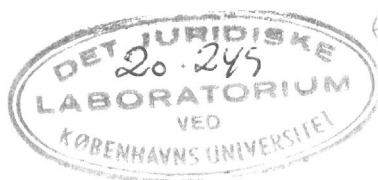


Betænkning

om

Tjenestemænds godtgørelse for benyttelse af eget befordringsmiddel på tjenesterejser

Afgivet af
det af lønnings- og pensionsministeren
den 20. juni 1969 nedsatte udvalg



BETÆNKNING NR. 656

1972

DEN SOCIALE HØJSKOLE
BIBLIOTEKET
RANDERSGADE 10, 2100 KBH. Ø

ASSERET

Indholdsfortegnelse.

	Side.
Indledning. <i>Udvalgets nedsættelse m.v.</i>	5
Kapitel I. <i>Regler om befordringsgodtgørelse til tjenestemænd i staten.</i>	
A. Historisk oversigt	7
B. De gældende regler for tjenestemænds benyttelse af eget motorkøretøj.	8
Kapitel II. <i>Udvalgets undersøgelser.</i>	
A. Indledning	9
B. Forskellige udenlandske kørselsordninger.	9
C. Forskellige indenlandske kørselsordninger uden for staten.	10
D. Indkaldelse af oplysninger og den statistiske behandling heraf.	12
Kapitel III. <i>Udgifterne ved at holde vogn og forskellige principper for beregning af kørselsgodtgørelsen.</i>	
A. Opgørelse af udgifter ved at holde vogn.	
1. Vognstype, årlig kørselsmængde samt udskiftningstidspunktet	14
2. De enkelte udgiftsposter.	15
B. Forskellige principper for fastsættelse af befordringsgodtgørelsen.	
1. Ensartet godtgørelse pr. km - enhedssats	17
2. Enhedssats suppleret med fast godtgørelse.	19
3. Godtgørelse gradueret efter det faktisk kørte antal kilometer i tjenesten.	20
Kapitel IV. <i>Almindelige retningslinjer for benyttelse af eget befordringsmiddel i tjenesten.</i>	
A. Fortrinsvis benyttelse af statens befordringsmidler.	23
B. Forudgående tilladelse til benyttelse af eget befordringsmiddel.	24
C. Motorcykler m.v.	25
D. Knallerter og cykler.	25
E. Kørsel med lejet bil uden fører.	25
F. Kørsel i udlandet.	25
Kapitel V. <i>Afsluttende bemærkninger.</i>	26
Resumé	27

Indledning.

Udvalgets nedsættelse m. v.

Udvalget blev nedsat ved sålydende skrivelse af 20. juni 1969 fra ministeriet for statens lønnings- og pensionsvæsen til departementschef Hugo Engmann:

»I henhold til lov af 7. juni 1958 om lønninger og pensioner m. v. til statens tjenestemænd, § 97, stk. 2, fastsætter finansministeren (nu ministeren for statens lønnings- og pensionsvæsen) efter udtalelse fra lønningsrådet takster for tjenestemænds benyttelse af egen befordring på tjenesterejser.

De gældende takster, der er fastsat ved ministeriet for statens lønnings- og pensionsvæsens cirkulære af 11. juli 1968 om tjenestemænds godtgørelse for benyttelse af eget befordringsmiddel på tjenesterejser, er beregnet i overensstemmelse med de retningslinjer, der er udarbejdet i en den 28. januar 1960 afgiven betænkning fra udvalget af 1957 vedrørende tjenestemænds godtgørelse for benyttelse af eget befordringsmiddel.

Ved lønningsrådets tilslutning til den senest stedfundne regulering af satserne for befordringsgodtgørelse forudsatte rådet, at der, inden spørgsmålet om yderligere regulering forelægges på ny for rådet, iværksættes en nærmere undersøgelse af den bestående ordning med henblik på en eventuel revision af de hidtil fulgte principper.

Da det må anses for mest hensigtsmæssigt, at denne undersøgelse foretages af et udvalg, har ministeriet for statens lønnings- og pensionsvæsen besluttet at nedsætte et udvalg med den opgave at overveje, om principperne i den bestående ordning for tjenestemænds godtgørelse for benyttelse af eget befordringsmiddel på tjenesterejser fortsat må anses for hensigtsmæssige, eller om det blandt andet på baggrund af den stedfundne udvikling inden for befordringsområdet vil være rimeligt at fastsætte nye retningslinjer for adgangen til benyttelse af eget befordringsmiddel på tjenesterejser og for beregningen af den godtgørelse, der skal ydes herfor.

Udvalget kan i øvrigt overveje og eventuelt fremkomme med forslag om andre befordringsgodtgørelsesspørgsmål, som måtte opstå under udvalgets arbejde, eller som udvalget måtte finde det ønskeligt at gøre til genstand for behandling.

Udvalget kan tilkalde sagkyndige til deltagelse i dets møder, ligesom udvalget er berettiget til at afgive delindstillinger om sådanne spørgsmål, som det måtte anses for hensigtsmæssigt at gøre til genstand for forlodsbehandling.

Under henvisning hertil skal man anmode Dem om at indtræde som medlem af udvalget og som formand lede dettes arbejde.

Samtidig har man anmodet nedennævnte om at indtræde som medlemmer af udvalget:

1. Politiasistent *A. Dalsgaard*, Dansk Politiforbund.
2. Sekretær *S. B. Smith*, Statstjenestemændenes Centralorganisation I.
3. Vicetoldinspektør *N. Kjærbøl*, Statstjenestemændenes Centralorganisation II.
4. Sekretariatschef *Per Bryld*, Danske Statsembedsmænds Samråd.
5. Afdelingschef *N. C. Bitsch*, Justitsministeriet.
6. Politinspektør *N. Søgaard*, Rigspolitichefembedet.
7. Kontorchef *S. O. Østergaard*, Forsvarsministeriet.
8. Kontorchef *E. Villumsen*, Generaldirektoratet for post- og telegrafvæsenet.
9. Kontorchef *Kurt Petersen*, Finansministeriet.
10. Kontorchef *Heinrich Christensen*, Ministeriet for statens lønnings- og pensionsvæsen.

Endvidere er finansministeriets konsulent i motorsager

11. Civilingeniør *H. Lauring*, Rigspolitichefembedet,
- anmodet om at indtræde i udvalget som særlig tilforordnet.

Udvalgets sekretariatsforretninger vil

blive varetaget af ekspeditionssekretær *Ove Kaas-Petersen*, 2. revisionsdepartement, og fuldmægtig *Allan Nielsen*, ministeriet for statens lønnings- og pensionsvæsen.«

I november 1971 udtrådte *N. Kjærboel*, og i stedet indtrådte kaptajn *A. C. Calundann* i udvalget.

Efter sammenslutningen den 1. januar 1972 mellem Danske Statsemedsmænds Samråd og Akademikernes Samarbejdsudvalg har sekretariatschef *Per Bryld* som direktør i Akademikernes Centralorganisation repræsenteret denne organisation i udvalget.

Med henblik på indsamling af oplysninger og bearbejdelse heraf samt foretagelse af tekniske undersøgelser nedsatte udvalget et

underudvalg bestående af formanden, kontorchef *Heinrich Christensen* og politiinspektør *N. Søgaard*. Endvidere indtrådte civilingeniør *H. Lauring* i arbejdsudvalget.

Arbejdsudvalget har holdt 20 møder og har haft lejlighed til med repræsentanter for Forenede Danske Motorejere at drøfte en række spørgsmål vedrørende beregning af omkostninger ved at holde bil. Endvidere har arbejdsudvalget med repræsentanter for socialstyrelsen, børne- og ungdomsforsorgen, og danske børneforsorgsarbejderses sammenslutning haft orienterende samtaler vedrørende særlige kørselsforhold inden for børne- og ungdomsforsorgens institutioner.

Udvalget har holdt 8 møder.

Kapitel I.

Regler om befordringsgodtgørelse til tjenestemænd i staten.

A. Historisk oversigt.

I den første tjenestemandslov af 12. september 1919 var der i § 1240 optaget en bestemmelse om befordringsgodtgørelse. Herefter kunne befordringsgodtgørelse enten ydes efter regning eller med faste beløb, som dog ikke måtte overstige, hvad der måtte antages virkelig at medgå til befordringsudgifter i tjenstligt øjemed.

Med hjemmel heri og efter forelæggelse for lønningsrådet fastsattes med virkning fra oktober 1919 en godtgørelse på 40 øre pr. km.

Taksten var den samme uanset befordringsart og uden hensyn til, hvor stor den årlige kørselsmængde var for vedkommende tjenestemand. I 1926 skete der en mere nuanceret fastsættelse, hvorved godtgørelsen blev afhængig af, om det benyttede befordringsmiddel var en bil, en motorcykel med sidevogn, en solomotorcykel eller et hestekøretøj. Desuden fastsattes en særlig takst for kørsel med egen cykel. Denne opdeling er stort set gældende endnu, idet dog taksten for hestekøretøj bortfaldt i 1960, samtidig med at taksten for kørsel med solomotorcykel blev udvidet til også at omfatte kabinescootere.

Fra begyndelsen af 1930'erne indførtes den begrænsning, at kørsel ud over 15.000 km i et år kun blev godtgjort med halvdelen af de for de første 15.000 km gældende takster.

I 1934 blev der institueret en ny form for befordringsgodtgørelse, idet man indførte den ordning, at hvor benyttelse af egen vogn på tjensterejser ikke var begrundet i tjenstlige hensyn, men blot skyldtes praktiske hensyn, blev der godtgjort et beløb svarende til, hvad transportudgiften ville have været, såfremt jernbane var blevet benyttet.

I 1947 nedsattes det maksimale kilometer-tal, hvor der kunne ydes den »høje« godtgørelse, fra 15.000 km til 7.000 km årlig.

I 1960 skete der imidlertid en væsentlig ændring i befordringsgodtgørelsen, idet man afskaffede den siden 1934 gældende praksis, hvorefter man altid kunne få en godtgørelse svarende til, hvad udgiften ved benyttelse af offentligt befordringsmiddel ville have andraget.

Efter 1960-cirkulæret sondres der mellem de tilfælde, hvor den enkelte styrelse har udfærdiget en skriftlig bemyndigelse til anvendelse af egen vogn på tjensterejser (kørsel i henhold til skriftlig bemyndigelse), og hvor der ikke foreligger en sådan bemyndigelse. Godtgørelse i henhold til skriftlig bemyndigelse blev fastsat til 43 øre pr. km for indtil 12.000 km årlig og til 21 øre pr. km for kørsel herudover. Hvor der ikke forelå skriftlig bemyndigelse, blev satsen ligeledes fastsat til 21 øre pr. km. Endvidere blev der fastsat en særlig takst for biler med egenvægt på under 625 kg.

Siden 1960 er satserne blevet forhøjet i takt med udviklingen i udgifterne ved kørsel i egen bil.

De almindeligt benyttede satser for brug af biler har siden 1919 udgjort følgende:

Fra	1. oktober	1919 ...	40 øre pr. km			
-	1. april	1926 ...	30	-	-	-
-	1. juli	1927 ...	25	-	-	-
-	1. april	1931 ...	20	-	-	-
-	1. september	1940 ...	35	-	-	-
-	1. april	1941 ...	40	-	-	-
-	1. januar	1942 ...	42	-	-	-
-	1. april	1944 ...	46	-	-	-
-	1. april	1946 ...	38	-	-	-
-	1. maj	1948 ...	41	-	-	-
-	1. april	1951 ...	47	-	-	-
-	1. maj	1960 ...	43	-	-	-
-	1. april	1963 ...	47	-	-	-
-	1. april	1967 ...	55	-	-	-
-	3. juli	1967 ...	59	-	-	-
-	1. juni	1968 ...	61	-	-	-

Satserne er fastsat af den minister, hvorunder tjenestemandslovgivningen henhørte,

efter at spørgsmålet i overensstemmelse med reglerne i de hidtil gældende tjenestemandsløve havde været forhandlet med tjenestemændenes centralorganisationer og forelagt lønningsrådet til udtalelse.

