

--

Vorblatt

Ziele

- Ziel 1: Hintanhalten einer Überförderung bei der Abgeltung von Dienstreisen
 Ziel 2: Angleichung an das Einkommensteuerrecht
 Ziel 3: Vermeidung von zusätzlichem Verwaltungsaufwand

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahmen:

- Maßnahme 1: Entfall des erhöhten Beförderungszuschusses gemäß § 7 Abs. 5 Reisegebührenvorschrift 1955 (RGV), BGBl. Nr. 133/1955
 Maßnahme 2: Absenkung des Jahresdeckels für Beförderungszuschüsse gemäß § 7 Abs. 6 RGV

Wesentliche Auswirkungen

Das Vorhaben hat wesentliche Auswirkungen auf folgende Wirkungsdimension(en):

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte

Finanzierungshaushalt für die ersten fünf Jahre:

in Tsd. €	2026	2027	2028	2029	2030
Nettofinanzierung Bund	1.125	2.700	2.700	2.700	2.700
Nettofinanzierung Länder	0	0	0	0	0
Nettofinanzierung Gemeinden	0	0	0	0	0
Nettofinanzierung SV-Träger	0	0	0	0	0
Nettofinanzierung Gesamt	1.125	2.700	2.700	2.700	2.700

Finanzielle Auswirkungen pro Maßnahme
 Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

Das Vorhaben führt zu einer Gesamteinsparung in Höhe von rund 2,7 Mio. Euro, die sich im Detail wie folgt darstellt:

- Der Entfall des erhöhten Beförderungszuschusses generiert Einsparungen in Höhe von 2,4 Mio. Euro: Dafür wurde angenommen, dass vom ausbezahlten Beförderungszuschuss (ca. 6,5 Mio. Euro) im Jahr 2025 36% auf den erhöhten Beförderungszuschuss entfallen sind (das ergibt sich aus der Differenz von maximal 109,00 Euro gemäß § 7 Abs. 5 RGV und maximal 69,30 Euro gemäß § 7 Abs. 4 RGV, jeweils pro Dienstreise).
- Absenkung des Jahresdeckels: Für die Absenkung des Jahresdeckels (bisher 2.450 Euro) wurde identifiziert, wie viele Bedienstete einen Betrag über 1.400 Euro Beförderungszuschuss im Jahr 2025 erhalten haben. Das waren etwa 487 Vollbeschäftigtenäquivalente und rund 300.000 Euro.

- Ausgehend von den Zahlen 2025 wurde angenommen, dass von den Maßnahmen insgesamt 2.924 VBÄ betroffen sind.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens

Keine

Vereinfachte wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Änderung der Reisegebührenvorschrift 1955

Einbringende Stelle: Bundeskanzleramt

Titel des Vorhabens: Änderung der Reisegebührenvorschrift 1955

Vorhabensart:	Gesetz	Inkrafttreten/ Wirksamwerden:	2026
Erstellungsjahr:	2026	Letzte Aktualisierung:	05.05.2026

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Beitrag zu:

- Wirkungsziel: Das Bundeskanzleramt schafft Rahmenbedingungen für eine innovative und zukunftsfähige öffentliche Verwaltung (Untergliederung 10 Bundeskanzleramt - Bundesvoranschlag 2026)
 - o Maßnahme: Modernisierung des öffentlichen Diensts unter Berücksichtigung des demografischen Wandels

Problemanalyse

Problemdefinition

Seit der 2. Dienstrechts-Novelle 2022, BGBl. I Nr. 205/2022, besteht in § 7 Abs. 5 RGV ein finanzieller Anreiz, um die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel zu forcieren (erhöhter Beförderungszuschuss). Zudem sieht § 7 Abs. 6 RGV derzeit vor, dass die Summe der Beförderungszuschüsse pro Kalenderjahr höchstens 2.450,00 Euro betragen darf (Jahresdeckel).

Durch eine Änderung der Fahrtkostenersatzverordnung, BGBl. II Nr. 299/2025, welche die steuerfreie Abgeltung von Dienstreisen mit öffentlichen Massenbeförderungsmitteln regelt, wurde die nicht steuerbare Pauschalisierungsmöglichkeit mittels erhöhtem Beförderungszuschuss gemäß § 7 Abs. 5 RGV abgeschafft, um die Überförderung bei der Abgeltung von Dienstreisen hintanzuhalten. Für die nicht steuerbare Inanspruchnahme des Beförderungszuschusses sind demnach pro Fahrt die fiktiven Kosten des günstigsten öffentlichen

Verkehrsmittels, ohne Heranziehung etwaiger Vergünstigungen, heranzuziehen. Der diese Kosten übersteigende Anteil ist lohnsteuerpflichtig (siehe hierzu die Lohnsteuerrichtlinien 2002, Rz 713b).

Mit Stichtag 3. Februar 2026 waren bereits mehr als 10.000 Dienstreisen betroffen, die nunmehr nach den geänderten steuerrechtlichen Bestimmungen abgewickelt werden müssen.

