

Car Policy für Führungskräfte

Leitfaden für die Beschaffung sauberer Dienstwagen für
Vorstand/Geschäftsführung

Version Juni 2023

1. Ökologische Kriterien.....	1
2. Ökonomische Kriterien	2
3. Soziale Kriterien	4
4. Zusammenfassung	4

Für die Erreichung der Pariser Klimaziele ist es notwendig, dass vor allem im Sektor Verkehr die Treibhausgasemissionen in den kommenden Jahren rapide gesenkt werden. Um dies zu bewerkstelligen, wird es einer Fülle von Maßnahmen in den Bereichen „Verkehr vermeiden“, „Verkehr verlagern“ und „Verkehr verbessern“ benötigen. So werden im Regierungsprogramm 2020–2024 eine Reihe von Maßnahmen formuliert, insbesondere auch im Hinblick auf öffentliche Flottenfahrzeuge. Um die weitreichenden Maßnahmen im Zuge der Mobilitätswende zu rechtfertigen, ist es notwendig, dass die Institutionen des Bundes eine Vorbildfunktion einnehmen und mit gutem Beispiel vorangehen. So werden in diesem Leitfaden Vorgaben (für GmbH) bzw. entsprechende Erwartungshaltungen für die Beschaffung von Dienstwagen für Vorständinnen und Vorstände und Geschäftsführerinnen und Geschäftsführer vorgegeben/kommuniziert.

1. Ökologische Kriterien

Die nachhaltigste Form der Mobilität ist jene, die durch den Abbau von Mobilitätswängen erst gar nicht entsteht. Die Möglichkeiten, die beispielsweise Homeoffice und virtuelle Konferenzen bieten, sind viel größer als noch vor der Covid-19-Krise gedacht.

Für Fahrten, die trotzdem notwendig sind, bietet der öffentliche Verkehr die Möglichkeit sowohl im urbanen Raum kürzere Distanzen, als auch überregional längere Distanzen komfortabel und effizient zurückzulegen. Ergänzt durch Mikro-ÖV, Taxi, Sharing-Angebote oder aktive Mobilität kann auch die letzte Meile in nicht direkt angebundene Orte klimafreundlich zurückgelegt werden.

Für Mobilitätsbedarfe, die nicht auf den ÖV verlagert werden können, können in einem solchen Fall Fahrzeuge oder Mobilitätsdienstleistungen vom Dienstgeber zur Verfügung gestellt werden. Um die Auslastung dieser Fahrzeuge aber zu erhöhen, sollten diese gemeinsam genutzt werden. So bieten sich hier die Nutzung von Carsharing-Systemen bzw. Poolfahrzeugen an.

Für all jene Anwendungsfälle, in denen Verkehr weder vermieden, noch auf effizientere Modi verlagert werden kann, ist es notwendig, auf effizientere und ökologischere Antriebsarten zu wechseln. So gibt das Regierungsprogramm 2020–2024 vor, so rasch wie möglich die Beschaffung von emissionsfrei betriebenen Fahrzeugen durch die öffentliche Hand zum Standard zu machen. Die Beschaffung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren soll bereits die Ausnahme sein und muss begründet werden. So soll mit der Ausnahme von Sonderfahrzeugen, Einsatzfahrzeugen und Fahrzeugen des Bundesheers ab dem Jahr 2027 ein generelles Aus für die Neuzulassungen von Kfz (PKW) mit Verbrennungsmotoren in der öffentlichen Beschaffung gelten.

Der Umstieg auf emissionsfrei betriebene Fahrzeuge basiert auf den Ergebnissen zahlreicher Studien¹. Diese kommen für batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge zu dem Schluss, dass diese bei durchschnittlicher Nutzung über den gesamten Lebenszyklus betrachtet, eine geringere CO₂- und Stickoxid Bilanz aufweisen als herkömmliche Verbrenner, insbesondere, wenn der erforderliche Strom nachweislich aus erneuerbaren Energieträgern produziert wird.

