

Es wird der „Restwert“ einerseits und die „Teuerungsrate“ andererseits unterdrückt und man unterstellt, dass beide sich in etwa gegeneinander aufheben.

In diesem Fall kann man dann von dem Kaufpreis des Fahrzeuges (ohne Bereifung) ausgehen und für die Errechnung der anteiligen Abschreibung den „halben Kaufpreis ohne Bereifung“ zu Grunde legen.

**D18** Das „Umlaufvermögen“ stellt keine Kosten dar.

Das Umlaufvermögen enthält Vorleistungen, die das Unternehmen - neben dem Kaufpreis des Fahrzeuges - erbringt, um das Fahrzeug in Betrieb zu setzen (z. B. Kraftstoff, Versicherung, Steuer, Fahrerlohn)

Diese Vorleistungen erhält das Unternehmen über die Erlöse nach erbrachter Leistung zurück.

Die Höhe der Erlöse und die Frage, wann die Kunden ihre Rechnungen bezahlen, bestimmen also ganz unmittelbar die Höhe des Umlaufvermögens.

Für die Berechnung des Umlaufvermögens gibt es zwei Möglichkeiten:

$$\textcircled{1} \quad \frac{\text{Jahresumsatzerlös} / \text{Fahrzeug}}{360^*} \times \text{durchschnittliche Geldseingangszeit in Tagen}$$

*\*kaufmännische respektive bankübliche Tagesanzahl für ein Jahr*

**Beispiel 1:**

90.000,00 € Jahresumsatzerlös, durchschnittliche Geldeingangsdauer 30 Tage

$$\frac{90.000 \text{ EUR Jahresumsatzerlös}}{360 \text{ Tage}} = 250 \text{ EUR} \times 30 \text{ Tage} = 7.500 \text{ EUR}$$

Das Umlaufvermögen für dieses Fahrzeug beträgt 7.500,00 €

② Errechnung bei bekannten durchschnittlichen Tageseinnahmen

$$\frac{\text{Tagesumsatz} \times \text{Einsatztage pro Jahr}}{360 \text{ Tage}} \times \text{durchschnittl. Geldeingangsdauer in Tagen}$$

**Beispiel 2:**

525,00 € Ø Tagesumsatz bei 240 Einsatztagen, Geldeingangsdauer Ø 50 Tage

$$\frac{525 \text{ EUR durchschnittl. Tagesumsatz} \times 240 \text{ Einsatztage}}{360 \text{ Tage}} \times 50 \text{ Tage Geldeingangsdauer}$$

Das Umlaufvermögen für dieses Fahrzeug beträgt 17.500,00 €.

**D19** Das „**Betriebsnotwendige Vermögen**“ stellt den Kapitalbetrag dar, der durch die Anschaffung und den Betrieb des Fahrzeuges ständig im Unternehmen gebunden ist.

Gebildet wird diese Position durch Zusammenrechnung der beiden Werte „halber Kaufpreis mit Bereifung“ und „Umlaufvermögen“.

Der so gefundene neue Betrag stellt die Grundlage für die Verzinsung dar, denn von diesem Betrag werden - im Rahmen der fixen Kosten - die Zinsen berechnet.

### 8.2.4 Fixe Fahrzeugkosten

E	Fixe Fahrzeugkosten		€ per Jahr	€ per Jahr	€ per Jahr
20	Verzinsung des betriebsnotwendigen Vermögens	..... % von D19			
21	Entwertung /AfA	D17 : C7			
22	Kfz-Steuer				
23	Haftpflichtversicherung				
24	Kaskoversicherung SB €				
25	Garage/Unterstellkosten				
26	Allg. Verwaltungskosten				
27	Bruttofahrerlöhne einschl. Lohnnebenkosten				
<b>28</b>	<b>Summe fixe Fahrzeugkosten</b>				
29	Feste Kosten je Tag bei jährlich ..... Einsatztagen	E 28/ ET			
30	Feste Kosten je Stunde bei täglich .... Einsatzstunden.	E 28/ Std			

Als „**Fixe Kosten**“ bezeichnet man jene Kosten, die jeweils an einen Zeitraum gebunden sind.

Fixe Kosten werden also immer auf einen Zeitraum z. B. ein Monat (Fahrerlohn), ein Jahr (Steuern, Versicherung etc.) oder gar auf mehrere Jahre (Abschreibungen) bezogen.

Diese „fixen Kosten“, die man auch als „feste Kosten“ oder „zeitabhängige Kosten“ bezeichnet, bleiben für den Zeitraum, auf den sie sich beziehen, immer gleich, egal ob die Leistung z. B. eines Fahrzeuges groß ist oder nicht.

Am Beispiel der Kfz-Steuer kann man sich das gut verdeutlichen:

Beträgt die Kfz-Steuer für einen 40-t-Zug ca. 2.625,00 € pro Jahr, so entfallen auf den einzelnen gefahrenen Kilometer:

€ 0,2625 - wenn das Fahrzeug im Jahr 10.000 km fährt

€ 0,02623 - wenn das Fahrzeug im Jahr 100.000 km fährt.