Dem Regierungsprogramm 2025 – 2029 „Jetzt das Richtige tun. Für Österreich.“, welches Einsparungen und Effizienzsteigerungen in der Verwaltung der Bundesministerien vorsieht, folgend und in Angleichung an das Einkommensteuerrecht im Bereich der Abgeltung von Reisekosten ist es daher erforderlich, den erhöhten Beförderungszuschuss abzuschaffen und den Jahresdeckel für Beförderungszuschüsse auf die Kosten des Klimaticket Ö Classic abzusenken.

Ziele

Ziel 1: Hintanhalten einer Überförderung bei der Abgeltung von Dienstreisen

Beschreibung des Ziels:

Dem Regierungsprogramm 2025 – 2029 „Jetzt das Richtige tun. Für Österreich.“, welches Einsparungen und Effizienzsteigerungen in der Verwaltung der Bundesministerien vorsieht, folgend, sollen im Bereich der Abgeltung von Reisekosten der erhöhte Beförderungszuschuss abgeschafft und der Jahresdeckel für Beförderungszuschüsse auf die Kosten des Klimaticket Ö Classic abgesenkt werden.

Umsetzung durch:

Maßnahme 1: Entfall des erhöhten Beförderungszuschusses gemäß § 7 Abs. 5 Reisegebührenvorschrift 1955 (RGV), BGBl. Nr. 133/1955

Maßnahme 2: Absenkung des Jahresdeckels für Beförderungszuschüsse gemäß § 7 Abs. 6 RGV

Ziel 2: Angleichung an das Einkommensteuerrecht

Beschreibung des Ziels:

Die Absenkung des Jahresdeckels von derzeit höchstens 2.450,00 Euro auf die jeweils geltenden Kosten des Klimatickets Österreich Classic (2026: 1.400,00 Euro) dient der Angleichung an die geltenden lohnsteuerrechtlichen Bestimmungen der Fahrkostenersatzverordnung.

Umsetzung durch:

Maßnahme 2: Absenkung des Jahresdeckels für Beförderungszuschüsse gemäß § 7 Abs. 6 RGV

Ziel 3: Vermeidung von zusätzlichem Verwaltungsaufwand

Beschreibung des Ziels:

Durch die Änderung der Fahrkostenersatzverordnung ist für jede Dienstreise, bei der der erhöhte Beförderungszuschuss beantragt wird, das fiktive günstigste Massenbeförderungsmittel zu eruieren, da der übersteigende Teil lohnsteuerpflichtig ist. Mit Stichtag 3. Februar 2026 waren bereits mehr als 10.000 Dienstreisen betroffen, die nunmehr nach den geänderten steuerrechtlichen Bestimmungen abgewickelt werden müssen. Die Abschaffung des erhöhten Beförderungszuschusses dient damit auch der Vermeidung eines hohen Verwaltungsaufwandes bei der Abrechnung von Dienstreisen.

Umsetzung durch:

Maßnahme 1: Entfall des erhöhten Beförderungszuschusses gemäß § 7 Abs. 5 Reisegebührenvorschrift 1955 (RGV), BGBl. Nr. 133/1955

Maßnahme 2: Absenkung des Jahresdeckels für Beförderungszuschüsse gemäß § 7 Abs. 6 RGV

Maßnahmen

Maßnahme 1: Entfall des erhöhten Beförderungszuschusses gemäß § 7 Abs. 5 Reisegebührevorschrift 1955 (RGV), BGBl. Nr. 133/1955

Beschreibung der Maßnahme:

Der erhöhte Beförderungszuschuss, der bisher in § 7 Abs. 5 RGV geregelt war, entfällt ab 1. August 2026 zur Gänze.

Umsetzung von:

Ziel 1: Hintanhalt einer Überförderung bei der Abgeltung von Dienstreisen

Ziel 3: Vermeidung von zusätzlichem Verwaltungsaufwand

Maßnahme 2: Absenkung des Jahresdeckels für Beförderungszuschüsse gemäß § 7 Abs. 6 RGV

Beschreibung der Maßnahme:

In Angleichung an die steuerrechtlichen Bestimmungen soll der derzeit geltende Jahresdeckel von 2.450,00 Euro auf die Kosten einer bundesweit gültigen Jahresnetzkarte des Öffentlichen Personenverkehrs (Klimaticket), im Sinne des Klimaticketgesetzes – KlimaticketG, BGBl. I Nr. 75/2021, abgesenkt werden.

Das Klimaticket Ö Classic kostet gemäß Anhang 3 der Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die Einführung des Klimatickets, BGBl. II Nr. 363/2021, zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 119/2025, derzeit 1.400 Euro.