2. Ökonomische Kriterien

Entsprechend der Vorgaben zur Arbeitsweise der Verwaltung sollten die Leitsätze der Rechtmäßigkeit, Sparsamkeit sowie Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit auch bei der Beschaffung von Dienstwägen erfüllt werden. So können Fahrzeuge mit reinem

¹ <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0763.pdf>

Elektroantrieb (BEV) durch die Effizienz des Antriebsstranges und die im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren niedrigeren Betriebs- und Wartungskosten geringere Lebenszykluskosten aufweisen. Grundvoraussetzung dafür ist die Wahl eines zweckmäßigen Fahrzeugmodells, welches den notwendigen Bedürfnissen in Hinblick auf Reichweite, Motorisierung und Ausstattung entspricht sowie über einen möglichst effizienten Antriebsstrang und dadurch geringen Stromverbrauch (gemessen in kWh/100 km) verfügt.

Die Vorgabe eines maximalen Anschaffungspreises soll hierbei im Sinne der allgemeinen Angemessenheitsgrenze, welche bei der Anschaffung von PKW und Kombi² definiert ist, ausgelegt werden. Um die technologiebedingten Mehrkosten zu berücksichtigen, wird für die Maximalkosten eines Elektrofahrzeuges (BEV) ein Preis von 55.000 Euro brutto vorgegeben, welcher die Angemessenheitsgrenze um 15.000 Euro übersteigt.

Für die Anschaffung von Plug-In Hybrid Fahrzeugen (PHEV) reduzieren sich die Maximalkosten auf 48.000 Euro. Bei Fahrzeugen, die lediglich über einen Verbrennungsmotor verfügen oder keine Möglichkeit zur externen Aufladung der Traktionsbatterie aufweisen (das inkludiert gewöhnliche Hybridfahrzeuge), reduzieren sich die maximalen Anschaffungskosten auf 38.000 Euro.

Die Maximalkosten beinhalten dabei sowohl die Umsatzsteuer als auch die Normverbrauchsabgabe. Weiters sind auch die Kosten für Sonderausstattungen wie z.B. Klimaanlage, Alufelgen, Sonderlackierung, Antiblockiersystem, Airbag, Allradantrieb, ein serienmäßig eingebautes Autoradio sowie ein serienmäßig eingebautes Navigationssystem Teil der Maximalkosten.

Bei einem Maximalpreis von 55.000 Euro brutto gibt es eine Vielzahl³ geeigneter Modelle. So stehen Modelle vom Kleinstwagen über Limousinen bis hin zu SUVs mit Reichweiten von über 400 km nach WLTP zur Verfügung.

Die genannten Wertgrenzen für die maximalen Anschaffungskosten erhöhen sich auf Grundlage des von der Bundesanstalt Statistik Austria verlautbarten Maschinenpreisindex (MPI 281 für nicht wirtschaftszweigspezifische Maschinen) oder des an seine Stelle tretenden Index und zwar durch Heranziehung der auf eine Dezimalstelle berechneten

² https://www.wko.at/service/steuern/Angemessenheitsgrenze_bei_der_Aanschaffung_von_PKW_und_Kombi1.html

³ <https://autorevue.at/autowelt/alle-elektroautos-preise-testberichte-daten>

Rate der Veränderung des Jahresdurchschnittswertes des Vorjahres gegenüber dem entsprechenden Wert des dem Vorjahr vorangegangenen Jahres, erstmals im Jahr 2025.

Die Anschaffung hat grundsätzlich via BBG zu erfolgen. Es wird festgehalten, dass private Zuzahlungen auszuschließen sind. Auch bei Inanspruchnahme von Leasingvarianten ist bei der Fahrzeugentscheidung von Brutto Anschaffungskosten auszugehen.

