

BME-BENCHMARK

Dienstwagen



Ausgabe 2023

LESEPROBE

- Was Fuhrparkverantwortliche bewegt
- Herausforderungen im Fuhrpark
- Aktuelles zu den E-Fuhrparks

BME
NET

Vorwort.....	3
Vorstellung des Kooperationspartners fleetcompetence	4
1. Methodik	5
1.1. Datengrundlage.....	5
1.2. Plausibilisierung	5
1.3. Auswertung	5
1.4. Zeitlicher Rahmen.....	5
2. Teilnehmende Unternehmen	6
3. Fuhrparkkennzahlen	8
3.1. Struktur des Fuhrparks.....	8
3.1.1. Organisationsform des Flottenmanagements	8
3.1.2. Eingesetztes Konzept zur Sicherstellung der geschäftlichen Mobilität.....	8
3.1.3. System zur Bestimmung der Fahrzeugwahl für die verschiedenen Positionen	9
3.1.4. Nutzung eine spezielle Flottenmanagement-Software bei interner Firmenfahrzeugverwaltung	10
3.1.5. Anzahl der Mitarbeiter:innen im Flottenmanagement und der jeweils betreuten Fahrzeuge	10
3.1.6. Durchschnittliche Fuhrparkgröße	12
3.1.7. Verteilung des Fuhrparks nach Mitarbeiter:innengruppen	13
3.1.8. Aufteilung des Fuhrparks nach Fahrzeugherstellern	14
3.1.9. Aufteilung des Fuhrparks nach erlaubten Fahrzeugtypen	15
3.1.10. Fahrzeugausstattung des Fuhrparks.....	16
3.1.11. Antriebsarten	18
3.1.12. CO ₂ -Emission	21
3.1.13. Digitalisierung im Flottenmanagement	26
3.2. Kosten.....	30
3.2.1. Durchschnittliche Gesamt- und Vollkosten je Fahrzeug p.a.....	30
3.2.2. Durchschnittliche Verteilung der Kostenarten je Fahrzeug p.a.....	31
3.3. Vertragsmanagement	32
3.3.1. Rahmen- und Rabattverträge mit Fahrzeugherstellern und Mineralölgesellschaften	32
3.3.2. Finanzierungsform des Fuhrparks – Laufzeit und Laufleistung (effektiv) der Leasingverträge	34
3.3.3. Durchschnittliche Anzahl der Leasinganbieter	37
3.3.4. Genutzte Dienstleistungen der Leasinganbieter	39
3.3.5. Durchschnittliche Wertobergrenze der Leasingraten	41
3.3.6. Mobilitätsmanagement	42
4. Zielsetzungen im Fuhrparkmanagement	44
5. Aktuelles zu den E-Fuhrparks	46
Haftungsausschluss	52

Vorwort

Wir freuen uns, Ihnen auch in diesem Jahr den aktuellen Benchmark Dienstwagen zu präsentieren. Dieser basiert auf einer fortlaufenden Befragung von Unternehmen aller Größenklassen und unterschiedlichsten Branchen, die uns freundlicherweise ihre Daten zur Verfügung gestellt haben. Die erhobenen Daten beziehen sich auf das Berichtsjahr 2022.

Das schwierige wirtschaftliche Umfeld und zumeist negative Aussichten zur weiteren Entwicklung lassen für die nähere Zukunft weitere Herausforderungen für den Einkauf erwarten. Zum ersten Mal seit langem berichtet zum Beispiel der HCOB-Einkaufsmanagerindex von sinkenden Beschäftigungszahlen im Einkauf. Damit wird auch die Bedeutung des Fuhrparkmanagement wieder steigen, um die Kosten für die Unternehmen zu senken.

Während 2021 noch die Erhöhung der Prozesstransparenz im Vordergrund stand, ist in der aktuellen Erhebung die Verbesserung der Dienstwagenregelung in den Fokus gerückt. Die Car Policy der Unternehmen ist in der Tat ein wesentlicher Hebel zur Steuerung des Fuhrparks und zur Senkung der Kosten. Und tatsächlich sind 2022 die Vollkosten je Fahrzeug gesunken.