Efter gennemførelse af tjenestemandsskikloven af 1969 er befordringsgodtgørelse til tjenestemænd i staten et led i ansættelsesvilkårene, hvorfor fastsættelsen sker ved aftale, jfr. § 45, jfr. § 47, i tjenestemandsløven af 18. juni 1969.

B. De gældende regler for tjenestemænds benyttelse af eget motorkøretøj.

De gældende bestemmelser for tjenestemænds benyttelse af eget befordringsmiddel på tjenesterejser findes i ministeriet for statens lønnings- og pensionsvæsens cirkulære nr. 170 af 11. juli 1968. Cirkulæret er optaget som bilag 1.

De gældende satser, der har været uændret siden 1. juni 1968, er følgende:

1. Kørsel i henhold til særlig skriftlig bemyndigelse.

For automobil med egenvægt 625 kg og derover:

Kørsel i ét finansår:

- a) indtil 12.000 km 61 øre pr. km
- b) ud over 12.000 km 30 - - -

For automobil med egenvægt under 625 kg og motorcykel med sidevogn:

Kørsel i ét finansår:

- a) indtil 6.000 km 47 øre pr. km
- b) ud over 6.000 km 30 - - -

For kabinescootere og solomotorcykel:

Kørsel i ét finansår:

- a) indtil 6.000 km 39 øre pr. km
- b) ud over 6.000 km 26 - - -

2. Anden godkendt tjenstlig kørsel, herunder kørsel i udlandet.

For automobil med egenvægt 625 kg og

derover: 30 øre pr. km

For automobil med egenvægt under 625 kg

og motorcykel med sidevogn: 30 - - -

For kabinescooter og solomotorcykel: 26 - - -

For cykel med hjælpemotor:

Kørsel i ét finansår:

- a) indtil 1.400 km 20 øre pr. km
- b) udover 1.400 km 15 - - -

For almindelig cykel: 20 - - -

For brug af almindelig cykel godtgøres højst 280 kr. pr. finansår.

Det gældende cirkulære er baseret på de principper, der er indeholdt i en betænkning, afgivet den 28. januar 1960 af et af finansministeriet i 1957 nedsat udvalg.

Afgørende for, om der ved kørsel i egen vogn ydes godtgørelse efter satsen på 61 øre pr. km eller efter satsen på 30 øre pr. km, er, om der er udfærdiget skriftlig bemyndigelse eller ej. Sådan bemyndigelse udfærdiges normalt kun, når der foreligger en væsentlig interesse for staten i, at egen vogn anvendes på tjenesterejser. Normalt skal den samlede årlige kørsel i tjensten andrage mindst 5.000 km, men i særlige tilfælde, hvor specielle tjenstlige hensyn gør sig gældende, kan den enkelte styrelse, uanset at kørselsomfanget er mindre end 5.000 km årlig, meddele skriftlig bemyndigelse.

Kapitel II.

Udvalgets undersøgelser.

A. Indledning.

Da det i kommissoriet er pålagt udvalget at overveje, om principperne i den hidtidige ordning for tjenestemænds godtgørelse for benyttelse af eget befordringsmiddel på tjensterejser fortsat må anses for hensigtsmæssige, har udvalget søgt at fremskaffe et materiale vedrørende forskellige udenlandske kørselsordninger samt de af en række større danske erhvervsvirksomheder og -sammen slutninger anvendte kørselsordninger.

Endvidere har udvalget fundet det af væsentlig betydning at få belyst omfanget af den tjenstlige kørsel inden for staten. I de tilfælde, hvor der er udfærdiget skriftlig bemyndigelse, har man søgt belyst forholdet mellem den tjenstlige kørsel og den kørsel, der sker i privat interesse.

For så vidt angår den tjenstlige kørsel, der finder sted, uden at særlig skriftlig bemyndigelse foreligger, har udvalget anset det for tilstrækkeligt at indhente oplysning om, hvilket antal km der er udbetalt godtgørelse for i april kvartal 1970 samt det antal personer, der i nævnte kvartal har modtaget sådan godtgørelse.

Med henblik på fremskaffelse af oplysninger vedrørende tjenstlig kørsel foretaget i henhold til særlig skriftlig bemyndigelse udsendte udvalget den 5. maj 1970 et spørgeskema til samtlige ministerier og styrelser, hvilket skema er optaget som bilag 2.

B. Forskellige udenlandske kørselsordninger.

Uanset at en direkte sammenligning mellem de i andre lande gældende satser for godtgørelse til tjenestemænd for benyttelse af egen vogn på tjensterejser ikke kan foretages, blandt andet på grund af forskelle i landenes pris- og skattepolitik vedrørende biler, har udvalget fundet det hensigtsmæssigt at rede-

gøre for principperne i de i England, Norge og Sverige gældende ordninger.

1. England.

I England kræves der som hovedregel ikke forudgående tilladelse til benyttelse af egen bil, såfremt afstanden er mindre end 120 km. Såfremt der imidlertid er tale om tjensterejser på mere end 120 km (75 miles), skal styrelsens godkendelse indhentes.

Endvidere gælder der den særlige ordning, at når en tjenestemand en gang har benyttet sin egen vogn i tjensten, er han i fremtiden forpligtet til at benytte den på tjensterejser og i fornødent omfang befordre passagerer, der i tjenstligt medfør skal samme vej, såfremt styrelsen fremsætter begæring herom. Endvidere kan nævnes, at en styrelse efterfølgende kan nægte at yde kilometergodtgørelse, hvis det har været åbenbart urimeligt at benytte egen vogn til den pågældende tjensterejse.

Kørselsgodtgørelsen er fastsat således, at der ydes en højere godtgørelse for tjenstlig kørsel, hvor vedkommende departement eller styrelse anerkender, at det har været tjenstligt begrundet at benytte eget motorkøretøj.

Den høje godtgørelse er gradueret efter vognens størrelse, således at det afgørende kriterium er motorens slagvolumen. Godtgørelserne, der er fastsat i pence pr. mile, andrager følgende beløb:

500 cc–1.000 cc	ca. 40 øre pr. km
1.001 cc–1.750 cc	ca. 52 - - -
over 1.750 cc	ca. 57 - - -

Det bemærkes, at der ikke er fastsat nogen grænse for, hvor mange kilometer der kan refunderes efter foranstående takster.

Såfremt der ikke foreligger godkendelse fra styrelsen, ydes en lavere godtgørelse fast-

sat med udgangspunkt i, hvad det ville have kostet at foretage rejsen med offentlige transportmidler. Satsen udgør i dette tilfælde ca. 23 øre pr. km.

Som supplement til kilometergodtgørelserne kan der ydes et mindre tillæg, hvis der medtages passagerer, hvis befordring på den pågældende rejse i øvrigt betales af det offentlige, eller der medbringes tjenstlig bagage, som udsætter vognen for usædvanlig stærkt slid.

2. Norge.

Godtgørelsen for brug af egen vogn på tjensterejser er også i Norge afhængig af, om der er givet tjenstemanden en særlig bemyndigelse. I Norge er godtgørelsen afhængig af, om der er meddelt den pågældende »almindelig tilladelse« eller »tilladelse til enkelte rejser«.

Tilladelse gives af vedkommende fagdepartement, dog af løn- og prisdepartementet, såfremt den pågældende skal benytte bilen uden for et fylke (amt), ligesom almindelig tilladelse til tjenstemænd uden afgrænset distrikt kræver løn- og prisdepartementets godkendelse.

De gældende satser for benyttelse af egen bil i henhold til almindelig tilladelse er for tiden følgende:

	Under 1100 kg n.øre/km	Mindst 1100 kg n.øre/km
1– 5.000 km pr. år	85	110
5.001–10.000 – – –	65	90
over 10.000 – – –	55	80

Satserne er beregnet således, at der altid gives fuld dækning for de variable omkostninger. Af de faste omkostninger bærer staten 60 pct. ved en årlig tjenstlig kørsel på 5.000 km, og ved kørsel herudover dækkes en gradvis stigende andel, således at godtgørelsen giver fuld dækning ved en tjenstlig kørsel på 12.000 km årlig. Den samlede godtgørelse ved 12.000 km's kørsel andrager således for biler under 1100 kg:

5.000 km á 85 øre + 5.000 km á 65 øre + 2.000 km á 55 øre eller i alt 8.600 n. kr.

Såfremt der kun foreligger tilladelse til at benytte egen bil på enkelte rejser, er satsen for brug af egen bil 55 n. øre pr. km svarende til den godtgørelse, der ydes ved kørsel over 10.000 km, når der er givet almindelig tilladelse.

En tjenestemand med tilladelse til benyttelse af egen vogn på tjensterejser har sædvanligvis pligt til at medtage andre tjenstemænd, der skal samme vej. I sådanne tilfælde ydes der et tillæg på 10 n. øre pr. km pr. passager, dog kun for så vidt angår passagerer, der for den pågældende rejse i forvejen er berettiget til befordringsgodtgørelse af staten.

3. Sverige.

Såfremt der er givet tjenstemanden bemyndigelse til at anvende bil på tjensterejser, ydes der følgende godtgørelse:

	s.øre/km
til og med 7.000 km pr. finansår	48
7.001 til 15.000 – –	32
fra og med 15.001 – –	27

Ved en årlig kørsel i tjensten på 12.000 km udgør godtgørelsen altså:

7.000 km á 48 øre + 5.000 km á 32 øre = 4.960 sv. kr.

De almindelige takster kan forhøjes, f. eks. når tjenstemanden af tjenstlige årsager medbringer bagage af større omfang og af en vis vægt, påhængsvogn eller passagerer m. v. For så vidt angår tjenstlig bagage er der fastsat en graderet skala, således at omfangsrig bagage over 35 kg. medfører et tillæg til kilometergodtgørelsen på 2 s. øre pr. km og en bagage på 350 kg og derover et tillæg på 11 s. øre. For så vidt angår omfangsrig bagage mellem 35 kg og 150 kg er det dog en betingelse, at der til dennes transport behøves bagagebærer eller anden indretning i eller på bilen.

Hvor der ikke er givet en særlig bemyndigelse, kan tjenstemanden kun oppebære en godtgørelse svarende til, hvad udgiften ville have været, såfremt offentligt befordringsmiddel havde været anvendt.

C. Forskellige indenlandske kørselsordninger uden for staten.

/. Dansk Journalistforbund.

Der findes inden for forbundet ikke nogen generel ordning, men ved de enkelte blade forhandler man sig til rette om, hvilken sats der skal benyttes. For free lance pressefoto-grafer findes en almindelig sats på 79 øre pr. km, der benyttes ved kørsel uden for bygrænsen (i København takstgrænserne).

2. Berlingske Tidende og Politiken.

De to bladhus, der stort set har samme kørselsordning, anvender i princippet statens regler, men således at lokal kørsel søges dækket gennem et fast tilskud. Da tjenstlig kørsel for en stor dels vedkommende er lokal, bliver den praktiserede hovedregel en kombination af fast tilskud og løbende kilometergodtgørelse. Afhængigt af den enkeltes kørselsbehov varierer tilskuddet til lokal kørsel mellem 150 kr. og 350 kr. månedlig, medens den løbende godtgørelse andrager 46 øre pr. km. Hvis det pålægges en medarbejder at benytte egen bil, ydes der i Det berlingske Hus en godtgørelse på 61 øre pr. km.

For pressefotografer gælder en særlig ordning, idet det kræves, at disse skal være i besiddelse af bil. I det omfang, der ikke stilles tjenstevogn til rådighed, benyttes en ordning, der adskiller sig fra den almindeligt anvendte ved, at det faste tilskud er større og den løbende godtgørelse lavere, men således at der garanteres medarbejderen en vis mindstekørsel. Ordningen må antages i princippet at dække samtlige med bilholdet forbundne udgifter, men der er i forbindelse med beregningen foretaget et fradrag på 20 pct., som skønnes at dække den private kørsel.

3. Entreprenørforeningens område.

Der findes ingen almindelig godtgørelsesordning inden for foreningens medlemskreds, idet de enkelte firmaer ofte anvender særlige kørselsordninger svarende til de konkrete behov.