3. Soziale Kriterien

Um der Vorbildwirkung der öffentlichen Hand, vor allem in Belangen der nachhaltigen Beschaffung, Folge zu leisten, ist es notwendig, dass gerade für die sichtbaren Organe des Bundes sowie nachgeordneter und ausgegliederter Dienststellen, welche erhöhte Repräsentations- und Außenwirksamkeit aufweisen, ein hoher Maßstab angelegt wird. So macht es Sinn, dass Vorstände/Geschäftsführungen vorbildlich den Öffentlichen Verkehr oder andere klimafreundliche Alternativen nutzen (aktive Mobilität, Carsharing-Systeme). Falls Fahrzeuge notwendig sind, soll hier bereits vor dem Inkrafttreten übergeordneter Beschaffungsvorgaben (naBe-Aktionsplan) vorangegangen bzw. über diese hinausgegangen und durch die Beschaffung und Nutzung von Modellen mit reinem Elektroantrieb (BEV) die Mobilitätswende vorangetrieben werden.

4. Zusammenfassung

Um den **ökologischen, ökonomischen und sozialen Kriterien Rechnung zu tragen**, werden **für Vorständ:innen sowie Geschäftsführer:innen folgende Vorgaben** bzw. entsprechende Erwartungshaltungen bekanntgegeben:

- **Kriterium 1:** Vor der Beschaffung von Fahrzeugen soll die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs eventuell in Kombination mit aktiver Mobilität und alternativen Mobilitätsangeboten wie etwa (E-) Carsharing, Poolfahrzeugen und anderen Services geprüft werden.
- **Kriterium 2:** Bei der Beschaffung von Dienstwägen sind Elektrofahrzeuge mit rein batterieelektrischem Antrieb (BEV) zu beschaffen. Hier ist der Maximalpreis von 55.000 Euro brutto zu beachten. Insbesondere, sofern
 - die tägliche Fahrstrecke in der Regel nicht mehr als 260 km beträgt und

- ein elektrisch betriebenes Fahrzeug mit der dienstlich erforderlichen Spezifikation/Ausstattung verfügbar ist.
- **Kriterium 3:** Sofern nicht alle der genannten Kriterien erfüllt sind und eine Beschaffung von Fahrzeugen mit rein batterieelektrischem Antrieb (BEV) nicht möglich ist, sollen Plug-In Hybrid-Fahrzeuge (PHEV) beschafft werden. Hier ist der Maximalpreis von 48.000 Euro brutto zu beachten.
- **Kriterium 4:** Sollte die Beschaffung eines Plug-In Hybrid-Fahrzeuges (PHEV) ebenfalls nicht möglich sein, sind bei der Beschaffung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor vorerst die nachfolgenden Grenzwerte (siehe Tabelle 1) einzuhalten. Hier ist der Maximalpreis von 38.000 Euro brutto zu beachten.
- **Kriterium 5:** Vor der Beschaffung eines Dienstwagens jeglicher Antriebsform soll ebenfalls geprüft werden, ob der Bedarf auch mit einem Fahrzeug einer kleineren Fahrzeugklasse erfüllt werden kann.
- **Kriterium 6:** Plug-In Hybride (PHEV) verbrauchen im konventionellen Betrieb (ohne Nachladen) in der Regel mehr als vergleichbare konventionelle Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Daher ist soweit wie möglich der Elektroantrieb zu nutzen und jedenfalls ist das Fahrzeug nach jeder Fahrt nachzuladen.
- **Kriterium 7:** Werden Elektrofahrzeuge (BEV) oder Plug-In Hybrid Fahrzeuge (PHEV) beschafft, sollen diese ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen mit österreichischem Umweltzeichen⁴ betrieben werden.
- **Kriterium 8:** Um den Treibstoff- bzw. Energieverbrauch zu reduzieren, sollen die Fahrer:innen der Fahrzeuge regelmäßig (mind. alle 5 Jahre) an Sprit- bzw. Energiespartrainings teilnehmen.
- **Kriterium 9:** Die private Zuzahlung bei der Beschaffung eines Dienstwagens jeglicher Antriebsform ist auszuschließen.

