

1983/AB XXI.GP
Eingelangt am: 24.04.2001

Bundesministerium für
ÖFFENTLICHE LEISTUNG UND SPORT

Die Abgeordneten zum Nationalrat Helmut Dietachmayr und GenossInnen haben am 2. März 2001 unter der Nr. 2050/J an mich eine schriftliche Parlamentarische Anfrage betreffend „Erhöhung des amtlichen Kilometergeldes“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1:

Wie soll das neue Modell zur Regelung des Kilometergeldes tatsächlich aussehen?

Zu Frage 1:

Im Zuge der Verhandlungen über die letzte Erhöhung im Juni 1997 wurde zwischen Dienstgeber und Gewerkschaft vereinbart, dass die Verwaltung die der Festlegung des Kilometergeldes zugrundeliegenden Daten und ihre Gewichtung einer eingehenden Überprüfung unterzieht. Verhandlungen über eine Neuregelung des amtlichen Kilometergeldes sollten demnach geführt werden, sobald der Dienstgeber ein neues Modell entwickelt hat. Es wurden daher zunächst verwaltungsintern die Kilometergeldregelungen der EU-Mitgliedstaaten analysiert. Dabei hat sich herausgestellt, dass Deutschland eine mit der österreichischen Regelung vergleichbare Kilometergeldregelung besitzt, jedoch den tatsächlichen Kosten entsprechende und plausiblere Grundlagen für die Berechnung des Kilometergeldes entwickelt hat. Es erscheint mir sinnvoll, in Anlehnung an das deutsche Modell eine Regelung für Österreich zu entwickeln.

Die deutsche Regelung sieht zwei unterschiedliche Tarife vor, einen für die gelegentliche dienstliche Benutzung des Kraftfahrzeuges und einen für so genannte „anerkannte“ Kraftfahrzeuge. In Deutschland erhält der Beamte bei dienstlichem Interesse an der (gelegentlichen) dienstlichen Benützung des privaten Kraftfahrzeuges eine Entschädigung von derzeit 38 Pfennig pro Kilometer. Bei nur gelegentlicher dienstlicher Benützung des privaten Kraftfahrzeuges bilden die Betriebskosten die alleinige Basis für die Bemessung des Kilometergeldes. Wenn der Beamte allerdings eine dienstliche Jahresfahrleistung von 6.000 Kilometern überschreitet, kann die Dienstbehörde „schriftlich anerkennen“, dass das Kraftfahrzeug im überwiegend dienstlichen Interesse gehalten wird. Diese Anerkennung hat Auswirkungen auf die Höhe des Kilometergeldes. Es gebührt nämlich für anerkannte Kraftfahrzeuge ein Betrag von 52 Pfennig pro Kilometer (bei einer Jahreskilometerleistung von mehr als 10.000 Kilometern verringert sich dieser Betrag ab dem 10.001. Kilometer auf 38 Pfennig). Bei anerkannten Kraftfahrzeugen sind bei der Bemessung des Kilometergeldes zusätzlich zu den Betriebskosten auch die Anschaffungs- und Unterhaltungskosten sowie die Abnutzung des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen.

Anfang März wurden Gespräche mit der Gewerkschaft Öffentlicher Dienst über eine Neuregelung des Reisegebührenrechts und des amtlichen Kilometergeldes aufgenommen.

Frage 2:

Wird das Kilometergeld für Personenwagen von S 4,90 auf S 5,40 erhöht?

Falls nein, wie soll die Kilometergeldregelung bei Personenwagen künftig aussehen?

Frage 3:

Wird das Kilometergeld für Motorräder >250 ccm von S 2,76 auf S 3,05 erhöht?

Falls nein, wie soll die Kilometergeldregelung bei Motorräder > 250 ccm künftig aussehen?

Frage 4:

Wird das Kilometergeld für Motorräder < 250 ccm von S 1,56 auf S 1,70 erhöht?

Falls nein, wie soll die Kilometergeldregelung bei Motorräder <250 ccm künftig aussehen?

Frage 5:

Wird das Kilometergeld für Beifahrer von S 0,59 aufs 0,65 erhöht?

Falls nein, wie soll die Kilometergeldregelung für Beifahrer künftig aussehen?

Zu den Fragen 2 bis 5:

Nein, das Kilometergeld für Personenwagen, Motorräder >250 ccm, für Motorräder <250 ccm sowie für Beifahrer soll nicht ohne strukturelle Reform erhöht werden.

Die neue Kilometergeldregelung bei Personenwagen soll sich nach meinen Vorstellungen am deutschen Modell orientieren.