Eine weitere wichtige Erkenntnis: Die Transformation des Fuhrparks ist in vollem Gange. Während der Anteil von Dieselmotoren bei den Antriebsarten deutlich gesunken ist (der Anteil von mit Benzin betriebenen Fahrzeugen ist nahezu gleichgeblieben), haben die alternativen Antriebe einen großen Schub erhalten. Ein weiterer Beleg hierfür ist die Erkenntnis, dass Elektrofahrzeuge sich inzwischen auch im mittleren Management vermehrt durchsetzen. Inwieweit diese Entwicklung nachhaltig ist und inwieweit sich die aktuellen Kürzungen bei der Förderung auswirken, wird sich in den nächsten Jahren zeigen. Neben diesem Aspekt bleibt noch der Wunsch der Fuhrparkverantwortlichen nach höheren Lauflleistungen und einer verbesserten Infrastruktur. Beide Faktoren sind ein Muss, damit sich die Elektrofahrzeuge langfristig durchsetzen.

Auch in der nächsten Zeit wird es eine Vielzahl von Verbesserungspotenzialen im Bereich Fuhrpark geben. Wir hoffen, der aktuelle Benchmark hilft Ihnen dabei, diese zu identifizieren und wünschen Ihnen nun eine anregende Lektüre.



Andreas Hermann
Leiter Market Research
BMEnet GmbH



Thilo Ulmenstein
Managing Partner
fleetcompetence Group



Vorstellung des Kooperationspartners fleetcompetence



Die fleetcompetence Group ist die führende internationale Beratungsgruppe von Flottenexperten. Sie unterstützt Unternehmen bei der Entwicklung und Umsetzung von nationalen und internationalen Mobilitäts- und Flottenlösungen. Hierzu hat die fleetcompetence Group weltweit ein Partnernetz mit derzeit über 55 spezialisierten und erfahrenen Flottenexperten aufgebaut. So kann die fleetcompetence Group ihren Auftraggebern lokales Know-how und Expertise kombiniert mit einer zentralen Projektleitung bieten. Die fleetcompetence Group erbringt ihre Beratungsleistungen unabhängig von Fahrzeugherstellern, Leasinggesellschaften, Flottenmanagementanbietern oder anderen Drittanbietern.

Als unabhängiges Unternehmen unterstützt die fleetcompetence Group bei der Gestaltung wirtschaftlicher und nachhaltiger Business-Mobility-Lösungen. In einer zusammengewachsenen Weltwirtschaft sind der Schlüssel zum Erfolg hierbei die internationalen Teams der fleetcompetence Group, bestehend aus langjährigen Experten:innen in ihren jeweiligen Märkten. Sie bringen tiefes strategisches Branchen- und Prozess-Know-how mit, um die Ergebnisse zu liefern, die den Mandanten helfen, erfolgreich zu sein.

Kontakt

Thilo v. Ulmenstein
Managing Partner

fleetcompetence Group

ri.nova impulszentrum
Alte Landstrasse 106
CH-9445 Rebstein
Tel +41 71 777 15 33
Fax +41 71 777 15 31
Mobil +41 79 126 03 88
thilo.von.ulmenstein@fleetcompetence.com
www.fleetcompetence.com

1. Methodik

1.1. Datengrundlage

Die Umfrage „Dienstwagen 2023“ findet kontinuierlich mit Hilfe eines von der BMEnet GmbH, in Zusammenarbeit mit der fleetcompetence Group, neu erstellten digitalen Fragebogens/Umfragetools statt. Die Umfrage wurde via Newsletter, Mailings, Sozialen Netzwerken und über die Unternehmenshomepage beworben. Es konnten sich Unternehmen aller Branchen und Größenklassen auf freiwilliger Basis an dieser Umfrage beteiligen.

1.2. Plausibilisierung

Die für die Bewertung herangezogenen Daten werden in einem selbstentwickelten Umfragetool der BMEnet GmbH anonymisiert gesammelt und alle eingegangenen Daten (Fragebögen) einer intensiven Plausibilitätsprüfung unterzogen. Anschließend erfolgt die Auswertung unter Beachtung aller wissenschaftlichen und kartellrechtlichen Anforderungen einer professionellen Umfrage. Die Ergebnisse durchlaufen einen mehrstufigen Prüfungsprozess, um höchste Qualitätsstandards zu erfüllen.