Tidligere var det almindeligt, at firmaet stillede bil gratis til rådighed, men tendensen synes nu at gå i retning af ordninger bestående enten i faste tilskud eller godtgørelse pr. km. De faste tilskud, der varierer stærkt både fra firma til firma og for de enkelte medarbejdere - f. eks. mellem 270 kr. og 600 kr. månedlig - kan være suppleret med en lav godtgørelse pr. km (21-23 øre). I disse tilfælde reduceres det månedlige antal kørte kilometer med en procentdel, som skønnes at dække den private kørsel.

Hvor kørselsordningen er etableret som en godtgørelse pr. km, anvendes i princippet satser svarende til statens. Der er dog ikke tale om en generel henvisning, og antallet og størrelsen af benyttede satser er mere varieret end statens, idet kørselsordningens nær-

mere indhold kan indgå i den enkelte medarbejders løn- og ansættelsesvilkår.

4. *Den almindelige danske Lægeforening.*
Praktiserende læger oppebærer godtgørelse efter reglerne i en med de kommunale foreninger indgået overenskomst, hvis satser principielt svarer til statens med et tillæg på 15 pct.

5. Mejeriernes og Landbrugets Ulykkesforsikring.

Der eksisterer en række sideløbende ordninger afhængig af, hvilket tjensteforhold den pågældende medarbejder står i til selskabet.

En gruppe medarbejdere modtager et månedligt tilskud på 450 kr., men der er ved fastsættelsen heraf taget hensyn til lønfastsættelsen med de pågældende, og en anden gruppe har fået stillet tjenstevogn til rådighed mod indbetaling af 250 kr. månedlig til dækning af privat kørsel.

Selskabet benytter nu tjenstevogne i større omfang end tidligere, idet f. eks. taksatorer, som ønskes sikret en uafhængig stilling, og som tidligere har modtaget godtgørelse for brug af egen bil, efter en nu indført ordning får stillet tjenstevogn til rådighed. Alle driftsudgifter m. v. ved tjenstevognen dækkes af selskabet, men der indeholdes ved den månedlige lønanvisning 125 kr. vedrørende privat kørsel.

Ifølge den hidtidige ordning for taksatorer, der i et vist omfang er opretholdt, dækker selskabet samtlige driftsudgifter, hvorhos der som bidrag til afskrivning af bilen samt til garage ydes et fast månedligt beløb på 260 kr. og en løbende godtgørelse på 11 øre pr. kørt kilometer ud over 20.000 km årlig. Ordningen, der er kombineret med en månedlig lønindeholdelse på 125 kr. til dækning af privat kørsel, forudsætter en betydelig årlig kørsel.

Til medarbejdere med sporadisk kørsel ydes en godtgørelse på 55 øre pr. km.

6. Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger.

Der findes tjenstevogne, men den almindeligt benyttede kørselsordning består i faste tilskud suppleret med en godtgørelse pr. løbende kilometer. De faste tilskud andrager 1.500 kr., 3.000 kr. og 4.500 kr. årlig og tildeles den enkelte medarbejder efter kørsels-

behov. Godtgørelsen pr. løbende kilometer andrager 27 øre. Man synes at tilstræbe en godtgørelse på 57 øre pr. km.

Til medarbejdere med sporadisk kørsel ydes en godtgørelse på 40 øre pr. km.

7. Landbrugets organisationer.

1 det omfang, der ydes godtgørelse for brug af eget motorkøretøj, anvendes i almindelighed en sats på 45 øre pr. km. Inden for visse områder finder statens regler dog anvendelse.

Medlemmer af de pågældende foreningers bestyrelser m. v. oppebærer i almindelighed godtgørelse efter 45 øre-satsen. Af foreningens funktionærer - som oftest konsulenter - får omkring halvdelen kørselsgodtgørelse efter statens regler, medens den anden halvdel som hovedregel oppebærer 45 øre pr. km.

Udvalget bemærker i denne forbindelse, at ved en kørselsmængde på 20.000 km årlig giver statens regler en godtgørelse på gennemsnitlig 49 øre pr. km, og ved 30.000 km årlig kørsel udgør godtgørelsen gennemsnitlig 42 øre pr. km.

8. Forenede Danske Motorejere.

Foreningen benytter en autorisationsordning, således at medarbejdere med særlig bemyndigelse modtager godtgørelse efter satser af samme størrelse som statens og med samme maksimumsbegrænsning. Medarbejdere uden særlig bemyndigelse får 35 øre pr. km. Endvidere ydes til et begrænset antal medarbejdere med megen lokal kørsel et fast tilskud på 150 kr. månedlig til dækning af uspecificeret kørsel inden for det storkøbenhavnsske område.

Den lave sats er den almindeligst anvendte, idet autorisation til kørsel efter den høje sats sædvanligvis kun gives til medarbejdere, der enten har en betydelig årlig kørsel på grund af f. eks. tilsynsrejser, eller fordi de pågældende medfører teknisk apparatur.

D. Indkaldelse af oplysninger og den statistiske behandling heraf.

1. Kørsel, hvortil der ikke foreligger skriftlig bemyndigelse.

De fremkomne oplysninger om den i april kvartal 1970 foretagne kørsel uden for det

autoriserede kørselsområde, d. v. s. kørsel, der har været tilladt, uden at befordringen har været omfattet af skriftlig bemyndigelse til regelmæssig tjenstlig kørsel, og som derfor er blevet godtgjort med 30 øre pr. km, viser, at i alt 22.369 tjenestemænd m. fl. har kørt 5.732.817 km. Efter udvalgets opfattelse kan den samlede årlige kørsel herefter sættes til ca. 22 mill. km, hvilket med den gældende sats på 30 øre pr. km giver en udgift på ca. 6,5 mill. kr.

Tjenstlig kørsel uden særlig bemyndigelse finder sted inden for samtlige styrelser, men omfanget er stærkt varierende. Inden for forsvarsministeriets område har således 16.560 personer alene i april kvartal kørt ca. 3,2 mill. km. Heraf har 13.305 personer haft en kørsel på ca. 1,6 mill. km ved uddannelsesvirksomhed af forskellig art ved hjemmevernens enheder, medens 309 personer, der har kørt ca. 0,2 mill. km, er tilknyttet forsvarets civilundervisning.

2. Kørsel i henhold til skriftlig bemyndigelse.

Ved spørgeskemaernes udsendelse anmodede udvalget om, at ikke blot tjenestemænd og andre i egentlige statsinstitutioner opfordredes til at udfylde skemaet, men at dette med henblik på fremskaffelse af så fyldestgørende et materiale som muligt også måtte blive udsendt til institutioner og personer, der udøver en virksomhed, som i væsentligt omfang dækkes ved tilskud fra staten. Den statistiske bearbejdelse af de indsendte skemaer er foretaget af Danmarks Statistik. Medens der i alt er fremkommet brugbare oplysninger om 6.566 personers benyttelse af egen bil i statens tjeneste m. v., foreligger der med hensyn til andre motorkøretøjer kun oplysning om 4 motorcykler og 3 knallerter. For så vidt angår sidstnævnte motorkøretøjer er oplysningerne ikke behandlet statistisk. I det udsendte skema blev de enkelte tjenestemænd m. fl. anmodet om foruden at give oplysninger om det benyttede køretøj og den foretagne kørsels omfang at meddele en række supplerende oplysninger til nærmere belysning af karakteren af den tjenstlige kørsel og det anvendte motorkøretøjs egnethed for den pågældende tjenstlige kørsel. Disse supplerende spørgsmål foreligger kun besvaret i begrænset omfang og har ikke kunnet undergives statistisk behandling.

Af den som bilag 3 optagne tabel fremgår, at den samlede tjenstlige kørsel i finansåret 1969-70 har været 37.762.501 km. Heraf er det overvejende antal - ca. 34,7 mill. km - godtgjort med 61 øre pr. km. Resten efter de lavere satser. Henset til, at en del af kørslen er foretaget for institutioner, hvis udgifter ikke fuldt ud dækkes af staten, kan statens samlede udgift til den autoriserede kørsel anslås til ca. 22 mill. kr. Sammenlagt med den ovennævnte udgift på ca. 6,5 mill. kr. vedrørende den tjenstlige kørsel uden for det autoriserede område kan statens totale udgift i ét finansår til tjenstemænds brug af eget motorkøretøj i tjensten anslås til 28,5 mill. kr.

Tabellen er i øvrigt stillet op efter omfanget af den tjenstlige kørsel fordelt i intervaller på 1000 km. Af det samlede antal på 6.566 med tjenstlig kørsel i henhold til autorisation har 3.433 kørt under 5000 km, hvilket vil sige, at autorisation i henhold til dispensationsbestemmelsen i det gældende cirkulæres § 2 er meddelt i et omfang svarende til 52,3 pct. af det samlede antal.

Af de statistisk behandlede skemaer har 6.186 indeholdt oplysninger om både samlet årlig kørsel - d. v. s. både privat og tjenstlig kørsel - og den i tjensten foretagne kørsel. Den samlede årlige kørsel har i alt andraget 120.331.439 km, hvilket svarer til en gennemsnitlig kørsel på 19.452 km, og den tjenstlige kørsel har udgjort 35.990.146 km eller i gennemsnit for den enkelte tjenstemand 5.818 km. I forhold til den samlede kørsel har den tjenstlige kørsel andraget 29,9 pct., således at tjenstemændenes gennemsnitlige egeninteresse i at holde bil har været 70,1 pct.

Bilag 4 viser indenfor intervaller på 1000 km gennemsnittet for såvel samlet kørsel som tjenstlig kørsel samt den hertil svarende egeninteresse. Egeninteressen varierer fra 96,7 pct. i gruppen med den laveste tjenstlige kørsel til 24,3 pct. i gruppen med tjenstlig kørsel over 30.000 km årlig. Det fremgår endvidere, at de personer, hvis tjenstlige kørsel ligger mellem 0 og 12.000 km årlig, udgør ca. 88,4 pct. af det samlede antal, og at egeninteressen for denne væsentlige

gruppe med autorisation i intet af de benyttede intervaller ligger under 50 pct.

Tabellen i bilag 5 viser fordelingen af de benyttede biler efter egenvægt, samt om bilen er anskaffet som ny eller brugt. Inddelingen efter egenvægt svarer til den i vægtafgiftsloven benyttede. Det fremgår, at over halvdelen af de til kørsel autoriserede tjenstemænd m. fl. - 57,5 pct. - benytter biler med egenvægt i vægtklassen 801-1100 kg, og at den næststørste gruppe - 30,1 pct. - benytter vogne i vægtklassen umiddelbart under. Forholdet er tilnærmelsesvis det samme, hvad enten bilen er anskaffet som ny eller brugt, idet der dog er en svag tendens til, at de som brugte anskaffede biler har højere egenvægt.

For så vidt angår den tjenstlige kørsels omfang fremgår, at den største del af denne også foretages i vogne i vægtklassen 801-1100 kg, medens der kun til en beskednen del - 11,5 pct. - er benyttet vogne med større egenvægt.

Såfremt der bortses fra inddelingen efter vægtklasser og i stedet ses på forholdet mellem køretøjer anskaffet som nye, brugte eller »uoplyste«, viser det sig, at 70,5 pct. af de benyttede køretøjer er anskaffet som nye, medens 27,6 pct. er købt som brugte.

I bilag 6 er de benyttede biler fordelt efter årgang. Af det samlede antal på 6.566 har 3.439 eller 52,4 pct. kørt i biler, der ikke er ældre end årgang 1967. Ifølge tabellen udgør biler fra treåret 1967-1969 47,8 pct. af det samlede antal, medens femåret 1965-1969 repræsenterer 67,7 pct. I sammenligning hermed udgør f. eks. femårsperioden 1960-1964 18,3 pct. af det samlede antal.

De samlede reparationsudgifter er opgjort til ca. 11,4 mill. kr., hvilket i forhold til en samlet kørsel på ca. 108 mill. km svarer til ca. 10,5 øre pr. km.

