

Auswertung und Interpretation Blitzbefragung „Car Policies im Fuhrpark“

Datenstand: 25.09.2026

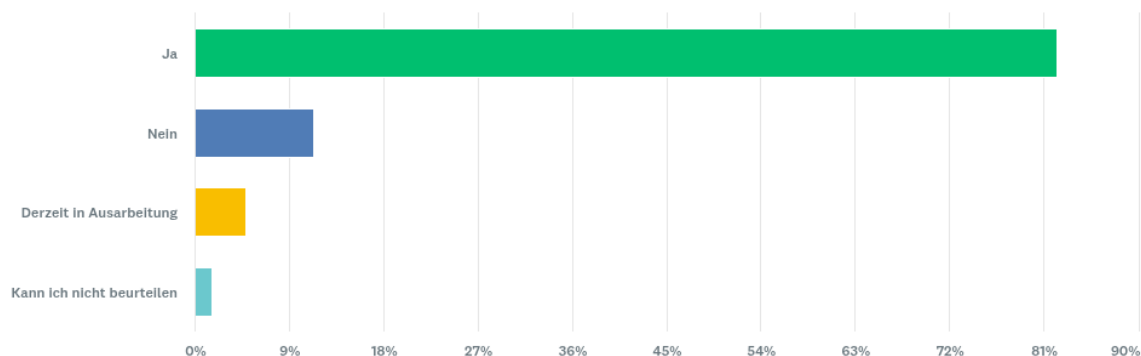
Erhebungszeitraum: 07.09. – 18.09.2026

Kernbefunde

1. Die schriftliche Car Policy ist Standard, nicht die Ausnahme

82,26 Prozent der befragten Fuhrparks verfügen über eine schriftlich fixierte Car Policy, weitere 4,84 Prozent arbeiten derzeit an einer solchen. Ohne schriftliche Regelung sind lediglich 11,29 Prozent. Aus Sicht der Fuhrparkverantwortlichen ist die Car Policy damit ein etabliertes Steuerungsinstrument und kein Nischenthema.

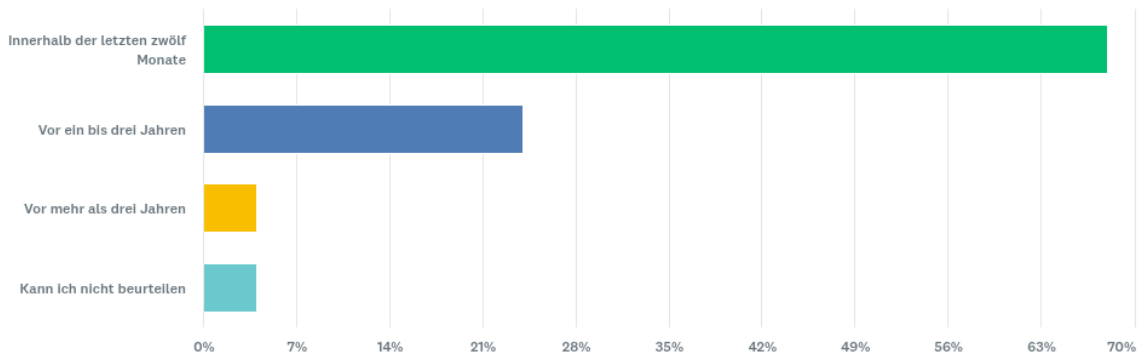
Gibt es in Ihrem Unternehmen eine schriftlich fixierte Car Policy (Dienstwagenrichtlinie)?



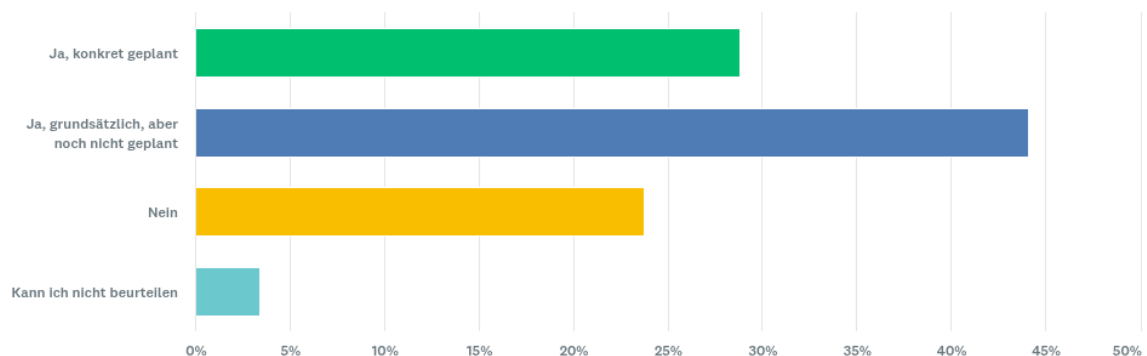
2. Ein lebendes Regelwerk, das laufend fortgeschrieben wird

Unter den Fuhrparks mit Car Policy haben 68 Prozent ihre Richtlinie in den letzten zwölf Monaten inhaltlich überarbeitet, 92 Prozent innerhalb der letzten drei Jahre. Der Blick nach vorne bestätigt diese Dynamik: 72,88 Prozent sehen in den kommenden zwölf Monaten Bedarf, Regelungen neu zu erstellen oder zu überarbeiten, davon 28,81 Prozent konkret geplant und 44,07 Prozent grundsätzlich. Die Car Policy ist damit kein einmalig erstelltes Dokument, sondern unterliegt einem kontinuierlichen Aktualisierungszyklus.