1.3. Auswertung

Mittel-, Tief- und Hochwert

Bei einigen Kennzahlen werden das arithmetische Mittel der Werte des oberen bzw. unteren Quartils sowie der **Mittelwert** (arithmetisches Mittel) aller Nennungen angegeben. Die beiden zuerst beschriebenen Kenngrößen werden im Folgenden als **Hoch-** bzw. **Tiefwert** bezeichnet.

Auf die Angabe der Maximal- und Minimalwerte wird aus Kartell- und Datenschutzgründen verzichtet.

Die Ergebnisse werden anonym und aggregiert veröffentlicht. Pro Auswertungsgruppe bzw. Kennzahl fließen Daten von mindestens zehn Unternehmen ein.

Rundungen der Prozentangaben

Bei der Darstellung der Auswertungen ist zu beachten, dass die Prozentangaben teilweise auf Zahlen ohne Nachkommastellen gerundet wurden. Eine Angabe an diesen Stellen von mehr Nachkommastellen würde eine nicht gegebene Genauigkeit suggerieren. Dies hat jedoch zur Folge, dass aufgrund von Rundungsabweichungen die Summe der jeweiligen Prozentzahlen teilweise von 100 Prozent abweicht. Bei Rundungsabweichungen innerhalb der Kennzahlen wurden die hinteren Dezimalstellen zur besseren Lesbarkeit so gerundet, dass genau 100 Prozent erreicht werden.

1.4. Zeitlicher Rahmen

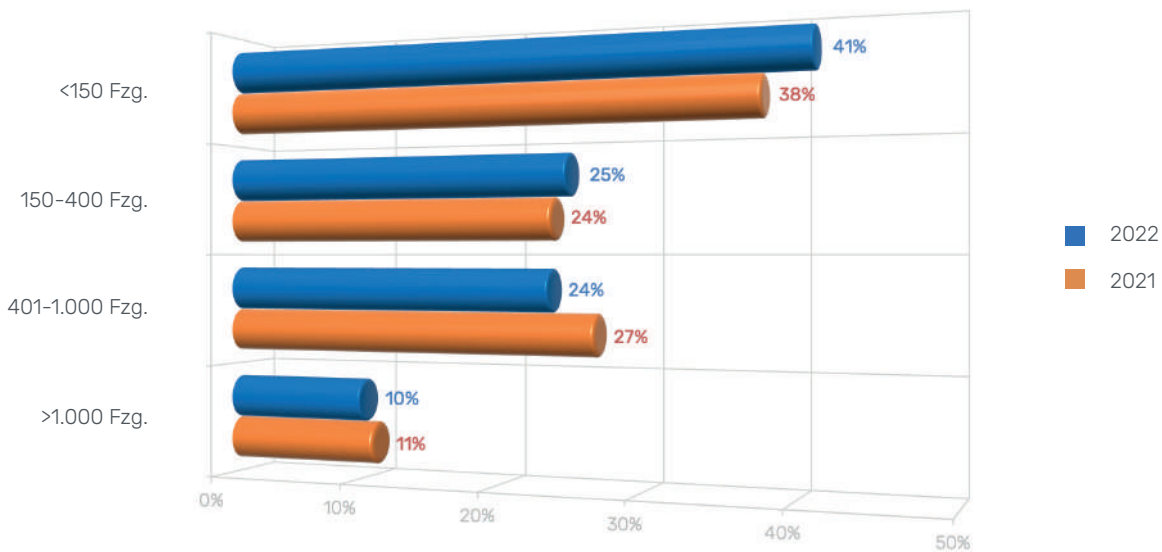
Die Umfrage wurde bei den teilnehmenden Unternehmen bis Mitte des Jahres 2023 durchgeführt. Die Zahlen der Unternehmen basieren auf dem Berichtsjahr 2022.

2. Teilnehmende Unternehmen

Die Basis der nachfolgend dargestellten Ergebnisse des „BME-Benchmarks Dienstwagen“ bilden die anonymisierten, unternehmensindividuellen Daten im Rahmen unserer Unternehmensumfrage.