Die neue Kilometergeldregelung für Motorräder >250 ccm, <250 ccm und jene für Beifahrer soll mit der für Personenwagen getroffenen Regelung kompatibel sein.

Da ich den Verhandlungen mit der Gewerkschaft Öffentlicher Dienst nicht vorgreifen möchte, kann ich über die betragliche Gestaltung derzeit noch keine Aussage treffen.

Frage 6:

Wie gelangen Sie zur Ansicht, dass das amtliche Kilometergeld im internationalen Vergleich zu hoch angesiedelt ist? Erklären Sie bitte Ihren Standpunkt!

Zu Frage 6:

Eine Analyse der Kilometergeldregelungen von Mitgliedstaaten der EU hat ergeben, dass das durchschnittliche Kilometergeld bei S 4,35 liegt (siehe Beilage A).

Frage 7:

Wie kommen Sie zur Ansicht, dass das Kilometergeldsystem aus Deutschland mit dem in Österreich vergleichbar ist?

Zu Frage 7:

Deutschland ist ein Nachbarland Österreichs, in dem vergleichbare wirtschaftliche Rahmenbedingungen bestehen. Auch in Deutschland hat ein öffentlich Bediensteter bei

dienstlicher Nutzung eines privaten Beförderungsmittels Anspruch auf Ersatz eines Pauschalbetrages pro gefahrenem Kilometer.

Frage 8:

Warum sollte die in Deutschland geltende Kilometergeldregelung für die österreichischen Autolenker günstiger sein, wo doch nach dem System in Deutschland bloß maximal 52 Pfennig (ca. S 3,80) pro Kilometer bezahlt werden und in Österreich S 4,90?

Zu Frage 8:

Dieser Regelung liegen plausible Grundlagen für die Berechnung des Kilometergeldes zu Grunde. Die betragliche Festlegung des österreichischen Kilometergeldes soll zwar nach dem deutschen Modell, aber auf Grund aktueller österreichischer Daten in Verhandlungen mit der Gewerkschaft Öffentlicher Dienst festgelegt werden.

Frage 9:

Wird das amtliche Kilometergeld künftig nicht mehr auf der Basis der Verhandlungen mit der Gewerkschaft Öffentlicher Dienst vereinbart? Falls nein, warum nicht?

Zu Frage 9:

Auch künftig wird das amtliche Kilometergeld auf der Basis der Verhandlungen mit der Gewerkschaft Öffentlicher Dienst vereinbart.

Frage 10:

Werden Sie die 7 Prozent - Anpassungsklausel, bei der das amtliche Kilometergeld bisher noch von jeder Bundesregierung erhöht wurde, nicht mehr anwenden? Falls nein, warum nicht? Sind Sie sich darüber im Klaren, dass im Falle von vermehrter Einzelkostenabrechnungen die Verwaltungskosten enorm ansteigen werden?

Zu Frage 10:

Nein, weil ich an Hand eines neuen Modells (deutsches Modell) über die künftige Gestaltung des amtlichen Kilometergeldes mit der Gewerkschaft Öffentlicher Dienst verhandeln möchte. Deshalb habe ich die bisherige Vereinbarung mit der Gewerkschaft Öffentlicher Dienst über

die Anhebungsmodalitäten (7 Prozent - Anpassungsklausel) gekündigt. Die Verwaltungskosten werden nicht ansteigen, weil auch die neue Kilometergeldregelung einen Pauschalbetrag vorsehen wird, der sich allerdings auf eine andere Berechnungsmethode und Datengewichtung als bisher stützen soll.

Frage 11:

Falls doch, warum wurde das Kilometergeld nicht schon längst erhöht, da der Preisindex für den privaten Pkw - Verkehr schon seit Monaten über jener Marke (7 Prozent - Anpassungsklausel) liegt?

Zu Frage 11:

Siehe Beantwortung der Frage 10.

Frage 12:

Werden Sie den Beamten künftig mehr Dienstautos zur Verfügung stellen, da es diesen nicht zumutbar ist, Dienstfahrten mit dem Privat - Pkw zu unternehmen, wenn das Kilometergeld die Kosten nicht mehr deckt?

Zu Frage 12:

Ich bin der Auffassung, dass die Kosten durch das derzeitige Kilometergeld gedeckt sind. Es ist daher nicht erforderlich, den Beamten mehr Dienstautos zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus sollten vermehrt öffentliche Verkehrsmittel benutzt werden, um den Individualverkehr zurückzudrängen.

Frage 13:

Sind Sie auch der Meinung, dass die Autofahrer von Ihrer Regierung schon genug belastet wurden (Stichwort: motorbezogene Versicherungssteuer, Mautvignette, usw.) und daher Verschlechterungen beim Kilometergeld nicht mehr tragbar sind? Falls nein, warum nicht?

