

**E33** Übertrag auf Seite 2 des Formulars (**Summe Fixkosten**)

**E34** Hierbei handelt es sich um den „**Einsatztag**“

**E35** oder die „**Einsatzstunde**“.

Die Frage, wie viel „Einsatztage“ ein Fahrzeug pro Jahr hat, hängt einerseits von tariflichen Arbeitszeiten, andererseits aber auch von der Einsatzart ab.

Unterstellt man einmal eine 5-Tage-Woche als „Normaleinsatzzeit“, dann kann man die Einsatztage pro Jahr für einen fest angestellten Fahrer so ausrechnen:

Gesamttag pro Jahr	: 365
./. Sonntage + Samstage	: 104
./. Feiertage	: <u>11</u>
nutzbare Einsatztage	: 250
./. Urlaub und Krankentage	<u>40</u>
produktive Zeit	210 Tage

Geht man von einer Einsatzzeit des Fahrzeuges von 300 Tagen aus, ist dies entsprechend durch die Erhöhung des Personalfaktors auszugleichen. Folgt man diesem Beispiel, wäre der Personalkostenfaktor mindestens mit 1,4 anzusetzen.

Teilt man nun die Jahresfixkosten durch die Einsatztage, erhält man die Fixkosten pro Einsatztag.

$$\frac{\text{Fixkosten pro Jahr}}{\text{Einsatztag e}} = \text{Fixkosten pro Einsatztag}$$

Dieses Ergebnis erneut geteilt durch die täglichen Einsatzstunden, ergibt die Fixkosten pro Einsatzstunde:

$$\frac{\text{Fixkosten pro Einsatztag}}{\text{Einsatzstunden pro Tag}} = \text{Fixkosten pro Einsatzstunde}$$

Diese Kostenansätze umgerechnet auf den Einsatztag respektive auf die Einsatzstunde bilden die Grundlage für die Angebotskalkulation.

### 12.3.3 Variable Fahrzeugkosten

F	Variable Fahrzeugkosten		€ per km	€ per km	€ per km
36.	Abnutzung/AfA	D17 : C8			
37.	Kraftstoffkosten	$\frac{C14 \times C15}{100}$			
38.	Schmierstoffkosten	... % von F37			
39.	Reifenkosten	C11 : C10			
40.	Reparaturkosten				
41.	Spesen				
42.	Sonstige Betriebskosten				
43.	Summe variable Kosten				

Die „**variablen Kosten**“ haben ihren Bezug immer zu der Leistung eines Kostenträgers.

In der Fahrzeugkostenrechnung ist die Leistungseinheit des Kostenträgers „**Fahrzeug**“ der gefahrene Kilometer.

Darum werden in diesem Fall alle Kosten, die zu der Gruppe der „variablen“ oder „leistungsabhängigen“ Kosten gehören, auf den Kilometer bezogen.

Um bei der Ermittlung der Gesamtzahlen am Schluss keine zu großen Rundungsfehler zu haben, werden alle Kostenansätze bei den variablen Kosten mit vier Stellen nach dem Komma (z. B. € 0,3467) gerechnet, die 5. Stelle wird kaufmännisch gerundet.

**F36** Will man die noch aus der Position **E23** verbliebene „**Entwertung/AfA**“ auf die Leistungseinheit verteilen, geht man wiederum vom „halben Kaufpreis ohne Bereifung“ (**D17**) aus und teilt diesen Betrag durch die "Lebensdauer in Kilometer".

Das Ergebnis stellt die anteilige leistungsabhängige Abschreibung pro Kilometer dar.

**F37** Die „**Kraftstoffkosten**“ lassen sich aus den beiden Kalkulationsdaten „Kraftstoffverbrauch 100/km“ und „Einkaufspreis des Kraftstoffes je Liter“, die als Kalkulationsdaten bereits ermittelt worden sind, errechnen.

$$\frac{\text{Kraftstoffverbrauch} \times \text{Literpreis}}{100} = \text{Kraftstoffkosten}$$

Sind Tankungen an der eigenen Tankanlage, Fremdtankungen im Inland und im Ausland zu berücksichtigen, muss eine gesonderte Erfassung erfolgen, um einen durchschnittlichen Kostenwert zu ermitteln. Da die Kraftstoffkosten einen erheblichen Anteil im Rahmen der Kostenrechnung ausmachen, muss eine ständige Aufschreibung und ggf. auch Anpassung an zukünftig zu erwartende Kosten erfolgen, z. B. sind auch entsprechende Änderungen bei der Kfz-Steuer sowie die allgemeine Marktsituation bei Kraftstoffen zu berücksichtigen (Hierzu auch Erläuterungen zu **C13**).