Die Verteilung der Unternehmen nach Fuhrparkgröße kann der folgenden Abbildung entnommen werden. Rund 41 Prozent der Unternehmen weisen im Jahr 2022 eine Fuhrparkgröße von weniger als 150 Fahrzeugen auf. Rund die Hälfte der befragten Unternehmen verfügt über eine Fuhrparkgröße von 150 bis 1.000 Fahrzeugen. Der Anteil der Unternehmen mit einer Fuhrparkgröße von mehr als 1.000 Fahrzeugen liegt bei rund 10 Prozent.

Abbildung 1: Verteilung der Unternehmen nach Fuhrparkgröße



Für die Umfrage 2023 konnte BME Market Research zusammen mit der fleetcompetence wieder zahlreiche Unternehmen aus den verschiedenen Branchengruppen und Umsatzklassen gewinnen. Die Verteilung nach Branchengruppen und Umsatzklassen können Sie den folgenden Abbildungen entnehmen.

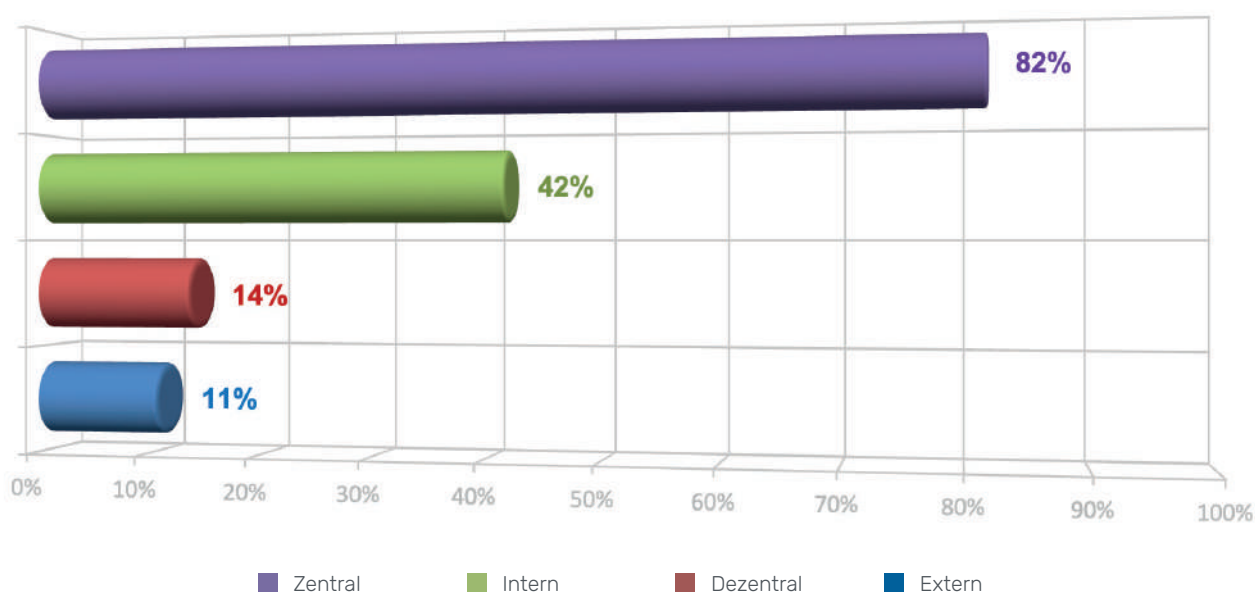
3. Fuhrparkkennzahlen

3.1. Struktur des Fuhrparks

3.1.1. Organisationsform des Flottenmanagements

Wie die folgende Abbildung zeigt, bevorzugen über 80 Prozent der befragten Unternehmen eine zentrale Organisationsform im Flottenmanagement. Dies ermöglicht eine einheitliche Steuerung des Fuhrparks über alle Abteilungen, Tochtergesellschaften und Standorte und erhöht die Effizienz. Dabei werden rund 42 Prozent intern abgewickelt. Nur rund 14 Prozent der teilnehmenden Unternehmen nutzen eine dezentrale Organisationsform. Elf Prozent der Befragten haben ihr komplettes Flottenmanagement an externe Dienstleister vergeben.