⁴ die zertifizierten Lieferanten finden Sie unter diesem Link:

<https://www.umweltzeichen.at/de/produkte/gr%C3%BCne-energie#guideline=UZ46>

Formaler Rahmen

In den Musterverträgen des BMK für Geschäftsführungspositionen findet sich nachstehender Passus: „Entsprechend der Betriebsnotwendigkeit kann der Geschäftsführerin bzw. dem Geschäftsführer ein Dienstkraftwagen beigestellt werden. Bei privater Nutzung ist nach den jeweils geltenden gesetzlichen Bestimmungen ein Sachbezug anzusetzen. Die Betriebsnotwendigkeit ist vom Präsidium des Aufsichtsrates (wenn ein solches nicht gewählt ist – vom/von der Aufsichtsratsvorsitzenden und Stellvertreter bzw. Stellvertreterin) zu genehmigen. Die Gesellschaft ist berechtigt, die Zurverfügungstellung des Dienstkraftwagens jederzeit zu widerrufen. In diesem Fall steht auch kein Ersatz für die Privatnutzung zu.“

Die Regelung ist auch in Verträgen in Zusammenhang mit Tochterunternehmen (bei entsprechender Einflussmöglichkeit) aufzunehmen. Bei Aktiengesellschaften ergeht das Ersuchen, dem Unternehmen angepasste aber im Ergebnis eine analoge Vorgangsweise zu wählen.

Dokumentation

Entsprechende Entscheidungsgründe sind schriftlich zu dokumentieren.

Car Policy

Jedes Unternehmen, welches über Dienstfahrzeuge verfügt, hat über eine Richtlinie für Dienstfahrzeuge bzw. Car Policy zu verfügen.

Privater Ankauf

Der direkte private Ankauf von gebrauchten Firmenfahrzeugen ist grundsätzlich nicht statthaft. Hier ist anderen Möglichkeiten wie z.B. der Versteigerung via Dorotheum o.ä., Verkauf über entsprechende Plattformen, etc. der Vorzug zu geben, um insbesondere auch den Verkaufspreis zu maximieren bzw. den Listenpreis (Eurotax) zu erzielen.

Maximalvorgaben für den CO₂-Ausstoß

Die Maximalvorgaben für den CO₂-Ausstoß in g/km (nach WLTP⁵) von Dienstwägen mit Verbrennungsmotoren orientieren sich an den naBe-Kriterien zu Fahrzeugen⁶. Da die naBe-Kriterien lediglich Grenzwerte für die Jahre 2021 und 2025 vorsehen sind die Grenzwerte für die Jahre 2023 und 2024 zu interpolieren bzw. für das Jahr 2026 zu extrapolieren. In nachfolgender Tabelle sind die Grenzwerte auf Basis der aktuell gültigen naBe-Kriterien zu Fahrzeugen dargestellt. Bei Aktualisierung der zitierten naBe-Kriterien zu Fahrzeugen sind diese sinngemäß anzupassen.

Tabelle 1 Maximalvorgaben für den CO₂-Ausstoß in g/km (nach WLTP⁷) von Dienstwägen mit Verbrennungsmotoren⁸

Fahrzeugklasse	Max. Gewicht in kg	2023	2024	2025	2026
Kleinstwagen	bis 1.000	117	111	104	98
Kleinwagen	1.000–1.250	122	115	108	101
Kompaktwagen	1.250–1.500	126	119	112	105
Mittelklasse	1.500–1.750	135	128	120	113
Obere Mittelklasse	1.750–1.900	149	140	132	124
Oberklasse	ab 1.900	162	153	144	135
SUV leicht, 2WD	1.250–1.500	122	115	108	101
SUV schwer, 2WD	1.500–1.750	144	136	128	120
SUV leicht, 4WD	1.500–1.750	158	149	140	131
SUV schwer, 4WD	1.750–1.900	162	153	144	135
Geländewagen leicht, 4WD	1.500–1.750	167	157	148	139
Geländewagen mittelschwer, 4WD	1.750–1.900	180	170	160	150

⁵ Die „Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure“, kurz WLTP, ist das aktuelle Prüfverfahren für Pkw zur Ermittlung von u. a. Kraftstoff- und Energieverbrauch sowie CO₂-Emissionen.