Zu Frage 13:

Die von Ihnen angesprochenen Maßnahmen sind gerechtfertigt und sozial verträglich gestaltet. Im Übrigen plane ich keine Verschlechterungen beim Kilometergeld. In den im März begonnenen Verhandlungen mit der Gewerkschaft Öffentlicher Dienst wird eine

zeitgemäße Abgeltung des durch dienstlich erforderliche Reisebewegungen entstehenden Mehraufwandes besprochen. Dies gilt auch für die Abgeltung der Kosten, die durch die dienstliche Benützung eines privaten Beförderungsmittels entstehen.

Frage 14:

Dient die neue Steuer auf Rücklagen der Schaden - Unfallversicherung bloß zur Geldbeschaffung zwecks Budgetsanierung, oder wird damit auch ein sonstiger Zweck verfolgt? Falls ja, welcher?

Zu Frage 14:

Die Beantwortung dieser Frage fällt in die Zuständigkeit des Bundesministers für Finanzen.

Frage 15:

Wollen Sie durch Ihre Vorgangsweise, den Versicherungen Milliarden wegnehmen, welche diese wieder über Prämienhöhungen hereinbringen müssen, den Zorn der finanziell geschröpften Autolenker auf die Versicherungen umlenken?

Zu Frage 15:

Die Beantwortung dieser Frage fällt in die Zuständigkeit des Bundesministers für Finanzen.

Frage 16:

Wie sehen die Kilometergeldregelungen in anderen Staaten der EU aus?

Zu Frage 16:

Zur Orientierung über die Kilometergeldregelungen in anderen Staaten der EU lege ich die Beilagen A und B vor.

Beilagen

BEILAGE A

Vergleich der Kilometergelder in der EU							
Großbritannien	5,51	ab 6.400 km	2,93				
Irland (Durchschnitt)	5,28	ab 6.400 km	4,38	(stark degressiv mit zunehmenden km)			
Österreich	4,90			keine Grenze			
Finnland	4,34			keine Grenze			
Dänemark	4,29	ab 12.000 km	2,39				
Portugal	3,86			keine Grenze			
Niederlande	3,75			keine Grenze			
Dtld anerK Kfz	3,66	ab 10.000 km	2,66				
(Dtld geleg Ben)	2,66						
Luxemburg	3,59	ab 6.000km	3,18	ab 10.000 km	2,91		
Durchschnitt	4,35						
ohne Dtld geleg							
Benutzung							
RGV/187							

Beate Merzinger
Beilage B

Bundesministerium für Finanzen
Sektion Zentrale Personalkoordination, Abt. VII/All

Darstellung der Kilometergeldregelungen in den EU - Mitgliedstaaten

Bei der 28. Generaldirektorentagung in Den Haag am 29. und 30. Mai 1997 wurde von SC Mag. BACHMAYER ein Schreiben an alle Generaldirektoren verteilt, in dem um Darstellung allfälliger "Kilometergeldregelungen" ersucht wurde. Der Wortlaut dieses Ersuchens lautete:

- "1. In which way are travel expenses reimbursed when a civil servant travels on duty and uses a private car?
2. If an allowance per kilometre is payed which factors are taken into consideration when determining the level of the allowance?"

Bis zum 25. August 1997 sind von folgenden Ländern Stellungnahmen zu diesen beiden Fragen eingelangt: Dänemark, Deutschland, Vereinigtes Königreich, Finnland, Frankreich, Irland, Luxemburg, Portugal, Niederlande sowie von der EIPA.

Es werden im folgenden die Stellungnahmen zu diesen beiden Fragen zusammengefaßt. Außerdem enthält die Darstellung auch eine kurze Beantwortung der nicht explizit gestellten Frage, ob die Entschädigung ganz oder teilweise einkommensteuerpflichtig ist, da sich einige Stellungnahmen auch dazu geäußert haben.

Durchgängig ist der Grundsatz einer Abgeltung für die dienstliche Benützung eines PrivatPKW durch einen öffentlich Bediensteten im Rahmen einer Dienstreise.