Abbildung 4: Organisationsform des Flottenmanagements, Mehrfachnennungen möglich



3.1.2. Eingesetztes Konzept zur Sicherstellung der geschäftlichen Mobilität

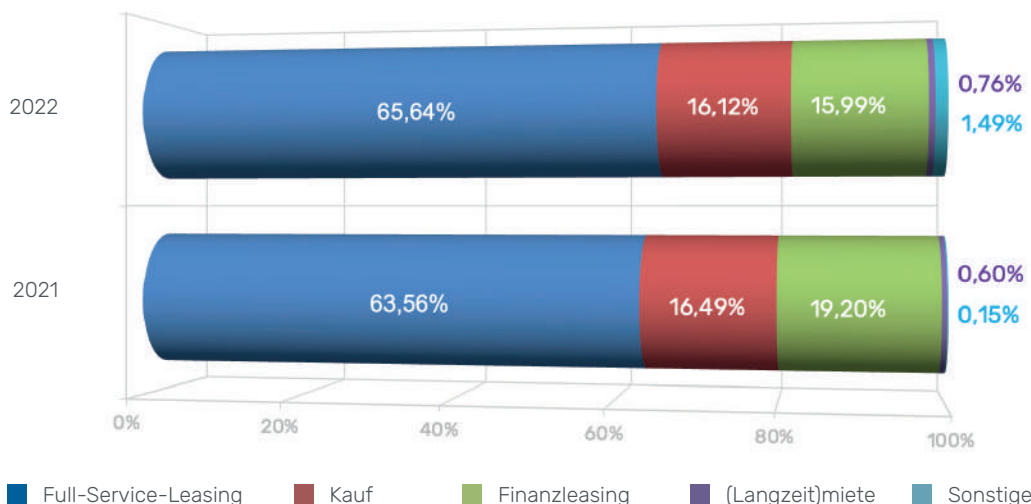
Um die geschäftliche Mobilität sicherzustellen, greifen fast alle Unternehmen auf Firmenwagen oder zur Nutzung des Privatwagens der Mitarbeiter:innen zurück. Rund 40 Prozent der befragten Unternehmen übernehmen die Kosten für öffentliche Verkehrsmittel (z.B. Bahncard, Job-Ticket etc.). Lediglich fünf Prozent bieten ein kombiniertes Mobilitätsbudget (Festlegung eines Kostenrahmens, unabhängig von der Wahl des Verkehrsmittels, z.B. Bahn, Firmenwagen, Car-Sharing, Mietwagen) an.

Damit bleibt das Firmenfahrzeug weiter unangefochten das Mittel der Wahl in Unternehmen. Gegenüber dem Vorjahr kann hier erneut eine leichte Zunahme bei der Kostenübernahme der öffentlichen Verkehrsmittel festgestellt werden. Die Nutzung eines Mobilitätsbudgets ist im Vergleich zum Vorjahr leicht zurück gegangen. Mit Hilfe eines Mobilitätsbudgets könnten die Mitarbeiter:innen, entsprechend ihrer Position im Unternehmen, selbständig entscheiden, auf welches System sie zurückgreifen möchten (Bahncard, Job-Ticket, E-Bike, Car-Sharing, Mietwagen, etc.). Dies ist ein komplexeres Unterfangen. Für die Umsetzung bedarf es hier aufgrund der aktuellen steuerlich nachteiligen Rahmenbedingungen noch eines größeren Aufwands, den viele Unternehmen (noch) scheuen. Um hier eine nachhaltige Veränderung hin zu anderen Mobilitätskonzepten zu ermöglichen, müsste von der Politik die bisherige Bevorzugung der Dienstwagen überdacht werden.

3.3.2. Finanzierungsform des Fuhrparks – Laufzeit und Laufleistung (effektiv) der Leasingverträge

Die am häufigsten gewählte Finanzierungsform der befragten Unternehmen bleibt das Leasing. Im Vergleich zu 2021, hier lag der Gesamtanteil Leasing bei rund 83 Prozent, ist der Anteil im Jahr 2022 mit rund 82 Prozent nahezu gleichgeblieben. Dazu trug allein das sog. Full-Service-Leasing bei. Bei dieser Form des Leasings sind neben der Finanzierung noch weitere Services wie Wartungs- und Reifen- oder Unfallmanagement enthalten. Der Anteil des Finanzleasings ging um drei Prozent zurück. Der Anteil der Unternehmen, die Fahrzeuge kaufen oder (Langzeit)mieten, ist gleichgeblieben.