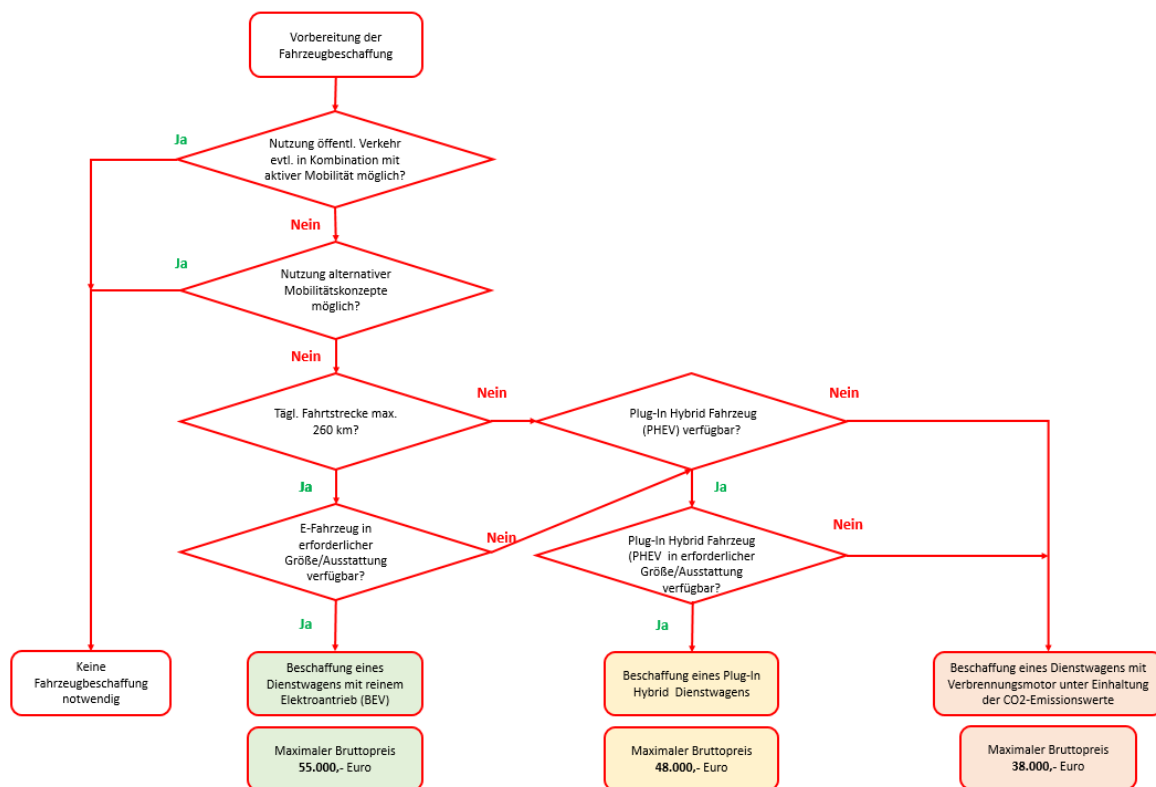
⁶ <https://www.nabe.gv.at/fahrzeuge/>

⁷ Die „Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure“, kurz WLTP, ist das aktuelle Prüfverfahren für Pkw zur Ermittlung von u. a. Kraftstoff- und Energieverbrauch sowie CO₂-Emissionen.

⁸ Hierbei handelt es sich um die Werte nach den NaBe-Kriterien zu Fahrzeugen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Car Policy (Juni 2023).

Fahrzeugklasse	Max. Gewicht in kg	2023	2024	2025	2026
Geländewagen schwer, 4WD	ab 1.900	198	187	176	165
Minivan	1.500–1.750	144	136	128	120
Großraumvan	ab 1.750	162	153	144	135

Abbildung 1 Prozess Car Policy für Führungskräfte



Rückfragehinweis

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie,

Beteiligungsmanagement

E-Mail: btm@bmk.gv.at