I det udsendte skema blev der endvidere spurgt om, i hvilket omfang der benyttes garage. Af undersøgelsens samlede antal på 6.566 har 4.265 - svarende til ca. 65 pct. - angivet at benytte garage, medens 1.589 eller ca. 24,2 pct. har besvaret spørgsmålet benægtende. 712 eller ca. 10,8 pct. har ikke oplyst, hvorvidt garage benyttes.

Kapitel III.

Udgifterne ved at holde vogn og forskellige principper for beregning af befordringsgodtgørelsen.

A. Opgørelse af udgifter ved at holde vogn.

1. Vogntype, årlig kørselsmængde samt udskijtnings tidspunktet.

Som udgangspunkt for sine overvejelser om kørselsgodtgørelsernes størrelse har udvalget anlagt det synspunkt, at der ikke er tale om et lønvilkår for de ansatte, men alene om refusion af de udgifter, der er forbundet med at stille vognen til rådighed i tjenesten. Efter udvalgets opfattelse må godtgørelsen fastsættes således, at der dels gives fuld refusion for de direkte udgifter, der er forbundet med at anvende vognen på tjenesterejser, dels gives en vis godtgørelse for de med bilhold forbundne faste udgifter.

Udvalget har derfor fundet det påkrævet at beregne udgifterne ved at holde vogn.

Afgørende for, hvilke udgifter der er forbundet med bilhold, er en lang række faktorer, hvoraf som de væsentligste kan nævnes vognens størrelse og pris, herunder om der er tale om indkøb af ny vogn eller af en brugt vogn, hvor længe vognen beholdes, forsikringens karakter m. v. Ved de tidligere fastsættelser af kilometergodtgørelserne har man som udgangspunkt haft en »gennem-

snitsvogn«, ud fra hvilket udgifterne er beregnet. På et enkelt område har man dog taget hensyn til den forskel, der har kunnet være i udgifterne, idet godtgørelserne er opgjort for vogne under 625 kg og for vogne over denne vægtgrænse.

Ud fra det hovedsynspunkt, at der skal gives den pågældende en rimelig godtgørelse for udgifterne ved at stille vognen til rådighed i tjenesten, har udvalget overvejet, om der skulle fastsættes en mere individualiseret godtgørelsesordning, f. eks. således, at godtgørelsen blev beregnet ud fra vogne i forskellige prisklasser eller f. eks. differentieret inden for forskellige vægtgrænser. I denne forbindelse bemærkes, at Forenede Danske Motorejere i sit medlemsblad nr. 1, 1972, har offentliggjort nogle af Forenede Danske Motorejeres tekniske afdeling foretagne beregninger over udgifter for biler i fem forskellige prisklasser. Inden for hver prisklasse er der igen foretaget en opgørelse af udgiften pr. km ved et årligt kørselsomfang på henholdsvis 10.000 km, 20.000 km, 30.000 km og 40.000 km. Med et årligt kørselsomfang på 20.000 km er udgiften opgjort til følgende:

	Biler i prisklasserne				
	kr. 20.000	kr. 25.000	kr. 35.000	kr. 45.000	kr. 70.000
Faste udgifter	6.406	7.503	9.353	11.050	16.560
Variable udgifter	4.520	5.200	5.500	6.440	7.520
I alt	10.926	12.703	14.853	17.490	24.080
I alt øre pr. km	54,6	63,5	74,3	87,5	120,4

Denne beregning er endvidere foretaget ud fra den forudsætning, at vognen udskiftes over 5 år.

Udskiftes vognen i stedet efter 3 års forløb, bliver den gennemsnitlige udgift pr. km følgende:

	Biler i prisklasserne				
	kr. 20.000	kr. 25.000	kr. 35.000	kr. 45.000	kr. 70.000
I alt øre pr. km.	55,1	64,4	76,2	92,3	127,8

Som nævnt foran side 13 har det imidlertid vist sig, at langt det overvejende antal biler, der af de ansatte anvendes under tjenesterejser, har en egenvægt på under 1100 kg, idet 57,5 pct. ligger i intervallet 801-1100 kg og 30,1 pct. ligger i intervallet 601-800 kg. Endvidere må det antages, at der normalt sker udskiftning af bilerne efter en 5-årig periode; således kan nævnes, at hen ved 70 pct. af de vogne, der anvendes, er af årgangene 1965-69 inkl.

På denne baggrund er der i udvalget opnået enighed om, at beregningerne over udgifterne til bilhold bør ske på grundlag af en vogn til en anskaffelsespris på ca. 30.000 kr. inden for vægtgrænsen 801-1100 kg, samt at udgifterne beregnes ud fra det synspunkt, at der er tale om en ny vogn.

Til den pris vil det være muligt som ny vogn at kunne anskaffe vogne af typerne VW 1302, Ford Taunus 1600, Opel Kadett, Fiat 124 & 128, Vauxhall Victor 1,6, Austin-Morris 1300, Saab 96 V4 og Renault 12 samt større vogne, der kun har været brugt i kortere tid. Ud fra disse gennemsnitsbetragtninger har udvalget fundet, at den hidtil gældende ordning, hvorefter der for biler under 625 kg har været fastsat en lavere godtgørelse, bør ophæves, i hvilken forbindelse bemærkes, at kun ca. 2 pct. af de vogne, der er anvendt på tjenesterejser, har haft en egenvægt på under 625 kg.

Endvidere bemærkes, at der ifølge praksis har været fastsat en noget mindre godtgørelse i de tilfælde, hvor den bil, der er anvendt på tjenesterejser, ikke er belagt med fuld omsætningsafgift, f. eks. vogne indregistreret med gule nummerplader eller som invalidevogne. Uanset at udvalget finder, at vogne indregistreret med gule nummerplader normalt ikke bør anvendes på tjenesterejser, kan det ikke udelukkes, at det i særlige tilfælde kan forekomme hensigtsmæssigt, at der anvendes biler, hvoraf der ikke er betalt fuld omsætningsafgift, f. eks. hvor der er tale om transport af instrumenter eller varetransport. Ud fra de anlagte gennemsnitsbetragtninger finder udvalget, at der i sådanne

tilfælde bør gælde samme satser som for øvrige biler. I denne forbindelse bemærkes, at det har vist sig, at det kun rent undtagelsesvis sker, at sådanne vogne anvendes på tjenesterejser.

2. De enkelte udgiftsposter.

Udvalget har fundet, at den hidtil foretagne opgørelse af udgifterne fordelt på løbende variable og faste udgifter fortsat må anses for hensigtsmæssig, i hvilken forbindelse bemærkes, at Forenede Danske Motor ejere ved sine beregninger også har opdelt udgifterne i disse hovedposter.

a) Variable udgifter.

Der er i udvalget enighed om, at tjenestemanden skal have dækket de med den tjenstlige kørsel forbundne variable udgifter fuldt ud. Disse udgifter kan opgøres således:

Benzin	14,2 øre/km
Dæk	1,2 - -
Vedligeholdelse	11,0 - -
	26,4 øre/km

Benzinudgiften er fastsat under hensyn til, at en del tjenstlig kørsel er bykørsel og kørsel over korte afstande med adskillige koldstarter. Der er regnet med et forbrug på 10 l superbenzin pr. 100 km. Prisen på 1 liter benzin er 1,42 kr.

Udgiften til dæk er beregnet ud fra den forudsætning, at der er tale om nye biler, således at der gennem afskrivningsbeløbet fås delvis godtgørelse for 5 nye dæk. Der regnes med, at bilen benyttes i 5 år med en årlig kørsel på 20.000 km, samt at der sædvanligvis skiftes dæk efter ca. 30.000 km.s kørsel. Anvendes den af Forenede Danske Motor ejere benyttede gennemsnitspris på 584 kr. for 4 dæk, bliver udgiften:

$$\frac{2 \times 584}{100.000} = 1,2 \text{ øre/km}$$

Udgiften til vedligeholdelse og reparation er det vanskeligt at opgøre nøjagtigt, idet dette ville forudsætte, at der blev ført et nøjagtigt regnskab gennem en længere periode

for et større antal biler. Det er udvalget bekendt, at denne forudsætning kan anses for opfyldt for så vidt angår rigspolitichefens motorpark. Ifølge oplysninger om reparationsudgifter for politiets tjenestevogne skulle udgiften kunne anslås til gennemsnitligt at ligge omkring 8 øre pr. km. Det bemærkes, at vognene betjenes af flere forskellige, samt at reparationer m. v. sker på private autoværksteder.

Imidlertid kan særlige forhold, hvis vægt det er vanskeligt at vurdere, gøre sig gældende inden for politiet, således at det ikke vil være rimeligt umiddelbart at anvende dette beløb. Hertil kommer, at den gennemsnitlige reparationsudgift ifølge de indkomne besvarelser af spørgeskemaet andrager ca. 10,5 øre pr. km. Der kan ved vurderingen heller ikke ses bort fra de seneste af monopoltilsynet godkendte forhøjelser vedrørende automobilreparationer. På den anden side er det ved gennemgangen af de fremkomne skemaer bemærket, at oplysningerne om reparationsudgifter har omfattet udgifter til andet end egentlige reparationer. Det nævnte beløb omfatter således i et vist omfang udgifter til smøring og vask m. v. Det forekommer på denne baggrund rimeligt at forhøje reparationsudgiften til 11 øre pr. km, således at udgifterne til vognvask og olie inkluderes heri.

b) Faste udgifter.

For så vidt angår de faste udgifter er det opfattelsen, at selv om udvalgets overvejelser i øvrigt har været koncentreret om udgifterne ved kørsel med bil i prisklassen 30.000 kr., vil det være rimeligt at tage hensyn til det relativt brede gennemsnit, som de af Forenede Danske Motorejere beregnede omkostninger er udtryk for, blandt andet fordi det af udvalgets statistiske materiale fremgår, at en meget væsentlig del af de i tjenesten benyttede biler med hensyn til egenvægt fordeler sig over intervallet 601-1100 kg.

Under de faste udgifter henføres udgifterne til afskrivning, forrentning, forsikring, vægtafgift og garage. Udgifterne hertil må også fastsættes ud fra et skøn, undtagen herfra er dog udgiften til vægtafgiften, der udelukkende beror på vognens egenvægt. For en vogn med egenvægt på 800-1100 kg andrager vægtafgiften for tiden 540 kr. For så vidt angår udgifterne til afskrivning, forrentning

og forsikring bemærkes, at Forenede Danske Motorejere for en vogn i prisklassen 25.000 kr. har beregnet udgiften til henholdsvis 2750 kr., 1813 kr. og 875 kr., medens de tilsvarende udgifter for en vogn i prisklassen 35.000 kr. er beregnet til 3850 kr., 2538 kr. og 900 kr.

For en vogn i prisklassen 30.000 kr. har udvalget fundet, at udgifterne til afskrivning, forrentning og forsikring kan fastsættes til henholdsvis 3300 kr., 2175 kr. og 875 kr.

Vedrørende udgiften til garage bemærkes, at der selvsagt vil være store variationer heri, idet mange, især i de større byer, ikke har garage, medens andre lejer garage eller har opført egen garage. De tjenestemænd, der har tjeneste- og lejebolig, har en udgift hertil, idet bidraget for brug af garage udgør henholdsvis 600, 480 og 360 kr. årlig afhængig af stedtillægssatsen for det pågældende sted. Når henses til, at anvendelse af garage ikke må anses for påkrævet ud fra hensynet til den tjenstlige kørsel, har udvalget overvejet, om det fortsat må anses for rimeligt at medtage en post til garage. Undtagelse kunne dog gives for indehavere af tjeneste- og lejebolig, idet man kunne fritage personer, der regelmæssigt brugte bil på tjensterejser, for at betale fuldt garagebidrag. Imidlertid er der i udvalget enighed om, at det, blandt andet under henvisning til, at det af besvarelserne fra spørgeskemaet fremgår, at mange har garage til vognen, fortsat må anses for rimeligt at medtage et beløb til garageudgift i de samlede faste udgifter. Udvalget er endvidere enigt om, at garageudgiften passende kan sættes til 480 kr. svarende til det bidrag, der betales for garager til lejeboliger beliggende i kommuner, der er henført til stedtillægssats III & IV, jfr. § 3 i ministeriet for statens lønnings- og pensionsvæsens cirkulære af 18. august 1971 om boligbidrag for og vedligeholdelse af statens lejeboliger.