Abbildung 33: Finanzierungsform des Fuhrparks



Finanzierungsform des Fuhrparks

Formel

$$\frac{\text{Anteil der jeweiligen Finanzierungsform} \times 100}{\text{Anzahl teilnehmende Unternehmen}}$$

Einheit

Prozent

Parameter

Full-Service-Leasing
Der Leasinganbieter übernimmt alle Serviceleistungen rund um den Fuhrpark.

Finanz-Leasing
Vertraglich vereinbarte Ratenzahlung gegen Überlassung des Fahrzeuges für eine bestimmte Laufzeit mit Kaufoption zu einem geringeren Restwert

Kauf
Beim Kauf geht das Fahrzeugeigentum direkt an den Käufer über. Der Geschäftswagen wird im Anlagenvermögen bilanziert, dabei entstehen steuerliche Vorteile aus Anlagen-Abschreibung.

(Langzeit)miete
Vertraglich vereinbarte Zahlungen gegen Überlassung des Fahrzeuges für eine bestimmte Laufzeit

Kategorie

Lieferantenmanagement

In Bezug auf die Dauer der abgeschlossenen Leasingverträge ist festzustellen, dass insbesondere die Hierarchieebene eine Rolle spielt: Während die durchschnittliche Dauer auf der Ebene der Geschäftsleitung bei rund 37 Monaten liegt, fahren Mitarbeitende im Kundendienst ihre Fahrzeuge durchschnittlich nahezu fünf Monate (ca. 42 Monate) länger.

Eine Veränderung zwischen 2021 und 2022 kann nicht festgestellt werden. Der Durchschnitt der Leasinglaufzeit liegt über alle Hierarchieebenen bei ungefähr 39 Monaten.

Die jährlichen Laufleistungen haben sich auch zwischen 2021 und 2022 in den verschiedenen Hierarchieebenen kaum verändert. Einzige Ausnahme bildet das Mittlere Management, hier sank die Laufleistung von fast 74.000 auf rund 56.000km pro Jahr. Der Grund liegt auf der Hand: Kundenbesuche und Meetings wurden auch im Jahr 2022 häufig virtuell durchgeführt.

Tabelle 1: Laufzeit und Laufleistung (effektiv) der Leasingverträge

	2022		2021	
	Laufzeit in Monaten	Effektive Laufleistung in km	Laufzeit in Monaten	Effektive Laufleistung in km
Unternehmens-/Geschäftsleitung	37,47	53.194	36,72	55.000
Mittleres Management	38,65	55.714	38,44	73.929
Vertrieb	39,54	58.387	39,25	60.306
Kundendienst	41,66	60.385	41,33	63.837
Weitere	20,00	45.000	24,00	45.000

Durchschnittliche Laufzeit der Leasingverträge



Formel

Mittelwert (Σ aller Laufzeitnennungen)



Einheit

Monate



Parameter

Laufzeit der Leasingverträge

Häufigste Laufzeit in Monaten



Kategorie

Lieferantenmanagement

Durchschnittliche häufigste Laufleistung in Monaten



Formel

Mittelwert (Σ aller Laufleistungsnennungen)



Einheit

km



Parameter

Laufleistung der Fahrzeuge (effektiv)

Häufigste Laufleistung in Monaten



Kategorie

Lieferantenmanagement

ANFORDERUNGSFORMULAR

Fax-Antwort an +49 6196 5828-199



BME-BENCHMARK DIENSTWAGEN AUSGABE 2023

Bezugspreis

980,- € zzgl. MwSt.

Anrede:

Frau

Herr

Name:

Vorname:

Funktion:

Firma:

Adresse:

E-Mail:

Tel.:

Fax:

BME-Mitgliedsnummer:

Branche:

Umsatz (in Mio. €):

Betriebsgröße (Anzahl Mitarbeiter:innen):

Hiermit fordern wir verbindlich die aktuelle Ausgabe der BME-Benchmark Dienstwagen an.

Datum und Unterschrift:



Ansprechpartner:

Andreas Hermann
Leiter Market Research

BMEnet GmbH
Frankfurter Straße 27, 65760 Eschborn
Tel.: +49 6196 5828-207
Fax: +49 6196 5828-199
E-Mail: andreas.hermann@bme.de



www.bme.de/services/market-research