzeuge, 37 Prozent bis zu 50 Fahrzeuge. Die zwei am stärksten repräsentierten Branchen sind mit je 15 Prozent Handel und verarbeitendes Gewerbe.

Preise | Auslosung abgeschlossen

– Als Dankeschön fürs Mitmachen haben wir Preise von ADAC, Ari Fleet, Carmobility, HLA Fleet Services und Leaseplan verlost. Die Gewinner sind bereits ermittelt und benachrichtigt worden.

1.100 Euro aufgerufen (sieben Prozent), die meisten Antworten (24 Prozent) entfielen auf 800 Euro monatlich. Für den Vertrieb und technischen Außendienst werden bis zu 1.200 Euro pro Monat in die Full-Service-Rate investiert (von zwei respektive drei Prozent der Unternehmen), das obere Ende der Skala ist also erstaunlicherweise höher als im mittleren Management. Das Gros gewährt dem Vertrieb und dem technischen Außendienst 600 Euro monatlich für die Leasingrate (25 Prozent respektive 28 Prozent, siehe Grafik 4 unten).

Doch wer bekommt überhaupt einen Geschäftswagen? Das hängt je nach Hierarchiestufe von unterschiedlichen Kriterien ab. In der Geschäftsführung und im Management ist es in erster Linie die Stellung im Unternehmen (94 und 72 Prozent), im Vertrieb und technischen Außendienst zuallererst die

Notwendigkeit für die Tätigkeit (86 und 85 Prozent). Zweithäufigstes Kriterium im Vertrieb ist die Stellung im Unternehmen, bei den Technikern dagegen die jährliche dienstliche Fahrleistung.

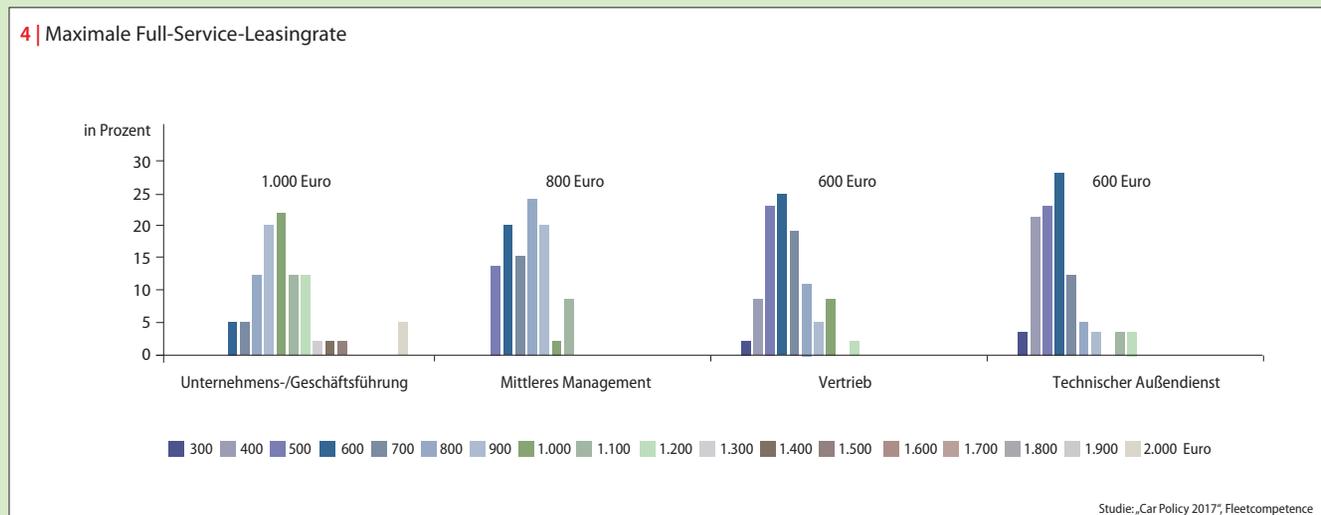
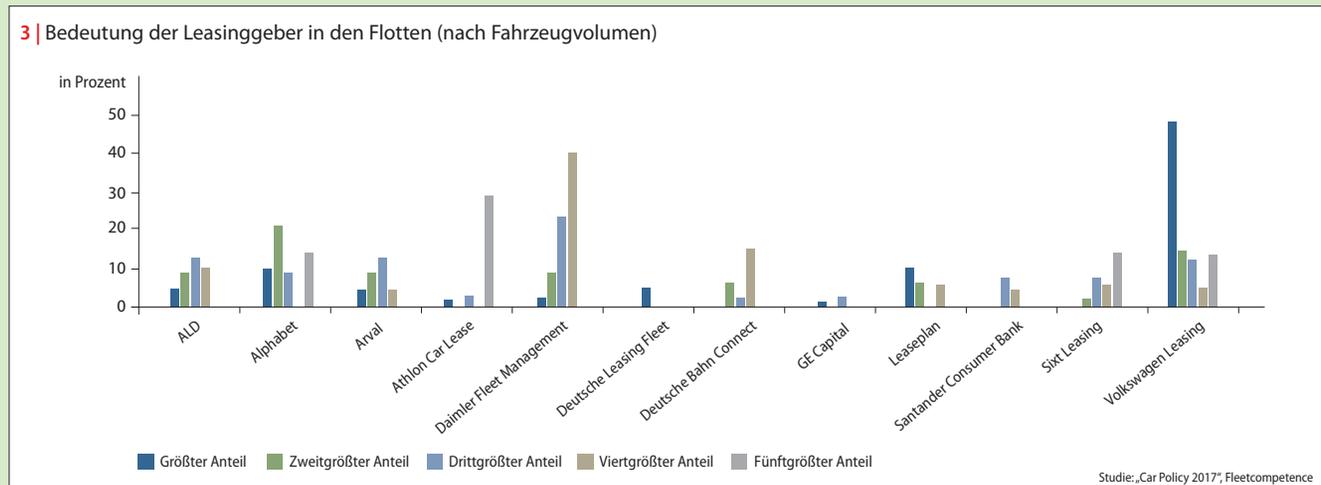
Umwelt und Nachhaltigkeit | Noch immer sind Ressourcenschonung und Ökologie im Fuhrpark nachrangig. Für das Gros der