DÄNEMARK

Rechtliche Basis für die Entschädigung ist eine **Vereinbarung** zwischen dem Dienstgeber und der Gewerkschaft der öffentlich Bediensteten. Die staatlichen Behörden dürfen die Benützung des PrivatPKW nur dann genehmigen, wenn sie die wirtschaftlichste und geeignetste Beförderungsart für die Behörde darstellt. Die Entschädigung gebührt pro gefahrenem Kilometer, wobei je nach den Umständen ein **niedriger** oder ein **hoher Betrag** gebühren kann. Diese Beträge werden **jährlich angepaßt**. Der hohe Betrag gebührt nur bei Inlandsdienstreisen, wenn dem öffentlich Bediensteten eine schriftliche Reisegenehmigung erteilt wurde und die Reise von dieser Ermächtigung gedeckt ist. Außerdem ist dieser hohe Betrag für Reisen bis maximal **12.000 Kilometer pro Jahr** vorgesehen. In allen anderen Fällen - auch bei Auslandsdienstreisen - findet der niedrige Betrag Anwendung. Die Behörden können **generelle Reisegenehmigungen** für öffentlich Bedienstete ausstellen, die

einen Arbeitsplatz bekleiden, der eine regelmäßige und ausgedehnte Reisetätigkeit erfordert. Es obliegt der Behörde, zu entscheiden, ob diese Bedingungen im konkreten Fall erfüllt sind.

In die **Berechnungsbasis** fließen Faktoren wie die **Treibstoffkosten**, die **Abnutzung der Reifen** und die **Fahrzeughaltungskosten** ein. Der **hohe Betrag** berücksichtigt zusätzlich auch noch **Zinskosten**, **Versicherungskosten** und **Abgaben**. Das eigene Interesse des öffentlich Bediensteten an der Haltung eines PKW wird in dieser Kalkulation mit etwa 50% angesetzt.

Der **hohe Betrag** liegt bei **DKK 2,33 (ATS 4,29 = XEU 0,31)** pro Kilometer und der **niedrige Betrag** liegt bei **DKK 1,30 (ATS 2,39 = XEU 0,17)** pro Kilometer.

DEUTSCHLAND

Wenn **kein dienstliches Interesse** an der Benützung des PrivatPKW besteht, dann hat der Bedienstete bloß Anspruch auf Ersatz der Kosten für eine Bahnfahrt.

Besteht ein **dienstliches Interesse** an der Benützung, so erhält der Bedienstete eine **Entschädigung pro gefahrenem Kilometer**. Diese Entschädigung ist deutlich höher, wenn der Bedienstete den PKW **überwiegend im dienstlichen Interesse** hält - man spricht diesfalls von einem „**anerkannten Fahrzeug**“.

Wenn ein dienstliches Interesse an der Benützung besteht, dann fließen die durchschnittlichen **Kosten des Betriebes** und der **Instandhaltung** voll in die Berechnung der Entschädigung ein, die **festen Haltungskosten** jedoch nur zu einem geringen Teil. Bei anerkannten Fahrzeugen werden bei der Ermittlung der pauschalen Beträge neben den laufenden **Betriebs - und Instandhaltungskosten** auch die **festen jährlichen Haltungskosten** und die **Anschaffungs - und Abschreibungskosten** berücksichtigt.

Besteht ein **dienstliches Interesse**, so erhält der Bedienstete eine Entschädigung von **DEM 0,38 (ATS 2,66 = XEU 0,19) pro Kilometer**, wenn der benützte PKW einen Hubraum von mehr als 600 ccm hat. Bei einem geringeren Hubraum verringert sich der gebührende Betrag entsprechend. Bei einem **anerkannten Fahrzeug** beträgt die Entschädigung bis 10.000 Kilometer pro Jahr **DEM 0,52 (ATS 3,66 = XEU 0,26) pro Kilometer** (ab 10.001 Kilometer DEM 0,38) für Kraftfahrzeuge mit mehr als 600 ccm Hubraum. Bei einem geringeren Hubraum verringert sich der gebührende Betrag entsprechend.

VEREINIGTES KÖNIGREICH

(Eine Meile entspricht 1,6 Kilometer.)

Die **Höhe der Entschädigung** variiert je nach Hubraum des **PKW** (es gibt zwei Kategorien: unter 1.500 ccm und über 1.500 ccm Hubraum) und nach der Anzahl der aus dienstlichen Gründen zurückgelegten Meilen (unter 4.000 Meilen - das sind 6.400 Kilometer - und über 4.000 Meilen) pro Jahr:

< 1500 ccm Meilen	GBP/m	ATS/m	XEU/m	ATS/km	XEU/km
0 - 4000	0,34	6,97	0,50	4,36	0,31
ab 4001	0,19	3,90	0,28	2,44	0,18
> 1500 ccm Meilen					
0 - 4000	0,43	8,82	0,64	5,51	0,40
ab 4001	0,23	4,71	0,34	2,93	0,21

Es gibt zusätzlich eine Entschädigung pro Meile für die **Mitbeförderung** von anderen Personen und für den Transport von sperrigem **Material**, das im Kofferraum keinen Platz findet. Es gibt unterschiedliche Sätze für **Motorräder** mit unter bzw. über 125 ccm und einer Jahresmeilenleistung von unter bzw. über 4.000 Meilen pro Jahr. Auch für **Fahrräder** ist eine Entschädigung pro zurückgelegter Meile vorgesehen.