De faste årlige udgifter kan herefter opgøres til følgende:

Afskrivning	3.300 kr.
Forrentning	2.175 -
Forsikring	875 -
Vægtafgift	540 -
Garage	480 -
	7.370 kr.

B. Forskellige principper for fastsættelse af befordringsgodtgørelsen.

1. *Ensartet godtgørelse pr. km - enhedssats.*
Den 24. november 1970 tilskrev lønnings- og pensionsministeren udvalgets formand således:

»Under et samråd i det 9-mandsudvalg, som har bistået finansministeren med gennemgang af finanslovforslaget 1971-72, afgav jeg den 22. oktober et notat om tjenestemænds godtgørelse for benyttelse af egen vogn på tjenesterejser. Jeg er bekendt med, at De har modtaget et eksemplar af notatet.

Som resultat af sine overvejelser har udvalget henstillet til mig, at de nuværende regler ændres, således at den nuværende usikkerhed vedrørende reglernes anvendelse fjernes ved, at der fastsættes en ensartet kilometertakst uanset kørselsmængden. Størrelsen af beløbet bør efter udvalgets mening fastsættes med sigte på, at der ikke bliver tale om overdækning i forhold til faktiske kørselsomkostninger.

Jeg vil anmode Dem om, at denne henstilling må indgå i udvalgets fortsatte arbejde.»

Under henvisning hertil samt til, at godtgørelse med et bestemt ørebeløb pr. km uanset omfanget af den tjenstlige kørsel findes flere steder inden for det private erhverv, har udvalget nærmere overvejet, om det må anses for ønskeligt at indføre en fællestakst for al kørsel i egen vogn i tjenstligt øjemed.

Efter de gældende regler udgør godtgørel-

sen, såfremt der foreligger skriftlig bemyndigelse, 61 øre pr. km for de første 12.000 km og derefter 30 øre pr. km. Såfremt skriftlig bemyndigelse ikke er udstedt, er godtgørelsen 30 øre for samtlige kilometer. Af de til grund for de gældende godtgørelser liggende beregninger fremgår, at de variable udgifter er beregnet: til 27 øre pr. km.

Satsen på 61 øre indeholder således et beløb til dækning af de faste udgifter på 61 øre ÷ 27 øre = 34 øre pr. km, medens satsen på 30 øre indeholder et beløb til dækning af diverse udgifter ud over de løbende driftsudgifter på 3 øre pr. km. De faste udgifter blev ved den sidst stedfundne revision i 1968 opgjort til ca. 4.450 kr., således at en person, der i henhold til en skriftlig bemyndigelse kørte 12.000 km tjenstligt, til dækning af de faste udgifter fik en godtgørelse på 12.000 X (61 - 27) øre = 4.080 kr. Da de faste udgifter var beregnet til 4.450 kr., blev der således ydet en godtgørelse på ca. 91 pct. af de faste udgifter.

Af den foran foretagne beregning over udgifterne til bilhold fremgår, at de løbende udgifter er opgjort til 26,4 øre pr. km og de faste udgifter til 7.370 kr.

Såfremt der indføres en ensartet godtgørelse pr. km, vil de faste udgifter blive opgjort procentuelt ligeligt i forhold til den årlige tjenstlige kørsel.

Den procent af de faste udgifter, der dækkes gennem kilometergodtgørelsen, vil selv sagt være afhængig af godtgørelsens størrelse, idet dækningsgraden vil stige ved voksende godtgørelse.

Omfanget af den tjenstlige kørsel	Den procentuelle dækning af de faste udgifter på 7.370 kr. årlig ved en kilometersats på							Den procentuelle dækning af de faste udgifter efter gæld. satser
	40 øre	45 øre	50 øre	55 øre	60 øre	65 øre	70 øre	
km. pr. år								
1.000	1,8	2,5	3,2	3,9	4,6	5,2	5,9	7,6
2.000	3,7	5,1	6,4	7,8	9,1	10,5	11,8	15,3
3.000	5,5	7,6	9,6	11,6	13,7	15,7	17,8	22,9
4.000	7,4	10,1	12,8	15,5	18,2	21,0	23,7	30,6
6.000	11,1	15,1	19,2	23,3	27,4	31,4	35,5	45,8
8.000	14,8	20,2	25,6	31,1	36,5	41,9	47,3	61,1
10.000	18,5	25,2	32,0	38,8	45,6	52,4	59,2	76,4
12.000	22,1	30,3	38,4	46,6	54,7	62,9	71,0	91,7
14.000	25,8	35,3	44,8	54,3	63,8	73,3	82,8	93,0
16.000	29,5	40,4	51,2	62,1	72,9	83,8	94,7	94,4
18.000	33,2	45,4	57,6	70,0	82,1	94,3	106,5	95,7
20.000	36,9	50,5	64,0	77,6	91,2	104,8	118,3	97,7

På side 17 er vist den procentuelle dækning af de faste udgifter ved en enhedssats pr. km på henholdsvis 40 øre, 45 øre, 50 øre, 55 øre, 60 øre, 65 øre og 70 øre ved et årligt tjenstligt kørselsomfang på henholdsvis 1.000, 2.000, 3.000, 4.000, 6.000, 8.000, 10.000, 12.000, 14.000, 16.000, 18.000 og 20.000 km. Endvidere er vist, hvilken procentvis dækning af de faste udgifter den hidtil gældende ordning har givet med udgangspunkt i de beregninger over de faste udgifter, der blev lagt til grund ved fastsættelsen af de nugældende satser.

Såfremt kilometergodtgørelsen skal give dækning for 60 pct. af de faste udgifter ved en årlig kørsel på 12.000 km, skal satsen beregnes således, at der til dækning af de faste udgifter bliver et beløb svarende til 60 pct. af 7.370 kr. = 4.422 kr. Fordelt på 12.000 km bliver det en godtgørelse på 36,9 øre. Da de variable udgifter er opgjort til 26,4 øre, skal godtgørelsen altså andrage $26,4 + 36,9 = 63,3$ øre pr. km. Såfremt godtgørelsen skal dække 70 pct. af de faste udgifter, bliver satsen 69,4 øre pr. km, medens satsen vil andrage 75,5 øre og 81,7 øre, såfremt der skal gives refusion på henholdsvis 80 og 90 pct. af de faste udgifter.

Såfremt der fastsættes en enhedssats, vil dette medføre, at kørsel ud over 12.000 km årlig godtgøres med enhedssatsen. Herved vil der ved stigende tjenstlig kørsel blive ydet en stigende dækning af de faste udgifter, og der vil kunne opstå situationer, hvor godtgørelsen overstiger det beløb, som de faste udgifter er beregnet til.

Gennemføres en ordning, hvorefter der kun skal gælde én sats for al kørsel i egen vogn for staten, medfører dette, at denne sats også skal gælde i de tilfælde, hvor der anvendes egen vogn i tjenesten, *uden* at der foreligger skriftlig bemyndigelse, og hvor godtgørelsen for tiden andrager 30 øre pr. km.

Når der ikke er udstedt nogen bemyndigelse til at anvende egen vogn på tjensterejse, skyldes det enten, at kørselsomfanget ikke er særlis stort, eller at der ikke fra statens side ligger en væsentlig interesse i, at egen vogn stilles til rådighed på tjensterejsen. Der er således tale om den mere lejlighedsvis kørsel, hvor det skønnes hensigtsmæssigt, men ikke påkrævet, at der anvendes egen vogn. Efter de indhentede oplysninger

om antallet af kilometer, der i april kvartal er refunderet efter 30 øre-satsen, må det antages, at der årlig refunderes ca. 22 mill. kilometer à 30 øre.

De indhentede oplysninger om omfanget af den tjenstlige kørsel viser, at ca. 6.200 personer i henhold til en skriftlig bemyndigelse har kørt ca. 35,0 mill. km for staten, svarende til en gennemsnitlig tjenstlig kørsel på ca. 5.800 km pr. år.

Medmindre der fastsættes en enhedssats, der ligger i nærheden af den nugældende sats, vil der gennemsnitlig blive tale om en mindre godtgørelse end den nugældende for personer, der anvender egen vogn i henhold til særlig bemyndigelse, medens det samtidig vil medføre, at statens udgifter til den tjenstlige kørsel, der sker, uden at skriftlig bemyndigelse foreligger, vil blive væsentligt forøget.

Efter de foreliggende oplysninger er der for kørsel i henhold til skriftlig bemyndigelse godtgjort ca. 35 mill. km à 61 øre og ca. 3 mill. km à 30 øre. Den tjenstlige kørsel uden bemyndigelse er anslået til ca. 22 mill. km.

De samlede udgifter til kørselsgodtgørelse i finansåret 1969-70 kan herefter opgøres således:

ca. 35 mill. km à 61 øre = 21,3 mill. kr.
- 25 - - à 30 - = 7,5 - -

I alt 28,8 mill. kr.

Gennemførelsen af en enhedssats for tjenstlig kørsel uden en hermed forbunden merudgift vil medføre, at satsen skal fastsættes til 28,8 mill. kr. : 60 mill. km = ca. 48 øre pr. km.

Selv om den stedfundne udvikling i omkostningerne til bilhold i sig selv kan begrunde en vis forhøjelse af statens udgifter til kilometergodtgørelse, vil der ikke foreligge fornøden motivering for en forhøjelse, der kunne bringe en enhedssats op på omkring 61 øre pr. km. Dette er ensbetydende med, at de personer, der i dag anvender egen vogn på tjensterejser i henhold til skriftlig bemyndigelse, vil få en mindre godtgørelse end efter de gældende regler, medens der på den anden side vil ske en væsentlig forhøjelse af den godtgørelse, der ydes for kørsel, hvortil der ikke er meddelt skriftlig bemyndigelse. Udvalget skal endvidere pege på, at en enhedssats på noget under 61 øre pr. km

kan indebære risiko for, at der er et stigende antal personer, der ønsker at anvende egen vogn på tjenesterejser, hvor dette hidtil ikke har fundet sted. Samtidig kan det ikke udelukkes, at personer, der hidtil har anvendt egen vogn på tjenesterejser mod en godtgørelse på 61 øre pr. km, ikke længere vil stille egen vogn til rådighed på tjenesterejser, således at de pågældende ikke længere kan udføre det dem pålagte tjenstlige arbejde på den samme tid, medmindre der anvendes tjenstevogn, lejet vogn eller offentligt befordringsmiddel kombineret med hyrevognskørsel, hvilket ud fra gennemsnitsbetragtninger må antages at medføre merudgifter for staten.

Uanset at den nuværende forskel i satsene i visse tilfælde kan virke mindre hensigtsmæssig, kan udvalget af de foran anførte grunde ikke anbefale, at kilometergodtgørelsen sættes til et fast ørebeløb for al kørsel i tjenstligt øjemed. Udvalget kan heller ikke anbefale, at der fastsættes en enhedsats for tjenstlig kørsel i henhold til skriftlig bemyndigelse, idet man ikke mener, at der herved kan skabes en rimelig dækning for de ved anvendelse af egen vogn på tjensterejser forbundne udgifter, medmindre satsen sættes så højt, at der herved påføres staten betydelige merudgifter.

2. Enhedssats suppleret med en fast godtgørelse i de tilfælde, hvor den pågældende efter anmodning fra sin styrelse forpligter sig til at anvende egen vogn på tjensterejser,
a. Uanset at vidvalget ikke har ment at kunne anbefale en enhedssats, har man under hensyn til den forskel, der i dag er mellem godtgørelsen for kørsel i henhold til særlig bemyndigelse og anden kørsel, overvejet muligheden for at indføre en fælles sats, men således at der i de tilfælde, hvor styrelsen anmoder den pågældende om at stille egen vogn til rådighed, herudover ydes en fast godtgørelse afhængig af det årlige kørselsomfang.