Wann wurde Ihre Car Policy zuletzt inhaltlich überarbeitet?



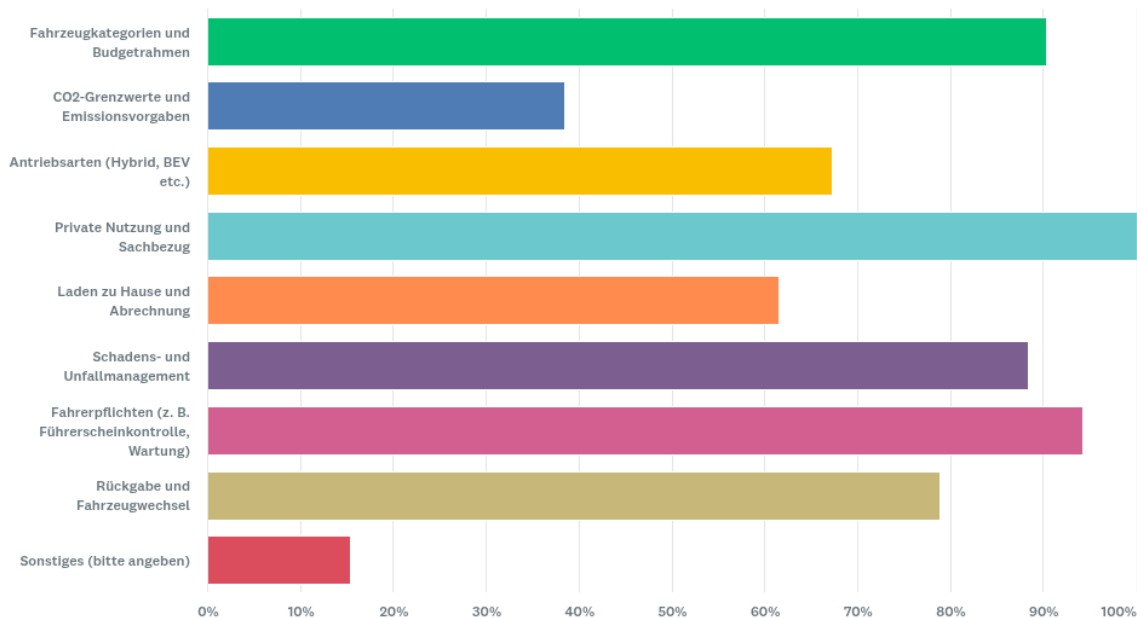
Sehen Sie in den kommenden zwölf Monaten Bedarf, Regelungen für Ihren Fuhrpark neu zu erstellen oder zu überarbeiten?



3. Der administrative und steuerliche Kern ist nahezu vollständig geregelt

Nahezu flächendeckend geregelt sind Privatnutzung und Sachbezug (100 Prozent), Fahrerpflichten (94,2 Prozent), Fahrzeugkategorien und Budgetrahmen (90,4 Prozent) sowie Schadens- und Unfallmanagement (88,5 Prozent). Deutlich seltener adressiert sind die Transformationsthemen: Antriebsarten 67,3 Prozent, Laden zu Hause und Abrechnung 61,5 Prozent und, mit Abstand am wenigsten, CO₂-Grenzwerte und Emissionsvorgaben mit nur 38,5 Prozent. Das ist das inhaltlich spannendste Ergebnis: Der Umstieg auf E-Mobilität ist im Regelwerk noch am wenigsten verankert.

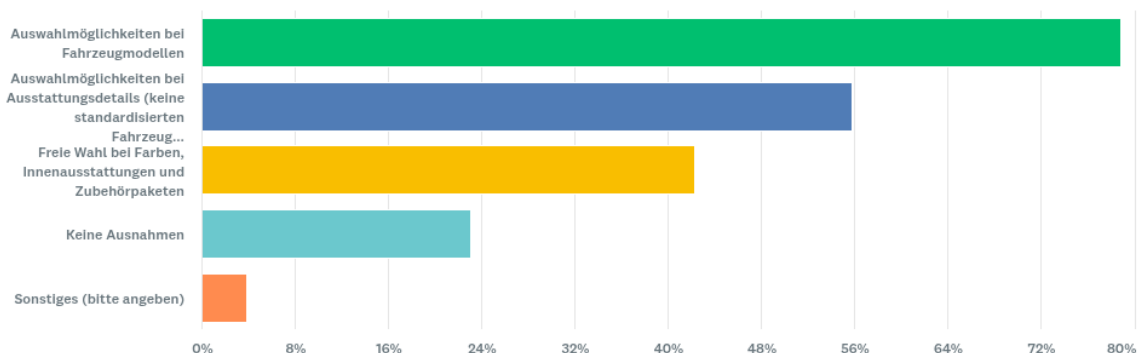
Welche Themen regelt Ihre Car Policy?