Die **Höhe** der Entschädigung **variiert** von Ministerium zu Ministerium. In einigen Ministerien wurde insofern ein neuer Weg eingeschlagen, als **Vereinbarungen mit Leihwagenfirmen** über die Anmietung von Leihwagen getroffen wurden, die in einigen Fällen durchaus eine Kostenersparnis gegenüber der Bezahlung der Entschädigung bedeuten.

Es gibt zwei Typen von Kosten, die im Zusammenhang mit dem Autofahren entstehen, nämlich **fixe Kosten** und **laufende Kosten**. Der Bereich der **Fixkosten** umfaßt **Abschreibungskosten** (in den ersten zwei Jahren signifikant höher), **Versicherungskosten, Straßensteuer, Kosten der Mitgliedschaft bei Autofahrerklubs** und eine umstrittene aber teilweise doch berücksichtigte Kostenart, nämlich der **Verlust an Zinsen für Kapital**. Zu den **laufenden Kosten**, die in die Berechnungsbasis einfließen, gehören die **Treibstoffkosten**, die Kosten von **Reparaturen** und **Fahrzeughaltung** und die Kosten aus dem normalen Verbrauch der **Reifen**, des **Öls** etc. Hinsichtlich des Kriteriums „**maßgebliche Fahrleistung pro Jahr**“ gibt es unterschiedliche Denkmodelle. Es erscheint sinnvoll, zunächst die Gesamtzahl der pro Jahr zurückgelegten Meilen zu ermitteln und dann zu eruieren, wieviele davon dienstlich zurückgelegt wurden. Eine hohe jährliche

Kilometerleistung kann im übrigen einige Berechnungskomponenten erhöhen oder reduzieren.

Wenn die Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln als kostengünstigste Variante wirtschaftlich sinnvoll erscheint, kann der Dienstgeber festlegen, daß auch bei dienstlicher Benützung des PrivatPKW **nur die Kosten für die Benützung eines öffentlichen Verkehrsmittels** ersetzt werden.

Grundsätzlich unterliegt die Entschädigung nicht der Einkommensteuer. Steuer ist nur für jenen Teil der Entschädigung zu bezahlen, der über den vereinbarten Tarif für die dienstliche Benützung des PrivatPKW hinausgeht.

FINNLAND

Der Berechnung der Entschädigung liegt eine Berücksichtigung **variabler und fixer Kosten**, die sich aus der dienstlich notwendigen Benützung eines PrivatPKW ergeben, zugrunde. 1986 wurde eine Untersuchung der Kosten vorgenommen, die öffentlich Bediensteten mit Anspruch auf die Entschädigung erwachsen sind. Daraus wurde der **folgende Berechnungsmodus** entwickelt:

- a) **Preisänderungen** werden grundsätzlich einmal pro Jahr berücksichtigt.
- b) Der **durchschnittliche** öffentlich Bedienstete fährt mit seinem PrivatPKW **15.000 Kilometer pro Jahr** aus dienstlichen Gründen.
- c) Alle PKW werden neu angeschafft und nach **acht Jahren** ersetzt.
- d) Der in der Berechnung berücksichtigte **Zinssatz für Kredite** beträgt 5% und ist ein sogenannter Realzinssatz im Gegensatz zu einem Nominalzinssatz, weil die Preise, die in der Kalkulation verwendet werden, nur neue PKW betreffen.
- e) Es wird aus den **Anschaffungskosten** der 20 meistnachgefragten PKW - Marken und - Modelle ein Durchschnittspreis gebildet und der Kalkulation zugrundegelegt.
- f) Es wird ein durchschnittlicher Betrag gebildet, der sich aus den Kosten für die **Pflicht - und für die Freiwilligenversicherung** zusammensetzt, und der Berechnung zugrundegelegt.
- g) **Garagierungs - und Rostschutzkosten** werden in die Kalkulation einbezogen, sowie der durchschnittliche **Treibstoffpreis und -verbrauch**. Weiters werden die Kosten der Anschaffung von **Sommer - und Winterreifen** und der **Ölverbrauch** berücksichtigt und schlußendlich auch die **Haltungskosten** und die anfallenden **Steuern**.