Für gut jeden zehnten Fuhrpark spielt Umweltschutz keine Rolle – das sind mehr noch als 2014.

Befragten (44 Prozent; 2014: 43 Prozent) spielen Umwelt und Nachhaltigkeit bei Beschaffung und Betrieb der Flotte nur eine geringe Rolle und für elf Prozent gar keine. Dieser Wert ist gegenüber der ersten Studie sogar um vier Prozentpunkte gestiegen.

Nur für gut jeden Dritten (37 Prozent; plus zwei Prozentpunkte) sind Umwelt und Nachhaltigkeit im Fuhrpark wichtig, aber nur noch für sieben Prozent sehr wichtig. 2014 gaben dies noch 14 Prozent der Teilnehmer an.

Die drei häufigsten Maßnahmen, um Bemühungen um Umweltschutz und Nachhaltigkeit im Fuhrpark zu unternehmen, sind der Ausschluss bestimmter Fahrzeugkategorien (55 Prozent), CO₂-Vorgaben in der Car Policy (46 Prozent) und das Herabsetzen der Motorisierung (34 Prozent, siehe Grafik 5 rechts), das jedoch um sechs Prozentpunkte an Popularität gegenüber 2014 eingebüßt hat. Weniger verbreitet sind im Vergleich dazu Bonus-Malus-Systeme als Anreiz für umweltfreundlichere Fahrzeuge (18 Prozent), Telematik (acht Prozent) und das Herabsetzen der Karosserigröße, also ein Downsizing der Fahrzeugklasse (fünf Prozent).



Apropos CO₂, die zweihäufigste Maßnahme für mehr Umweltschutz: Hier wurden die erlaubten Höchstwerte im Vergleich zur ersten Studie weiter reduziert. Lagen sie im technischen Außendienst 2014 noch durchschnittlich bei 132 Gramm pro Kilometer, sind jetzt nur noch 127 Gramm erlaubt – der geringste Wert der vier abgefragten Hierarchieebenen und mit fünf Gramm weniger die größte Reduzierung (siehe Grafik 6 unten rechts). Weiter begrenzt wurde CO₂ auch im mittleren Management – um vier Gramm innerhalb von drei Jahren von 142 auf 138 Gramm pro Kilometer.

Erwartungsgemäß dürfen Mitglieder der Geschäftsleitung mit ihren Firmenfahrzeugen am meisten CO₂ emittieren. Doch auch hier sind die erlaubten Obergrenzen von 2014 bis 2017 um drei Gramm gesunken: von 151 auf nunmehr 148. Im Vertrieb fällt

die CO₂-Begrenzung dagegen am geringsten aus. Sie beträgt nur gut ein Gramm und liegt aktuell bei 138.

Gründe gegen E-Mobilität | Eine gute Möglichkeit, um die CO₂-Bilanz im Fuhrpark zu verbessern, ist der Einsatz von Elektrofahrzeugen. Knapp jeder vierte Studienteilnehmer (24 Prozent) bietet den Mitarbeitern diese als Firmenwagen bereits an. Mehr als drei Viertel haben dies jedoch verneint. Der häufigste Grund dafür: In nahezu jedem zweiten Unternehmen (49 Prozent) sieht die Car Policy das noch nicht vor, in mehr als jedem dritten (37 Prozent) passe das Fahrprofil der Mitarbeiter nicht zur Elektromobilität. Bei gut jedem zehnten (elf Prozent) scheitert es noch am zu hohen Listenpreis, ähnlich oft fehlt es an Lademöglichkeiten (zehn Prozent). Das mangelnde Angebot des Leasingpartners machen dagegen nur zwei Prozent der Fuhr-

parks verantwortlich und nur für vier Prozent ist die Versteuerung eines hohen geldwerten Vorteils ein Hinderungsgrund.

Bei der Ausstattung haben die Fuhrparks in den letzten Jahren in die Sicherheit investiert. Mittlerweile ist in 96 Prozent der Car Policies eine Freisprechanlage als Standard verankert (2014: 92 Prozent). Ein Navigationssystem hat in 84 Prozent der Unternehmen Einzug in die Ausstattungsliste gefunden (2014: 75 Prozent). Und eine Einparkhilfe ist in 74 Prozent der Fuhrparks bei Neubestellungen vorgesehen. Drei Jahre zuvor waren es noch 62 Prozent.

Auch technische Helferlein wie Brems- (17 Prozent), Abstands- (15 Prozent) und Spur-Assistent (zwölf Prozent) werden als Must-have für ein Plus an Sicherheit für die Fuhrparks von heute immer wichtiger.

| Mireille Pruvost