4. Wahlfreiheit ist abgestuft und an die Rolle gebunden

Die meisten Car Policies eröffnen Spielräume, ziehen aber klare Grenzen. Eine Auswahl bei Fahrzeugmodellen erlauben 78,85 Prozent, eine Auswahl bei Ausstattungsdetails 55,77 Prozent, die freie Wahl bei Farben, Innenausstattung und Zubehör 42,31 Prozent. 23,08 Prozent lassen keine Ausnahmen zu. Die offenen Antworten zeigen, dass Wahlmöglichkeiten häufig an Tätigkeit oder Hierarchieebene geknüpft und an Sonderfreigaben gebunden sind. Wahlfreiheit ist damit die Regel, aber eine bewusst gesteuerte und meist rollenabhängige.

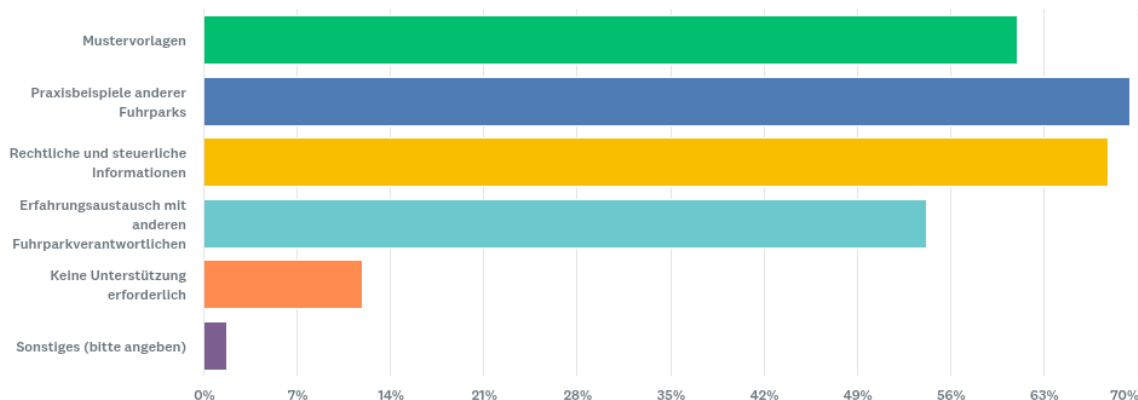
Welche Wahlmöglichkeiten erlaubt Ihre Car Policy derzeit?



5. Hoher und konkreter Unterstützungsbedarf

Rund 88 Prozent der Befragten wünschen sich Unterstützung bei der Erstellung oder Überarbeitung einer Car Policy, nur 11,86 Prozent sehen keinen Bedarf. Gefragt sind vor allem Praxisbeispiele anderer Fuhrparks mit 69,49 Prozent, rechtliche und steuerliche Informationen mit 67,80 Prozent, Mustervorlagen mit 61,02 Prozent sowie der Erfahrungsaustausch mit anderen Fuhrparkverantwortlichen mit 54,24 Prozent. Der artikuliert Bedarf deckt sich präzise mit dem, was ein Verband als Wissenstransfer leisten kann.

Welche Unterstützung wäre für Sie bei der Erstellung oder Überarbeitung einer Car Policy hilfreich?



Zur Einordnung: Standard erreicht, Transformation offen

Die Ergebnisse zeichnen ein klares Bild. Die schriftliche Car Policy ist aus Sicht der Fuhrparkverantwortlichen angekommen und wird laufend gepflegt. Ihre inhaltliche Stärke liegt im administrativen und steuerlichen Kern, **während die Themen der Mobilitätswende, allen voran Emissionsvorgaben und Ladethemen, noch deutlich seltener geregelt sind.** Genau an dieser Bruchstelle entsteht der Handlungsdruck, den die hohe Zahl geplanter Überarbeitungen widerspiegelt. Der Unterstützungsbedarf ist dabei nicht diffus, sondern benennt konkrete Formate von Mustervorlagen bis zum Erfahrungsaustausch. Damit ergibt sich für die FVA ein klar umrissener Ansatzpunkt für Verbandsleistung und Wissenstransfer, insbesondere bei der Übersetzung der E-Mobilität in verbindliche Regelwerke. Bei der Einordnung ist zu berücksichtigen, dass die Stichprobe zu rund zwei Dritteln aus Fuhrparks mit 50 oder mehr Fahrzeugen besteht und damit vorrangig professionell gemanagte mittlere und größere Flotten abbildet.