Die derzeitige Entschädigung beträgt bei einer Fahrleistung von 20.000 Kilometer pro Jahr **FIM 1,84 (ATS 4,34 = XEU 0,31) pro Kilometer.**

FRANKREICH

Die **Benützung** des PrivatPKW bedarf der **Genehmigung** durch den **Dienstgeber**. Kriterium für die Genehmigung ist zum Beispiel die **Erreichbarkeit** des Dienstreisezieles mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Es gibt auch Bereiche, in denen eine **generelle Ermächtigung** zur Benützung des PrivatPKW erteilt wird, wie beispielsweise bei den Arbeitsinspektoren, die den PrivatPKW ständig benützen. Unter bestimmten Umständen kann der Bedienstete verpflichtet werden, einen PKW aus dienstlichen Gründen anzuschaffen. In diesen Fällen kann der Dienstgeber einen Teil der Anschaffungskosten übernehmen.

IRLAND

(Eine Meile entspricht 1,6 Kilometer.)

Die öffentlich Bediensteten sollen für Ausgaben entschädigt werden, die notwendigerweise entstehen, wenn sie verpflichtet sind, ihren PrivatPKW dienstlich zu benützen. Die **Entschädigungen variieren** je nach Hubraum des PKW (es gibt drei Kategorien: kleine, mittlere und große PKW), nach der Anzahl der aus dienstlichen Gründen zurückgelegten Meilen und sind am Anfang der Benützung (Beginn des „mileage year“) besonders hoch. Die Absicht hinter diesen hohen anfänglichen Beträgen besteht darin, daß man die Bediensteten rasch für die **allgemeinen Kosten** wie **Ankauf, Versicherung, Führerschein** oder **Motorsteuer** entschädigen möchte. Das „mileage year“ beginnt daher auch an dem Tag zu laufen, an dem der Bedienstete seine erste Dienstreise mit dem PrivatPKW antritt. Die Beträge werden jährlich von einem **Expertengremium**, das sich aus Vertretern der Gewerkschaft und des Finanzministeriums zusammensetzt, überprüft und erforderlichenfalls angepaßt.

Die **Entschädigung für kleine und mittlere PKW** wurde seit 1990 nicht mehr angehoben, weil einer Steigerung bei einigen Faktoren ein Rückgang bei anderen gegenüberstanden ist. Die **Entschädigung für große PKW** ist mit Wirkung vom 1. Jänner 1996 angehoben worden. Die Kosten für diese Entschädigungen belaufen sich jährlich auf insgesamt **IEP 15 Millionen (ATS 284 Millionen = XEU 20,04 Millionen)**. Etwa 70% der Bediensteten haben PKW der großen Kategorie. Außerdem reisen 70% der Bediensteten, die Dienstreisen durchführen, dienstlich weniger als 4.000 Meilen - das sind 6.400 Kilometer - pro Jahr.

Derzeit erfolgt gerade eine **umfassende Überprüfung der Berechnungsbasis** für die Entschädigungen mit Vertretern der Gewerkschaft und des Finanzministeriums. Hintergrund dieser Überprüfung ist, daß in die Berechnungsbasis Entwicklungen der vergangenen Jahre - die derzeitige Formel wurde im Jahr 1978 festgelegt - einfließen sollen und daß die Struktur der Berechnung im Sinne einer Verwaltungsvereinfachung transparenter gestaltet werden soll.

Folgende Elemente werden bei der Berechnung der Entschädigung berücksichtigt:

- **allgemeine Kosten wie Anschaffungs - und Lieferkosten** (Durchschnittspreis der acht meistverkauften PKW in jeder Kategorie), **Versicherungskosten, Garagierungskosten, Kraftfahrzeugsteuer** und Kosten für den Erwerb des **Führerscheines**.
- **laufende Kosten wie Treibstoffkosten, Reparatur - und Servicekosten**, Kosten im Hinblick auf **Ölverbrauch und Reifenverschleiß**.

Es gibt je nach PKW - Kategorie und zurückgelegter Meilenzahl **18 unterschiedliche Beträge** als Entschädigung. Da 70% der Bediensteten einen PKW der großen Kategorie haben (siehe oben) werden beispielhaft die für diese Kategorie geltenden Beträge dargestellt:

Meilen	IEP/m	ATS/m	XEU/m	ATS/km	XEU/km
0 - 2000	0,6820	12,62	0,91	7,89	0,57
2001 - 4000	0,7579	14,02	1,01	8,76	0,63
4001 - 6000	0,3784	7,00	0,51	4,38	0,32
6001 - 8000	0,3531	6,53	0,47	4,08	0,29
8001 - 12000	0,3026	5,60	0,40	3,50	0,25
ab 12001	0,2627	4,86	0,35	3,04	0,22

Auch die Privatwirtschaft orientiert sich an den Entschädigungen für den öffentlichen Sektor.