**F38** Die „**Schmierstoffkosten**“ hat man meist nicht separat erfasst. Daher bildet man für diese Kosten einen Prozentsatz in Abhängigkeit von den Kraftstoffkosten.

Im Personenverkehr sind dabei Prozentsätze zwischen 2 % und 5 % üblich, normalen Einsatz vorausgesetzt.

Sollte sich im Einzelfall ein wesentlich anderer Schmierstoffverbrauch ergeben, muss dieser natürlich berücksichtigt werden.

- F39** Die „**Reifenkosten**“ lassen sich aus den als Kalkulationsdaten bereits erfassten Werten „Laufleistung der Reifen“ (C10) und „Wiederbeschaffungspreis der Bereifung“ (C11) ermitteln:

$$\frac{\text{Wiederbeschaffungspreis der Bereifung}}{\text{Lebensdauer der Reifen}} = \text{Reifenkosten pro km}$$

- F40** Die „**Reparaturkosten**“ sind entweder aufgrund der Rechnungen von Werkstätten (bei Fremdreparaturen) oder aufgrund von Leistungsverrechnungen (bei Eigenreparaturen) zu ermitteln:

$$\frac{\text{Reparaturkosten pro Jahr}}{\text{Jahreskilometerleistung}} = \text{Reparaturkosten pro km}$$

 **Hinweis:**

Sofern keine eigenen Daten vorliegen, kann auf Standardwerte zurückgegriffen werden, z. B. Veröffentlichungen in der Zeitschrift "Lastauto und Omnibus". Hier werden halbjährlich in einem speziellen Katalog durchschnittliche Reparaturkosten der einschlägigen Nutzfahrzeuge dargestellt. Bei Pkw kann auf die Veröffentlichungen des ADAC zurückgegriffen werden. Die Verwendung derartiger Standardwerte sollte nur erfolgen, wenn keine ausreichenden eigenen Werte vorliegen. Eine ständige Kontrollrechnung zu den tatsächlichen Werten muss erfolgen, um Fehlkalkulationen zu vermeiden.

- F41** Die „**Spesen**“ sind, obwohl sie für einen Zeitraum (Tag) bezahlt werden, ebenfalls leistungsabhängige Kosten, da die Zahlung erst dann erfolgt, wenn das Fahrzeug tatsächlich eingesetzt wird.

Die Höhe der Spesen richtet sich nach den arbeitsvertraglichen bzw. tariflichen Vereinbarungen oder nach den steuerlichen Regelungen.

Da die Bemessungsgröße i. d. R. der Spesensatz pro Tag ist, muss zur Ermittlung der anteiligen Spesen pro Kilometer folgendermaßen gerechnet werden:

$$\frac{\text{Spesen pro Tag} \times \text{Anzahl Einsatztage}}{\text{Jahreskilometer}} = \text{Spesen pro Kilometer}$$

Im Taxi- und Mietwagenbetrieb werden Spesen nicht regelmäßig anfallen. Deshalb sollten eventuelle Spesenzahlungen ebenso wie Übernachtungskosten als auftragsbezogene Kosten kalkuliert werden, die zu einem Preisaufschlag führen.

- F42** Als „**sonstige Betriebskosten**“ sind ggf. weitere zusätzliche variable Kosten zu sehen, die im Einzelfall anfallen können.

Auch derartige Kosten müssen dann, um richtig verrechnet werden zu können, auf die Kilometerbasis umgerechnet werden.

- F43** In der Addition der einzelnen variablen Kosten entsteht so die **Summe** der leistungsabhängigen Kosten.

Zusammen mit den „Fixkosten pro Einsatztag“ bilden die „variablen Kosten pro km“ die so genannten

**Selbstkosten**

Die „**Selbstkosten**“ stellen denjenigen Wert dar, den das Unternehmen „selbst für die Leistungserstellung aufwenden muss“, mit anderen Worten: ein Gewinn oder ein Entgelt für die unternehmerische Tätigkeit des Eigentümers ist damit noch nicht berücksichtigt.