Eksempelvis kunne enhedssatsen fastsættes til 30 øre pr. km svarende til den gældende laveste sats for kilometergodtgørelse. Under forudsætning af, at forslaget ikke skulle medføre nogen merudgifter for staten eller mindre indtægter for tjenstemanden, skulle den faste godtgørelse andrage 310 kr. pr. 1000 km tjenstlig kørsel. Denne godtgørelse forudsættes fastsat hvert år ved finansårets begyndelse på grundlag af et skøn

over, hvor stort kørselsomfanget må antages at blive i løbet af finansåret, og herefter udbetalt månedligt med et fast beløb. Den enkelte opnår herved den fordel, at der månedligt ydes et fast tilskud til delvis dækning af de med driften af egen vogn forbundne udgifter, således at udbetalingen af godtgørelsen ikke vil være afhængig af, på hvilket tidspunkt inden for finansåret den tjenstlige kørsel finder sted. Endvidere vil det indebære, at der også i tilfælde af sygdom vil blive udbetalt godtgørelse, uanset om der ikke er foretaget nogen tjenstlig kørsel som følge af sygdommen, og dermed vil der være tilsikret den pågældende en vis støtte til dækning af udgifter ved bilhold. I denne forbindelse bemærkes, at mange tjenstemænd netop kan have anskaffet vognen, fordi denne blandt andet har skullet anvendes til kørsel i tjenstligt øjemed, og den pågældende kan derfor have tilrettelagt sin økonomi ud fra den forudsætning, at der løbende blev ydet en vis godtgørelse for kørsel i tjensten.

Imidlertid viser erfaringerne inden for de enkelte administrationsgrene, at der kan være tale om ret store forskelligheder i omfanget af den tjenstlige kørsel inden for et finansår, og kørslen kan afvige ret meget fra, hvad der var forudsat ved finansårets begyndelse. Såfremt man fulgte det foreliggende forslag, ville der kunne opstå situationer, hvor den faste godtgørelse blev udbetalt ud fra en forudsætning om et årligt kørselsomfang i tjensten på f. eks. 7000 km, men hvor den faktiske tjenstlige kørsel kun blev på 4000 km. Herigennem ville tjenstemanden enten få en ikke uvæsentlig overdækning for de med tjenstekørslen forbundne udgifter, eller også skulle han tilbagebetale det for meget udbetalte i fast godtgørelse. Modsat kunne det vise sig, at det faktiske kørte antal km i tjensten oversteg, hvad der var forudsat ved beregningen af den faste godtgørelse, således at der i dette tilfælde eventuelt skulle finde efterbetaling sted.

Efter udvalgets opfattelse giver det gældende godtgørelsesprincip i virkeligheden tjenstemanden den samme godtgørelse blot på en smidigere måde, idet godtgørelsen af tjenstemandens faste udgifter til bilhold godtgøres pr. kilometer, således at der ved et stigende kilometerantal gives tjenstemanden en stigende dækning af de faste udgifter.

En eventuel gennemførelse af en ordning med fast godtgørelse vil efter udvalgets opfattelse kunne give anledning til øget administration, idet der kan opstå efterreguleringsspørgsmål, når det faktiske antal km afviger fra det antal, der var lagt til grund ved beregningen af den faste godtgørelse, ligesom der hvert år skal finde en vurdering sted af den enkeltes forventede kørsel i tjenesten. Efter udvalgets opfattelse vil den her skitserede ordning ikke indebære sådanne fordele, at disse vil kunne opveje de ulemper, der vil opstå ved overgang til en enheds-sats kombineret med en fast godtgørelse.

b. En anden form for kørselsgodtgørelses-ordning, hvori indgår en kombination af fast godtgørelse og en sats pr. kørt kilometer, kunne etableres ved en ordning, hvor der i alle tilfælde, hvor styrelsen anmoder den enkelte om at ville stille sin vogn til rådighed, blev ydet en fast godtgørelse uanset omfanget af den tjenstlige kørsel. Dette kunne motiveres ud fra et rent lejesynspunkt. En sådan ordning kendes i visse tilfælde inden for det private erhvervsliv.

Imidlertid ville en sådan ordning medføre en ensartet dækning af de faste udgifter, uanset den tjenstlige kørsels omfang. Efter udvalgets opfattelse må det anses for ønskeligt, at godtgørelsen af de faste udgifter vokser i takt med omfanget af den tjenstlige kørsel, og udvalget har derfor ikke ment at kunne anbefale det her skitserede princip for beregning af kilometergodtgørelsen.

T. Godtgørelse *graderet efter det faktisk kørte antal kilometer i tjenesten.*

a. Efter den nugældende ordning sondres der mellem, om kørslen sker efter særlig bemyndigelse eller ej.

I de tilfælde, hvor der foreligger skriftlig bemyndigelse, udgør godtgørelsen 61 øre pr. km for indtil 12.000 km. Heri er som nævnt foran side 17 indeholdt en godtgørelse på 34 øre til delvis dækning af faste udgifter. Herved gives en godtgørelse, der vokser proportionalt med det kørte antal kilometer. Ved 1000 km kørsel er godtgørelsen af de faste udgifter således 340 kr. svarende til ca. 7,6 pct. af de samlede faste udgifter, og for hver 1000 km herudover stiger godtgørelsen med 340 kr., og den procentvise dækning af de faste udgifter vokser med 7,6 pct. indtil 12.000 km, hvor dækningsgraden er ca. 91 pct.

Denne ordning er udtryk for, at der ved el stigende antal kilometer kørt for staten ydes en stigende procentuel dækning af de faste udgifter.

Udvalget har fundet, at en sådan ordning fortsat må anses for den mest hensigtsmæssige måde at beregne kørselsgodtgørelsen på. Imidlertid har man på grundlag af de foreliggende oplysninger om forholdet mellem den tjenstlige kørsel og den private kørsel overvejet, om det fortsat må anses for rimeligt at fastsætte satserne ud fra den synsvinkel, at der skal ydes godtgørelse på ca. 90 pct. af de faste udgifter ved 12.000 km kørsel.

Af de foreliggende oplysninger fra 6.186 personer om forholdet mellem den tjenstlige kørsel og privat kørsel fremgår, at der gennemsnitligt er kørt i alt 19.452 km, heraf 5.818 km i tjenesten svarende til forholdet 7:3 mellem privat kørsel og tjenstlig kørsel. Ser man på de personer, hvis tjenstlige kørsel har ligget mellem 7.000 og 15.000 km, fås følgende forhold mellem den tjenstlige kørsel og den private kørsel:

Kol. 1	Kol. 2	Kol. 3	Kol. 4	Kol. 5
Kørt i tjenesten	Antal personer	Gennemsnitlig km i tjenesten 1000 km	Gennemsnitlig samlet kørsel 1000 km	Kol. 3 i pct. af kol. 4
7000– 7999.....	364	7,5	20,7	36,0
8000– 8999.....	289	8,5	22,2	38,1
9000– 9999.....	268	9,5	22,5	42,0
10000–10999.....	229	10,4	23,5	44,4
11000–11999.....	216	11,5	23,8	48,2
12000–12999.....	174	12,4	24,4	50,9
13000–13999.....	158	13,4	24,5	54,7
14000–14999.....	90	14,4	26,2	55,0
15000–30000.....	298	17,8	30,5	58,4

Sammenholdes disse oplysninger med de ved den sidst stedfundne generelle revision af kørselsgodtgørelserne, fås følgende udvikling i den tjenstligt betingede kørsels andel af den samlede kørsel:

Antal km	Tjenstlig kørsel i pct. af samlet kørsel •	
	1957-58	1969-70
7000- 7999	45,0	36,0
8000- 8999	49,8	38,1
9000- 9999	51,5	42,0
10000-10999	57,3	44,4
11000-11999	59,8	48,2
12000-12999	64,0	50,9
13000-13999	67,2	54,7
14000-14999	64,6	55,0
15000-30000	69,9	58,4

Efter de foreliggende oplysninger om den gennemsnitlige samlede kørsel på ca. 19.450 km årlig kunne man beregne de faste udgifter til 7.370 kr. : 19.450 = 37,8 øre pr. km. Lægges hertil 26,4 øre pr. km til dækning af variable omkostninger, fås en godtgørelse på 64 øre pr. km. Herved ville den enkelte gennemsnitligt set få dækket de faste udgifter i nøjagtigt samme forhold, som den tjenstlige kørsel udgør af den samlede kørsel. Imidlertid ville dette have til forudsætning, at den nuværende grænse på 12.000 km blev forhøjet til 19.450 km. Endvidere ville det medføre, at personer med tjenstlig kørsel ud over 19.450 km ville få samtlige faste omkostninger dækket af staten, således at deres private kørsel ikke blev belastet med nogen andel heraf.

En sådan ordning finder udvalget derfor ikke at kunne anbefale.

Ud fra de foreliggende oplysninger om, at den tjenstlige kørsel udgør ca. 60 pct. af den samlede tjenstlige og private kørsel, når der er tale om tjenstlig kørsel i større omfang, har udvalget overvejet at beregne godtgørelsen til dækning af de faste udgifter til 60 pct. af de samlede udgifter på 7.370 kr. svarende til 4.422 kr.

Såfremt man opretholdt den hidtidige grænse på 12.000 km som maksimum for det antal km, der kunne godtgøres efter den høje sats, ville dette være ensbetydende med, at de faste udgifters andel i kilometergodtgørelsen ville blive på ca. 36,9 øre pr. km og den samlede godtgørelse ca. 63 øre.

Ved 1000 km's kørsel i tjensten vil der således blive givet en godtgørelse af de faste udgifter på i alt 369 kr., svarende til 5 pct.

Nedenfor er vist den procentuelle dækning af de faste udgifter samt den tjenstlige kørsel i pct. af den samlede kørsel:

Antal km i 1000	Procentdækning af de faste udgifter	Tjenstlig kørsel i procent af den samlede kørsel
7,0- 7,9	37,5	36,0
8,0- 8,9	42,5	38,1
9,0- 9,9	47,5	42,0
10,0-10,9	52,5	44,4
11,0-11,9	57,5	48,2
12,0-12,9	60	50,9
13,0-13,9	60	54,7
14,0-14,9	60	55,0

En godtgørelse på 63 øre pr. km indtil 12.000 km vil stort set kun give dækning for den andel af de faste udgifter, som skyldes den tjenstlige kørsel, og der har stedse ved fastsættelsen af km-godtgørelser været taget hensyn til, at staten, alle forhold taget i betragtning ved anvendelse af private biler, får udført en lang række opgaver på en hensigtsmæssig måde, hvorfor det synes rimeligt at give en lidt højere godtgørelse for de faste udgifter ved at holde vogn, end statistiske synspunkter tilsiger, hvilket især gør sig gældende ved en tjenstlig kørsel af større omfang.

Udvalget kan derfor anbefale, at der alle forhold taget i betragtning fastsættes en dækningsgrad på 70 pct. af de faste udgifter svarende til 70 pct. af 7.370 kr. = 5.159 kr., samt at godtgørelsen fastsættes således, at denne godtgørelse opnås ved et kørselsomfang for staten på 12.000 km.

b. Med udgangspunkt heri har udvalget overvejet, hvorledes satserne mest hensigtsmæssigt kan fastsættes.

En overførsel af den hidtil gældende ordning vil medføre, at de 5.159 kr. fordeles på de 12.000 km, hvilket svarer til en godtgørelse på 43,0 øre, hvortil kommer de variable udgifter på ca. 26,4 øre pr. km, hvilket giver en samlet godtgørelse på 69,4 øre pr. km.