Die Entschädigung gilt als Aufwändersatz und ist nicht einkommensteuerpflichtig.

LUXEMBURG

Die **Höhe des Kilometergeldes** hängt von verschiedenen Faktoren wie dem **Hubraum des Fahrzeuges** und von der **pro Jahr zurückgelegten Kilometeranzahl** ab:

Wagen mit weniger als 1310 ccm:

bis 6.000 km pro Jahr: **LUF 7,90** pro km (ATS 2,70 = XEU 0,19)

von 6.001 bis 10.000 km pro Jahr: **LUF 7,00** pro km (ATS 2,39 = XEU 0,17)

mehr als 10.000 km pro Jahr: **LUF 6,40** pro km (ATS 2,19 = XEU 0,16)

Wagen mit mehr als 1310 ccm:

bis 6.000 km pro Jahr: **LUF 10,50** pro km (ATS 3,59 = XEU 0,26)
von 6.001 bis 10.000 km pro Jahr: **LUF 9,30** pro km (ATS 3,18 = XEU 0,23)
mehr als 10.000 km pro Jahr: **LUF 8,50** pro km (ATS 2,91 = XEU 0,21)

Grundsätzlich werden bei **Auslandsdienstreisen** nur die Kosten der Benützung der Bahn (1. Klasse) vergütet. Wenn jedoch die Benützung des eigenen Fahrzeuges wegen unzureichender öffentlicher Verkehrsmittel oder dienstlichem Interesse an der Benützung im vorhinein genehmigt worden ist, dann kann der Bedienstete das eigene Fahrzeug benutzen. Die zurückgelegten Kilometer werden bei **Inlandsdienstreisen** vom **Wohnort** aus berechnet.

Bei einem **Autounfall anlässlich einer Dienstreise** wird der Bedienstete für den am Fahrzeug entstandenen Schaden teilweise oder - bei Zustimmung des Premierministers - ganz entschädigt, wenn er nicht die Hauptschuld am Unfall trägt.

ÖSTERREICH

Die **Reisegebührenvorschrift 1955** regelt - unabhängig von der Zugehörigkeit zu einem bestimmten Ministerium - ganz generell die **finanziellen Ansprüche** eines **Bundesbediensteten**, der vom Dienstgeber den Auftrag zur Absolvierung einer Dienstreise erhält, in der Weise, daß der Bedienstete je nach der Dauer der Dienstreise Anspruch auf "**Tagesgebühr(en)**" für die Mehrkosten der Verpflegung und Anspruch auf "**Nächtigungsgebühr(en)**" zur Bestreitung des Mehraufwandes für eine Unterkunft hat. Grundsätzlich werden dabei die **Kosten der Beförderung mit einem Massenbeförderungsmittel** nach den geltenden Tarifen vergütet. Unter bestimmten Voraussetzungen hat der Bedienstete allerdings Anspruch auf eine „**besondere Entschädigung**“ für die **Benützung des eigenen Kraftfahrzeuges im Rahmen einer Dienstreise**. Voraussetzung für die Bezahlung dieser besonderen Entschädigung ist, daß (auch) der Dienstgeber ein Interesse daran hat, daß der Bedienstete das eigene Kraftfahrzeug benützt. Die Höhe dieser Entschädigung beträgt ab 1. Juni 1997 **pro gefahrenem Kilometer ATS 4,90 = XEU 0,35**. Für jede Person, deren **Mitbeförderung** dienstlich notwendig ist, gebührt ein Zuschlag in der Höhe von **ATS 0,59 = XEU 0,04 pro Kilometer**.

Dieser Schillingbetrag deckt pauschalierend sämtliche Kosten und wird derzeit auf Grund eines Abkommens zwischen den Gewerkschaften und der Verwaltung bei Überschreiten eines Schwellenwertes von 7% des eigens dazu geführten Preisindex valorisiert.

Unerheblich für die Höhe der besonderen Entschädigung ist die **pro Jahr dienstlich zurückgelegte Kilometeranzahl** und die **Motorleistung** des benützten Kraftfahrzeuges. Bei Benützung eines dem Bediensteten **unentgeltlich zur Verfügung gestellten Kraftfahrzeuges** gebührt dem Bediensteten **keine Entschädigung**.

Abschließend wird darauf hingewiesen, daß auch der private Sektor die genannten Beträge den Dienstreiseabrechnungen zugrundelegt.

Das Kilometergeld ist nicht einkommensteuerpflichtig.