Umsetzung von:

Ziel 1: Hintanhalt einer Überförderung bei der Abgeltung von Dienstreisen

Ziel 2: Angleichung an das Einkommensteuerrecht

Ziel 3: Vermeidung von zusätzlichem Verwaltungsaufwand

Abschätzung der Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte

Ergebnishaushalt – Gesamt für die ersten fünf Jahre (in Tsd. €)

Angaben über die ersten 5 Jahre hinausgehend finden sich im Anhang.

in Tsd. €	Summe	2026	2027	2028	2029	2030
Erträge	0	0	0	0	0	0
davon Bund	0	0	0	0	0	0
davon Länder	0	0	0	0	0	0
davon Gemeinden	0	0	0	0	0	0
davon SV-Träger	0	0	0	0	0	0
Aufwendungen	-11.925	-1.125	-2.700	-2.700	-2.700	-2.700
davon Bund	-11.925	-1.125	-2.700	-2.700	-2.700	-2.700
davon Länder	0	0	0	0	0	0
davon Gemeinden	0	0	0	0	0	0
davon SV-Träger	0	0	0	0	0	0
Nettoergebnis	11.925	1.125	2.700	2.700	2.700	2.700
davon Bund	11.925	1.125	2.700	2.700	2.700	2.700
davon Länder	0	0	0	0	0	0
davon Gemeinden	0	0	0	0	0	0
davon SV-Träger	0	0	0	0	0	0

Finanzierungshaushalt – Gesamt für die ersten fünf Jahre (in Tsd. €)

Angaben über die ersten 5 Jahre hinausgehend finden sich im Anhang.

in Tsd. €	Summe	2026	2027	2028	2029	2030
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
davon Bund	0	0	0	0	0	0
davon Länder	0	0	0	0	0	0
davon Gemeinden	0	0	0	0	0	0
davon SV-Träger	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	-11.925	-1.125	-2.700	-2.700	-2.700	-2.700
davon Bund	-11.925	-1.125	-2.700	-2.700	-2.700	-2.700
davon Länder	0	0	0	0	0	0
davon Gemeinden	0	0	0	0	0	0
davon SV-Träger	0	0	0	0	0	0
Nettofinanzierung	11.925	1.125	2.700	2.700	2.700	2.700
davon Bund	11.925	1.125	2.700	2.700	2.700	2.700
davon Länder	0	0	0	0	0	0
davon Gemeinden	0	0	0	0	0	0
davon SV-Träger	0	0	0	0	0	0

Für die den Beförderungszuschuss verrechnenden Ressorts ergeben sich gesamt Einsparungen in Höhe von rund 2,7 Mio. Euro.

Finanzielle Auswirkungen pro Maßnahme
Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

Das Vorhaben führt zu einer Gesamteinsparung in Höhe von rund 2,7 Mio. Euro, die sich im Detail wie folgt darstellt:

- Der Entfall des erhöhten Beförderungszuschusses generiert Einsparungen in Höhe von 2,4 Mio. Euro: Dafür wurde angenommen, dass vom ausbezahlten Beförderungszuschuss (ca. 6,5 Mio. Euro) im Jahr 2025 36% auf den erhöhten Beförderungszuschuss entfallen sind (das ergibt sich aus der Differenz von maximal 109,00 Euro gemäß § 7 Abs. 5 RGV und maximal 69,30 Euro gemäß § 7 Abs. 4 RGV, jeweils pro Dienstreise).

- Absenkung des Jahresdeckels: Für die Absenkung des Jahresdeckels (bisher 2.450 Euro) wurde identifiziert, wie viele Bedienstete einen Betrag über 1.400 Euro Beförderungszuschuss im Jahr 2025 erhalten haben. Das waren etwa 487 Vollbeschäftigtenäquivalente und rund 300.000 Euro.

- Ausgehend von den Zahlen 2025 wurde angenommen, dass von den Maßnahmen insgesamt 2.924 VBÄ betroffen sind.

Anhang**Personalaufwand**

in Tsd. €	2026		2027		2028		2029		2030	
	Aufwand	VBÄ	Aufwand	VBÄ	Aufwand	VBÄ	Aufwand	VBÄ	Aufwand	VBÄ
Körperschaft										
Bund	-1.125		-2.700		-2.700		-2.700		-2.700	
Länder										
Gemeinden										
Sozialversicherungsträger										
GESAMTSUMME	-1.125		-2.700		-2.700		-2.700		-2.700	

Maßnahme / Leistung	in €	Körperschaft	2026		2027		2028		2029		2030	
			Anzahl	Aufwand	Anzahl	Aufwand	Anzahl	Aufwand	Anzahl	Aufwand	Anzahl	Aufwand
Entfall des erhöhten Beförderungszuschu sses sowie des zugehörigen Jahresdeckels	Bund		2.924	-384,75	2.924	-923,40	2.924	-923,40	2.924	-923,40	2.924	-923,40

Da die Regelungen zum Beförderungszuschuss mit 1. August 2026 in Kraft treten sollen, wurde für das Rumpfbjahr 2026 eine aliquote monatsweise Berechnung durchgeführt.

Arbeitsplatzbezogener betrieblicher Sachaufwand

Körperschaft (Angaben in Tsd. €)	2026	2027	2028	2029	2030
Bund	0	0	0	0	0
Länder					
Gemeinden					
Sozialversicherungsträger					
GESAMTSUMME					

Dokumentinformationen

Vorlagenversion: V2.028

Schema: BMF-S-WFA-v.1.22

Fachversion: 1

Deploy: 2.15.12.RELEASE

Datum und Uhrzeit: 19.05.2026 09:19:42

WFA Version: 0.0

OID: 5677

A0|B0|D0|G0