Udvalget har imidlertid overvejet, om del fortsat må anses for hensigtsmæssigt, at der opretholdes et satssystem, der giver 430 kr. til dækning af de faste udgifter for hver

1000 km tjenstlig kørsel. Af de foran omtalte beregninger over den tjenstlige kørsels procentuelle andel af den samlede kørsel fremgår, at der ved en godtgørelse på 70 pct. af de faste udgifter gives en noget større godtgørelse, end det faktiske forhold mellem kørslen i egen interesse og den tjenstlige kørsel tilsiger. De forhold, der medfører, at udvalget har kunnet anbefale at dække 70 pct. af de faste udgifter ved 12.000 km tjenstlig kørsel i et finansår, gør sig ikke med samme styrke gældende i de tilfælde, hvor omfanget af den tjenstlige kørsel er af mindre omfang. Udvalget skal ikke afvise, at der isoleret set kan være tale om situationer, hvor staten kan være lige så interesseret i, at der stilles egen vogn til rådighed, selv om der er tale om et relativt lille antal kilometer, men der foreligger ikke helt den samme motivering for at yde højere dækning af de faste udgifter, som hvor der er tale om en omfattende tjenstlig kørsel. Hertil kommer, at en mindre godtgørelse, hvor det tjenstlige kørselsomfang ikke er så omfattende, vil mindske forskellen mellem kilometergodtgørelsen for kørsel i henhold til skriftlig bemyndigelse og kørsel uden sådan bemyndigelse.

Satserne kan opbygges på flere måder, men som udgangspunkt skal godtgørelsen ved 12.000 km tjenstlig kørsel udgøre 8.327 kr., svarende til 70 pct. af faste udgifter på 7.370 kr. = 5.159 kr. og variable udgifter på 12.000 X 26,4 øre = 3.168 kr.

Under henvisning hertil samt til, at der ved tjenstlig kørsel af mindre omfang ikke bør gives en kilometergodtgørelse, der væ-

sentlig overstiger de variable udgifter, foreslår udvalget at satserne fastsættes således:

0- 3.000 km	40 øre pr. km
3.000-12.000 km	80 - - -
over 12.000 km	30 - - -

Størrelsen af kørselsgodtgørelsen ved forskelligt kørselsomfang beregnet efter de gældende satser og efter udvalgets forslag ud fra den forudsætning, at der er meddelt den pågældende særlig bemyndigelse:

Antal km	Gældende satser	Udvalgets forslag
	0-12000: 61 øre over 12000: 30 -	0- 3000: 40 øre 3000-12000: 80 - over 12000: 30 -
	kr./år	kr./år
1000	610	400
2000	1220	800
3000	1830	1200
4000	2440	2000
5000	3050	2800
6000	3660	3600
7000	4270	4400
8000	4880	5200
9000	5490	6000
10000	6100	6800
11000	6710	7600
12000	7320	8400
13000	7620	8700
14000	7920	9000
15000	8220	9300
16000	8520	9600
17000	8820	9900
18000	9120	10200
19000	9420	10500
20000	9720	10800

Kapitel IV.

Almindelige retningslinjer for benyttelse af eget befordringsmiddel i tjenesten.

A. Fortrinsvis benyttelse af statens befordringsmidler.

Da det har påhvilet udvalget at overveje retningslinjerne for adgangen til benyttelse af eget befordringsmiddel, har man foruden de rent tekniske beregninger og vurderinger med hensyn til satserne også overvejet de retningslinjer, som i almindelighed bør være gældende.

Både 1960-cirkulæret og det gældende cirkulære indeholder bestemmelse om, at statens befordringsmidler i videst muligt omfang skal benyttes til rejser, der godtgøres af det offentlige, og efter udvalgets opfattelse bør denne regel i princippet opretholdes. Imidlertid kan der ikke ses bort fra den almindelige samfundsmæssige udvikling, herunder med hensyn til den indenrigs flyvetrafik og færgeforbindelserne mellem landsdelene, og udvalget finder derfor, at også andre offentlige, kollektive befordringsmidler bør kunne benyttes, når det vil være det mest hensigtsmæssige og i tjenestens interesse.

Tjenesterejser bør fortsat i videst muligt omfang foretages med offentlige, kollektive befordringsmidler, blandt andet fordi rejser mellem landsdelene eller større byer som regel fordelagtigst vil kunne foretages på denne måde. Der er imidlertid inden for staten et betydeligt kørselsbehov, som forudsætter, at de ansatte benytter et individuelt befordringsmiddel. Det drejer sig specielt om tilfælde, hvor tjenesten udøves i et nærmere afgrænset distrikt eller består i inspektions-, tilsyns- eller konsulenttjeneste. Ved sådan tjeneste vil distriktets størrelse eller tilrettelæggelsen af tilsynstjenesten m. v. ofte være fastlagt under hensyn til, at den kan udøves ved befordring i en individuel bil.

Som en del af spørgsmålet om fortrinsvis benyttelse af statens befordringsmidler er

det overvejet, om staten i videre omfang end hidtil skulle foranledige tjenestekørsel foretaget i tjenestebiler, således at den tjenstlige kørsel, der i dag finder sted i egen vogn, fremtidig sker i tjenestevogne.

Inden for en række styrelsesgrene, hvor der er en omfattende kørsel i tjenesten, og hvor denne udføres af flere af de ansatte, har man i de senere år anskaffet flere tjenestevogne; dette gælder f. eks. inden for post- og telegrafvæsenet og toldvæsenet.

Udvalget har ikke ment, at det er muligt eksakt at opstille en beregning, der viser, hvor mange kilometer der skal køres i egen vogn på tjenesterejser, før det kan betale sig at anskaffe en tjenestevogn, idet en lang række omstændigheder af uvis karakter indgår i disse beregninger.

Det er udvalgets opfattelse, at det ud fra en økonomisk betragtning ikke kan anbefales at anskaffe tjenestevogn, såfremt der kun er én bestemt person, der kan anvende denne vogn under tjenesterejser. Såfremt der imidlertid er flere personer i vedkommende institution, der kan anvende vognen, kan det være hensigtsmæssigt at anskaffe en tjenestevogn, men der må i så fald foreligge et tjenstligt kørselsbehov af væsentligt omfang.

Imidlertid vil det ofte især ved mindre institutioner være sådan, at man ikke vil kunne anvende tjenestevognen i det forudsatte omfang, idet praktiske forhold vanskeliggør dette, f. eks. at medarbejderne skal anvende vognen på samme tidspunkt. Tjenestevognen nødvendiggør også, at der skal føres et vist tilsyn med den, ligesom det forhold, at flere benytter tjenestevognen, må antages at medføre, at udgifterne vil være højere end de udgifter, der indgår i udvalgets beregninger af omkostningerne ved at holde bil.

Udvalgets konklusion er, at det ikke med fordel vil kunne betale sig at anskaffe tjensteautomobiler i væsentligt større omfang, end det i dag er tilfældet. Der vil dels blive tale om en betydelig udgift for staten til anskaffelse af tjenestevogne, og dels er en af forudsætningerne for, at staten kan få økonomisk fordel af en sådan investering, at der i den pågældende styrelse findes en vognpark af en vis størrelse, og at denne er undergivet en centraliseret ledelse. Udvalget har i denne forbindelse overvejet hensigtsmæssigheden af at indføre den i f. eks. England eksisterende ordning, hvorefter der findes et antal hele landet dækkende, centralt ledede, statslige motorparker, som mod rekvirition er til rådighed for alle statsmyndigheder. På grund af de hermed forbundne omkostninger finder udvalget at måtte fraråde en sådan ordnings indførelse.

B. Forudgående tilladelse til benyttelse af eget befordringsmiddel.

Efter de gældende bestemmelser kan der kun ydes godtgørelse efter 61 øresatsen, når der foreligger en skriftlig bemyndigelse til at benytte egen vogn på tjensterejser. Afgørelse af, om der skal udfærdiges skriftlig bemyndigelse, træffes af de enkelte styrelser.

Udvalget har nøje overvejet, om det fortsat må anses for hensigtsmæssigt at opretholde det eksisterende autorisationssystem, hvis kørselsordningen ændres således, at alle, der benytter eget motorkøretøj på tjensterejser, begynder med en lavere sats end tidligere. De foreslåede nye satser nødvendiggør ikke et autorisationssystem efter de hidtidige retningslinjer, men det er udvalgets opfattelse, at al tjenstlig kørsel i egen vogn må forudsætte en tilladelse. Tilladelsen kan enten være stående eller kun gældende for den enkelte tjensterejse. For tjenstemænd med betydelig årlig kørsel, eller for hvem det er muligt at fastlægge den tjenstlige kørsel inden for et finansår, forudsættes udfærdiget en stående bemyndigelse, som skal foreligge skriftligt og indeholde en afgrænsning af kørselsmængden samt angivelse af den nærmere karakter af de tjensterejser, der kan foretages i henhold til bemyndigelsen. Bemyndigelserne forudsættes meddelt af nærmeste foresatte centralstyrelse.

Andre tilladelser, som meddeles konkret i

hvert enkelt tilfælde, kræver en forudgående tilladelse af en ansvarlig foresat - som regel vedkommende institutionschef — og endelig godkendelse i forbindelse med attestation af den pågældende rejseregning. Af kontrolhensyn vil det være nødvendigt både ved de stående og de konkrete tilladelser at kræve hver afregning for foretagen tjenstlig kørsel påført oplysning om det i årets løb i tjensten kørte antal kilometer. Det er i det hele udvalgets opfattelse, at de gældende krav til kørselsregningers affattelse bør opretholdes, og man skal i anledning af den foretagne lempelse af hidtidig autorisationspraksis henlede opmærksomheden på det hensigtsmæssige i at lade alle tjenstemænd m. v., der oppebærer godtgørelse efter den foreslåede skala, føre en kørebog.

Den væsentligste del af den inden for staten foretagne kørsel med eget motorkøretøj må henregnes til egentlig tjenstlig kørsel, som vil blive godtgjort efter den side 22 foreslåede skala. Herudover finder en betydelig kørsel sted, som ikke kan anses for tjenstlig i den forstand, at det af tjenstlige grunde har været nødvendigt at foretage rejsen med eget befordringsmiddel. Der kan i denne forbindelse blandt andet peges på den civilundervisning, der finder sted inden for styrelser som f. eks. forsvarret og civilforsvarret. Timelærerne oppebærer her godtgørelse for befordring til og fra undervisningsstedet, selv om transport mellem hjem og tjenstested normalt betragtes som staten uvedkommende. Der kan ligeledes henvises til den inden for hjemmeværnet stedfindende kørsel, hvor mandskab m. v. i et vist omfang benytter eget motorkøretøj under transport til og fra øvelser. Endvidere forekommer tilfælde af kørsel, hvor en styrelse, skønt der ikke foreligger tjenstligt behov for anvendelse af eget motorkøretøj, alligevel imødekommer et ønske fra tjenstemanden om at måtte benytte egen bil. Skolevæsenets censorsrejser m. v. falder f. eks. her ind under.

Efter udvalgets opfattelse er der ikke anledning til ved den her nævnte kørsel at yde en godtgørelse, der overstiger de løbende udgifter ved vognens benyttelse, hvilket efter udvalgets beregninger vil sige 26,4 øre pr. km. Da der imidlertid er tale om en kørsel, som - uagtet det ikke af tjenstlige grunde har været nødvendigt at foretage den i egen bil - dog er foretaget under udførelsen af et

hverv for staten, finder udvalget det rimeligt, at der ud over de løbende udgifter ydes et vist mindre bidrag til dækning af de faste udgifter. Denne sporadiske kørsel har hidtil været godtgjort med 30 øre pr. km, og udvalget finder, at denne sats fortsat bør anvendes her.

C. Motorcykler m. v.

Som nævnt foran side 12 har udvalget for så vidt angår andre motorkøretøjer end biler kun modtaget oplysning om 4 motorcykler og 3 knallerter. I betragtning af, at andre motorkøretøjer end biler kun finder anvendelse inden for statstjenesten i meget beskedent omfang, og under hensyn til, at sontringen mellem automobiler med egenvægt over og under 625 kg bortfalder, finder udvalget ikke, at der er tilstrækkelig anledning til at opretholde de gældende satser for brug af solomotorcykel, motorcykel med sidevogn og kabinescooter, men vil foreslå, at benyttelse af disse motorkøretøjer godtgøres med en sats, der svarer til den for den sporadiske bilkørsel gældende, d. v. s. for tiden med 30 øre pr. km.

D. Knallerter og cykler.

De for knallert- og cykelkørsel gældende bestemmelser har udvalget ikke fundet anledning til at foreslå ændret. Det forudsættes

herved, at styrelser, der måtte have behov for det, med økonomi- og budgetministeriets tilslutning kan etablere særlige ordninger for denne kørsel.