PORTUGAL

Die Benützung des PrivatPKW für dienstliche Zwecke wird nur genehmigt, wenn **kein Dienstwagen** zur Verfügung steht und wenn die **Benützung öffentlicher Verkehrsmittel nicht in Frage kommt**. Die Genehmigung für die Benützung erteilt die für den Bediensteten zuständige oberste Dienstbehörde. Die Entschädigung wird pro gefahrenem Kilometer für die bei der Dienstreise entstehenden Kosten gewährt.

Zur Berechnung der Entschädigung werden die **Treibstoffkosten** und die **Kosten der Erhaltung des Fahrzeuges** herangezogen. Da die derzeitige Gewichtung der Faktoren für die Zusammensetzung des Betrages bereits einige Jahre alt ist, wird eine neue Gewichtung überlegt. Es gibt eine **jährliche Anpassung** entsprechend der für das nächste Jahr erwarteten Inflationsrate.

Die Höhe der Entschädigung beträgt **PTE 55,50 (ATS 3,86= XEU 0,28)** pro Kilometer.

Die Entschädigung ist nicht einkommensteuerpflichtig.

NIEDERLANDE

Grundsätzlich wird der **Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln** der **Vorzug** gegeben. Öffentlich Bedienstete sind berechtigt, bei der Erfüllung aller dienstlichen Aufgaben die erste Klasse zu benützen. Nur **ausnahmsweise** kann einem öffentlich Bediensteten bei der Erfüllung von Dienstaufträgen die **Benützung des PrivatPKW** gestattet werden. In diesem Fall werden die Reisekosten ersetzt, wenn der verantwortliche Vorgesetzte vor Beginn der Dienstreise auf Antrag des Bediensteten die Benützung des PrivatPKW

genehmigt hat. Der verantwortliche Vorgesetzte ist hinsichtlich seiner Entscheidung rechenschaftspflichtig. Die Entschädigung ist geringer, wenn auch ein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung gestanden wäre. Sie liegt diesfalls unter dem Kostenersatz für eine Bahnfahrt erster Klasse. Wenn das Dienstreiseziel mit einem öffentlichen Verkehrsmittel nicht erreichbar ist, ist der Betrag etwas höher. Es gibt auch eine Entschädigung für die **Benützung eines Fahrrades**, wenn dies sinnvoll erscheint. Öffentlich Bedienstete mit einem **höheren Dienstalter** haben für ihre Inlandsdienstreisen normalerweise Anspruch auf einen **Dienstwagen mit Chauffeur**.

Die Entschädigung beträgt **NLG 0,19 (ATS 1,19 = XEU 0,09)**, wenn auch ein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung gestanden wäre. Sie liegt bei **NLG 0,60 (ATS 3,75 = XEU 0,27)**, wenn dies nicht der Fall ist. Für Motorräder und Mopeds sind besondere Sätze vorgesehen. Die als sinnvoll erachtete dienstliche Benützung eines Fahrrades wird mit **NLG 0,12 (ATS 0,75 = XEU 0,05)** vergütet.

EIPA

Die Regelung des Reisekostenersatzes für Bedienstete der EIPA orientiert sich im wesentlichen an der **niederländischen Regelung** (siehe oben).

Die hauptsächliche Transportart sollte die Beförderung mit **öffentlichen Verkehrsmitteln** sein. Der Kostenersatz für Reisekosten basiert auf den Preisen für Fahrkarten für öffentliche Verkehrsmittel. Alle öffentlich Bediensteten sind berechtigt, bei Bahnreisen die erste Klasse zu benützen. Anträge der Bediensteten auf eine Entschädigung für mit dem PrivatPKW zurückgelegte Fahrstrecken werden nur in Ausnahmefällen genehmigt, zB dann, wenn einem Bediensteten aufgrund der konkreten Umstände nicht zugemutet werden kann, ein öffentliches Verkehrsmittel zu benützen.

Die Entschädigung berücksichtigt **Treibstoffkosten, Kosten aus der Versicherung** und der **Abschreibung** etc. Der Betrag orientiert sich an der Entschädigung für die Niederlande (siehe vorne).

Die Entschädigung ist in derselben Höhe festgelegt wie die **steuerfreie Entschädigung** für gelegentliche Dienstreisen, nämlich mit **NLG 0,60 (ATS 3,75 = XEU 0,27)**. Steuerfreie Entschädigung bedeutet, daß bis zu diesem Betrag die Entschädigung von den Steuerbehörden nicht als Einkommensquelle angesehen wird. Höhere Entschädigungen sind jedoch einkommensteuerpflichtig.