Um die fixen Kosten pro Kilometer niedrig zu halten - denn der Kilometer ist ja die eigentlich zu verkaufende Leistungseinheit -, muss daher die Leistung des Fahrzeuges möglichst hoch sein.

Mit anderen Worten, je mehr Leistung ein Fahrzeug erbringt, desto niedriger werden die anteiligen Fixkosten pro Leistungseinheit, also pro Kilometer.

Man nennt diesen Effekt „*Fixkostendegression*“.

**E20** Zu den - häufig nicht oder nicht vollständig berücksichtigten - Fixkosten gehört die „**Verzinsung des betriebsnotwendigen Vermögens**“.

Durch diese Fixkostenart sollen die Zinsen für das gesamte - durch die Anschaffung und den Einsatz - gebundene Kapital berücksichtigt werden.

„Gesamt“ bedeutet dabei sowohl die Berücksichtigung der Verzinsung des Fremdkapitals wie auch die Berücksichtigung der Verzinsung des Eigenkapitals.

Da sich die Zinsen für das Eigenkapital nicht aus den Werten der Finanzbuchhaltung ermitteln lassen, muss die Fixkostenposition insgesamt als „kalkulatorische Kosten“ ermittelt werden.

Der Kapitalbetrag, der zu verzinsen ist, wurde bereits als „betriebsnotwendiges Vermögen“ ermittelt (D19).

Da sich die zu ermittelnden Zinsen nicht aus den Zahlen der Finanzbuchhaltung ableiten lassen, greift man zurück auf die verschiedenen Finanzierungsquellen des Unternehmens und ermittelt aus den unterschiedlichen Zinssätzen einen Durchschnittssatz.

In diesen Durchschnittssatz fließen sowohl die anteiligen Zinsen für die verschiedenen Fremdkapitalien (kurz-, mittel- und langfristig) ein, als auch die Zinsen für das eingesetzte Eigenkapital.

Beispiel:

Das Unternehmen finanziert sich folgendermaßen:

60 % - langfristiges Fremdkapital

20 % - kurzfristiges Fremdkapital

20 % - Eigenkapital

Für das Fremdkapital werden 8,5 % (langfristig) und 12,5 % (kurzfristig) Zinsen gezahlt.

Das Eigenkapital würde ca. 6,5 % Zinsen erbringen, legte man es langfristig bei der Bank an.

Aus den o. a. Zahlen lässt sich jetzt der Durchschnittssatz errechnen:

60 % Fremdkapital zu 8,5 %	= anteiliger %-Satz	5,1 %
20 % Fremdkapital zu 12,5 %	= anteiliger %-Satz	2,5 %
20 % Eigenkapital zu 6,5 %	= anteiliger %-Satz	1,3 %
	durchschnittlicher Zinssatz	<u>8,9 %</u>

Dieser %-Satz ist für die Ermittlung der „Verzinsung des eingesetzten Kapitals“ anzuwenden.

**E21** Die „**Entwertung/AfA**“ des Fahrzeugs erfolgt - wie schon ausgeführt - sowohl im Rahmen der „Fixkosten“ wie auch im Rahmen der „variablen Kosten“.

Bei der Ermittlung der „Abschreibung“ im Rahmen der fixen Kosten geht man von dem „halben Kaufpreis ohne Bereifung“ (D17) aus, der durch die „Lebensdauer in Jahren“ (C7) geteilt wird.

So erhält man von den 50 % des abzuschreibenden Betrages, der auf die Zeit der Nutzung verteilt wird, den jeweiligen jährlichen Anteil (zeitlicher Wertverlust).

Verteilungsbeispiel für die zeitbezogene und für die leistungsbezogene Abschreibung:

1. Umzugsverkehr	= sehr geringe km-Leistungen, auftragsbedingte hohe Standzeiten Empfohlene Verteilung: Fixkosten 100 %, variable Kosten 0 %
2. Auslieferverkehr	= km-Leistung und Standzeiten stehen in einem etwa gleichen Verhältnis Empfohlene Verteilung: Fixkosten 50 %, variable Kosten 50 %
3. Ladungsverkehr mit Wechselkoffersystem	= hohe Kilometerleistungen, sehr geringe Standzeiten Empfohlene Verteilung: Fixkosten 0 %, variable Kosten 100 %

 **Wichtig: Die Kostenansätze sollen so leistungsnah wie möglich kalkuliert werden, d. h., dass die zuvor dargestellten Ansätze beispielhafte Vorschläge sind.**

**E22** Die „**Kfz-Steuer**“ kann einerseits den Unterlagen der Finanzbuchhaltung entnommen werden oder den jeweiligen Steuerbescheiden.

Es ist aber darauf zu achten, dass in die Fahrzeugkostenrechnung immer nur diejenige Kfz-Steuer eingeht, die tatsächlich auf 12 Monate entfällt.

Nimmt man die Zahlen aus der Finanzbuchhaltung, ist u. U. auf eine entsprechende Abgrenzung zu achten.