

II— 5047 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIV. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER
FÜR LANDESVERTEIDIGUNG

Zahl 10 072/243-1.1/79

Verwendung von Dienstkraftwagen
durch die Zentralstellen;

Anfrage der Abgeordneten Dr. LEITNER
und Genossen an den Bundesminister
für Landesverteidigung, Nr. 2420/J

2387/AB

1979 -04- 25

zu 2420/J

Herrn

Präsidenten des Nationalrates

Parlament
1010 Wien

In Beantwortung der seitens der Abgeordneten zum
Nationalrat Dr. LEITNER und Genossen am 7. März 1979
an mich gerichteten Anfrage Nr. 2420/J, betreffend
die Verwendung von Dienstkraftwagen durch die Zen-
tralstellen, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Grundsätzliches:

Während die Zahl der Zulassungen von Personen- und
Kombinationskraftwagen von 881.642 im Jahre 1966
auf 1,965.250 im Jahre 1977 und somit um 123 v.H.
gestiegen ist, sank der Stand an Dienstkraftwagen
des Bundes von 713 im Jahre 1966 auf 452 im Jahre
1977. Er beträgt laut Systemisierungsplan der Kraft-,
Luft- und Wasserfahrzeuge des Bundes für das Jahr 1979
391 und somit nur mehr 55 v.H. jenes für das Jahr 1966.
Eine graphische Darstellung hiezu ist als Beilage
angeschlossen.

Im einzelnen beantworte ich die Fragen wie folgt:

Zu 1:

Weder der Systemisierungsplan für das Jahr 1970 noch jener
für das Jahr 1977 kennen den Begriff "Einsatzfahrzeuge"; eine

- 2 -

Beantwortung dieser Frage ist daher nicht möglich.

Zu 2:

Nach den Bestimmungen des § 17 des Bezügegesetzes "gebührt" mir ein Dienstwagen, den ich in meiner Funktion als Bundesminister für Landesverteidigung benütze.

Zu 3:

Nein.

Zu 4:

Im Hinblick auf meine vorstehende Antwort erübrigt sich eine Beantwortung der Frage 4.

Zu 5:

Sofern unter "Ihren Kraftfahrern" jene zu verstehen sind, die zum Lenken des mir nach dem Bezügegesetz gebührenden Dienstwagens ermächtigt wurden, kommt schon wegen deren zeitlicher Inanspruchnahme eine Verwendung bei anderen Dienststellen nicht in Betracht. Die Inanspruchnahme dieser Kraftwagenlenker durch andere "Organisationen" - ein Begriff, den ich nicht näher deuten kann - ist schon mangels gesetzlicher Deckung hierfür ausgeschlossen.

Zu 6:

In den Jahren 1977 und 1978 sind keine Kosten für Mietautos, Taxis und Taxibons angefallen.

- 3 -

Zu 7 und 8:

Gemäß § 10 Abs. 2 der Reisegebührenvorschrift 1955 erhält der Beamte für die Benützung eines eigenen Kraftfahrzeuges eine "besondere Entschädigung" (fälschlich häufig als "Kilometergeld" bezeichnet) an Stelle der sonst in Betracht kommenden Reisekostenvergütung nur dann, wenn die vorgesetzte Dienststelle bestätigt, daß die Benützung des eigenen Kraftwagens im Dienstesinteresse liegt. Nach den Durchführungsbestimmungen zu § 10 Abs. 2 RGV 1955 hat die zuständige Dienststelle gewissenhaft zu prüfen, ob die erwähnte Anspruchsvoraussetzung gegeben ist und zutreffendenfalls das Vorliegen des Dienstesinteresses auf der Reiserechnung zu bestätigen.

Da beim Bundesministerium für Landesverteidigung keine gesonderten Aufzeichnungen darüber geführt werden, in wievielen Fällen in den Jahren 1977 und 1978 ein solches Dienstesinteresse die Erteilung der Bewilligung zur Benützung des eigenen Kraftfahrzeuges rechtfertigte, ist eine Aussage über die Zahl der Personenkraftwagen, für die im genannten Zeitraum "Kilometergeld" gezahlt wurde, sowie über den Gesamtaufwand an "Kilometergeld", nicht ohne weiteres möglich. Eine exakte Ermittlung dieses Aufwandes würde vielmehr voraussetzen, daß durch die Buchhaltung einige tausend Dienstreiseaufträge überprüft werden, ein Unternehmen, das angesichts der starken Belastung dieser Dienststelle mehrere Monate in Anspruch nehmen würde.

Da jedoch feststeht, daß die Zahl der Fälle, in denen in den Jahren 1977 und 1978 Angehörigen der

- 4 -

Zentralstelle nach gewissenhafter Prüfung des Dienstesinteresses die Benützung des eigenen Kraftfahrzeuges bewilligt wurde, verschwindend gering ist und somit der Gesamtaufwand für "Kilometergeld" in dem genannten Zeitraum eine zu vernachlässigende Größe darstellt, bitte ich um Verständnis, daß ich von der Anordnung derartiger Erhebungen Abstand genommen habe.

Zu 9:

Da die diesbezüglichen Unterlagen nicht mehr verfügbar sind, läßt sich der "Gesamtaufwand für den Kraftfahrzeugpark 1970" nicht mehr ermitteln.

Was den "Gesamtaufwand für den Kraftfahrzeugpark" im Jahre 1977 betrifft, so ist eine eindeutige Aussage über den Aufwand für "Amortisation" der Kraftfahrzeuge deshalb nicht möglich, weil die Amortisation ausschließlich durch die voraussichtliche Nutzungsdauer eines Kraftwagens bestimmt wird, die von vornherein auch nicht annähernd abgeschätzt werden kann. Klammert man daher diesen sowie den Aufwand für "Kilometergeld" (vgl. meine Ausführungen zu den Fragen 7 und 8) aus, so ergibt eine Berechnung des im Jahre 1977 erwachsenen Gesamtaufwandes unter Berücksichtigung der sonstigen Kriterien der Fragestellung für den Bereich der Zentralstelle des Bundesministeriums für Landesverteidigung eine Summe von ca. 2,5 Millionen Schilling.

Beilage

23. April 1979



Entwicklung der Zulassungen (PKW und Kombi) und Dienstkraftwagen von 1966 bis 1979

	1966	%	1970	%	1977	%	1979	%
Zulassungen	881.642	100	1,196.584	136	1,965.250	223	-	
Dienstkraftwagen	713	100	577	81	452	63	391	55