E. Kørsel med lejet bil uden fører.

Vedrørende kørsel med lejet bil uden fører er det udvalgets opfattelse, at denne befordring i nogle tilfælde har vist sig hensigtsmæssig, f. eks. ved tjenesterejser til Bornholm eller i tilknytning til flyverejser. Da der er tale om en bestemmelse, som kun finder anvendelse i særlige tilfælde, foreslår udvalget, at den ene begrænsning af godtgørelsen til det beløb, som tjenestemanden i øvrigt ville have været berettiget til, såfremt han havde benyttet sin egen bil på rejsen, ændres således, at godtgørelsen ydes med den til enhver tid højeste kilometergodtgørelse for egentlig tjenestekørsel.

F. Kørsel i udlandet.

For så vidt angår kørsel i udlandet, finder udvalget, at kilometergodtgørelsen fortsat bør beregnes efter den laveste sats, 30 øre pr. km, ligesom det er udvalgets opfattelse, at den hidtidige - tilbageholdende - praksis med hensyn til meddelelse af tilladelse til at foretage tjenesterejser i udlandet i egen bil bør bibeholdes.

Kapitel V.

Afsluttende bemærkninger.

På grundlag af de foreliggende oplysninger om omfanget af den samlede kørsel i egen vogn på tjenesterejser er statens udgifter opgjort efter de i 1968 fastsatte takster anslået til ca. 29 mill. kr. årlig. Under forudsætning af, at kørselsomfanget totalt set ikke forandres samt under forudsætning af, at der ikke finder væsentlige ændringer sted i omfanget

af den enkeltes tjenstlige kørsel, kan udgifterne ved de foran fremsatte forslag opgøres til ca. 31 mill. kr. Ved sin opgørelse af merudgifter har udvalget forudsat, at ca. to tredjedele af den kørsel, der hidtil har været godtgjort med 30 øre pr. km, må anses for at være tjenstlig betinget, således at denne kørsel fremover godtgøres med 40 øre pr. km.

Resumé.

Ved sin tilslutning i 1968 til et forslag om forhøjelse af satserne for befordringsgodtgørelse forudsatte lønningsrådet, at der skulle foretages en nærmere undersøgelse af den gældende ordning med henblik på en eventuel revision. Dette arbejde blev overdraget najrværende udvalg, og det foran i kapitel I–IV anførte kan resumeres således:

I kapitel I er der givet en redegørelse for de gældende regler, og det fremgår heraf, at de til grund liggende principper for beregningen af de gældende satser er fastsat i 1960, medens selve satserne for kilometergodtgørelsen siden løbende er blevet forhøjet i takt med stigende omkostninger ved bilhold. Efter den senest stedfundne regulering i 1968 gives der en godtgørelse på 61 øre pr. km for kørsel indtil 12.000 km årlig, og for kørsel herudover udgør satsen 30 øre. Godtgørelse med 61 øre pr. km kan dog kun oppebæres, såfremt der er meddelt den pågældende særlig bemyndigelse til at anvende egen vogn på tjenesterejser. Såfremt sådan bemyndigelse ikke foreligger, andrager satsen 30 øre pr. km.

I kapitel II er der givet en nærmere redegørelse for udvalgets undersøgelser, der dels har bestået i indhentning af oplysninger om, hvilken kørselsgodtgørelse der ydes til personalet ansat i større private erhvervsvirksomheder og -sammenslutninger, dels har bestået i indhentning af oplysninger om, hvilke regler der gælder for tjenestemænd i England, Norge og Sverige, når egen vogn anvendes på tjenesterejser. Udvalget har endvidere indhentet oplysninger fra de enkelte styrelser om omfanget af den kørsel, der sker, uden at der er meddelt skriftlig bemyndigelse. Af de indhentede oplysninger fremgår, at i alt 22.369 personer i april kvartal 1970 har fået godtgjort ca. 5,7 mill. km med 30 øre pr. km, og udvalget har herefter anslået omfanget af den årlige kørsel, der foretages,

uden skriftlig bemyndigelse foreligger, til ca. 22 mill. km. Herudover har udvalget foranlediget, at der blev udsendt et spørgeskema til samtlige personer, der har foretaget tjenstlig kørsel i egen vogn for staten i henhold til skriftlig bemyndigelse.

Der er modtaget besvarelser fra ca. 6.500 personer, der i alt har kørt ca. 37,7 mill. km for staten, hvoraf ca. 34,7 mill. km er godtgjort med 61 øre pr. km. Af besvarelserne fremgår endvidere, at den gennemsnitlige årlige samlede kørsel udgør 19.452 km fordelt med 5.818 km for staten og 13.634 km privat. Det fremgår endvidere, at langt den overvejende del af de anvendte vogne har en egenvægt på under 1100 kg, at ca. 70 pct. af vognene er anskaffet som nye, samt at anskaffelsen er sket inden for de sidste 5 år.

I kapitel III, afsnit A, har udvalget foretaget beregninger over udgifterne ved at holde vogn. På baggrund af de foreliggende statistiske oplysninger har der i udvalget været enighed om, at beregningerne af udgifterne ved bilhold foretages ud fra en bil i prisklassen 30.000 kr. Udvalget har endvidere fundet, at man ved udgiftsopgørelsen bør sondre mellem på den ene side de såkaldte variable eller løbende udgifter og på den anden side de faste udgifter. De variable udgifter, der omfatter udgifter til benzin, dæk og vedligeholdelse m. m., er opgjort til 26,4 øre pr. km, medens de faste udgifter, omfattende udgifter til afskrivning, forrentning, forsikring, vægtafgift og garage er opgjort til i alt 7.370 kr. årligt. I afsnit B er der redegjort for forskellige principper for fastsættelsen af befordringsgodtgørelsen. Udvalget har i overensstemmelse med en fra lønningsministeren modtagen anmodning overvejet hensigtsmæssigheden af at indføre en enhedssats for al tjenstlig kørsel for staten, men har imidlertid ikke kunnet anbefale indførelse af en sådan enhedssats. I denne forbindelse har udvalget overvejet, om der alene for den

tjenstlige kørsel, der finder sted i henhold til særlig bemyndigelse, kunne indføres en enhedssats, men har heller ikke kunnet anbefale en sådan løsning. Udvalget har i tilslutning hertil overvejet indførelse af en enhedssats kombineret med en ordning, hvorefter der gives en fast godtgørelse i de tilfælde, hvor den enkelte efter anmodning fra sin styrelse forpligter sig til at anvende egen vogn på tjenesterejser. Udvalget har imidlertid heller ikke ment at kunne anbefale en sådan løsning. Man har herefter fundet, at i de tilfælde, hvor staten har en væsentlig interesse i, at den tjenstlige kørsel finder sted i egen vogn, bør kilometergodtgørelsen gradueres efter omfanget af den tjenstlige kørsel, således at der derigennem dels gives dækning for de løbende omkostninger, dels gives en godtgørelse for en del af de faste udgifter. Af de indhentede oplysninger fremgår, at den tjenstlige kørsel udgør ca. 60 pct. af den samlede årlige kørsel, når der er tale om tjenstlig kørsel af større omfang. Efter det gældende beregningsprincip ydes der ved tjenstlig kørsel på 12.000 km godtgørelse for 90 pct. af de faste udgifter. Udvalget har under henvisning til de indhentede faktiske oplysninger fundet, at denne dækningsgrad bør nedsættes til 70 pct., samt at godtgørelsen fastsættes således, at der kun gives en relativ mindre dækning af de faste udgifter i de tilfælde, hvor den tjenstlige kørsel er af mindre omfang. Udvalget har herefter fremsat følgende forslag til nye satser:

0- 3.000 km	40 øre pr. km
3.001-12.000 km	80 - - -
12.001 og derover	30 - - -

Herved vil godtgørelsen, såfremt den tjenstlige kørsel overstiger ca. 6.000 km årlig, blive noget større end efter de gældende regler, afhængig af kørselsomfanget. Den største stigning i godtgørelsen opnås ved et kørselsomfang på 12.000 km årlig eller derover, hvor forhøjelsen udgør 1.080 kr. årlig.

selsomfang på 12.000 km årlig eller derover, hvor forhøjelsen udgør 1.080 kr. årlig.

Kapitel IV indeholder en gennemgang af de almindelige retningslinjer for benyttelse af eget befordringsmiddel på tjenesterejser, og udvalget fremsætter heri forslag om, at det hidtidige påbud om, at statens befordringsmidler i videst muligt omfang skal benyttes på tjenesterejser, ændres således, at også rejser med fly eller anvendelse af private færgeforbindelser kan anvendes, når det vil være det mest hensigtsmæssige og i tjenestens interesse. I afsnit B er der nærmere redegjort for spørgsmålet, om staten i videre omfang skal anskaffe tjenestevogne. Udvalgets konklusion er, at det ikke må antages, at der vil være væsentlige økonomiske fordele for staten ved at anskaffe tjenestevogne i større omfang end i dag. I afsnit C er der fremsat forslag om, at det er en betingelse for anvendelse af godtgørelse på 40 øre, henholdsvis 80 øre pr. km, at der foreligger en skriftlig stående bemyndigelse eller en forudgående tilladelse til at anvende egen vogn på tjenesterejser. Udvalget har fundet, at i de tilfælde, hvor de tjenstlige hensyn ikke nødvendiggør, at egen vogn anvendes på tjenesterejser, men hvor styrelsen alle forhold taget i betragtning finder, at anvendelse af egen vogn må anses for hensigtsmæssig for den enkelte, bør godtgørelsen ikke give dækning for et højere beløb end de løbende udgifter, hvorfor udvalget foreslår, at den nugældende sats på 30 øre pr. km bringes til anvendelse på kørsel af den omhandlede karakter. Samme sats foreslår udvalget bragt til anvendelse for kørsel til udlandet samt i de meget få tilfælde, hvor motorcykel anvendes.

De samlede merudgifter ved de fremsatte forslag er opgjort til ca. 2 mill. kr. årlig.

København, den 15. marts 1972.

;N. C. Bitsch

Per Bryld

A. C. Calundann

Heinrich Christensen

A. Dalsgaard

Hugo Engmann

H. Lauring

Kurt Petersen

(Formand)

S. B. Smith

N. Søgaard

E. Villumsen

S. O. Østergaard

O. Kaas-P eter sen Allan Nielsen

Ministeriet for statens lønnings- og pensionsvassens cirkulære af 11. juli 1968.

Cirkulære om tjenestemænds godtgørelse for benyttelse af eget befordringsmiddel på tjenesterejser.

I henhold til § 97, stk. 2, i lov nr. 154 af 7. juni 1958 om lønninger og pensioner m. v. til statens tjenestemænd fastsættes med gylldighed fra 1. juni 1968 og indtil videre følgende regler vedrørende tjenestemænds benyttelse af eget befordringsmiddel på tjenesterejser:

§ 1. Statens befordringsmidler skal i videst muligt omfang benyttes til rejser, der godtgøres af det offentlige. Benyttelse af andet befordringsmiddel, herunder benyttelse af eget befordringsmiddel, bør dog være tilladt, når særlige forhold taler derfor, specielt når det i det givne tilfælde alle forhold taget i betragtning er mest økonomisk for staten.

§ 2. Godtgørelse for regelmæssig benyttelse af eget befordringsmiddel på tjenesterejser kan kun ydes, såfremt der foreligger forudgående godkendelse fra den pågældende styrelse, der bør udfærdige en skriftlig bemyndigelse til tjenestemanden med nærmere afgrænsning af de rejser samt så vidt muligt den kørselsmængde, som vil kunne foretages i henhold til bemyndigelsen. Sådant bemyndigelse bør, for så vidt angår benyttelse af eget motorkøretøj, kun meddeles, når den samlede årlige kørsel på tjenesterejser andrager mindst ca. 5.000 km, dog at bemyndigelse vil kunne gives i tilfælde, hvor særlige tjenstlige hensyn taler herfor, selv om den årlige tjenstlige kørsel måtte være af mindre omfang.

§ 3. For befordring, som foretages i henhold til særlig skriftlig bemyndigelse og inden for bemyndigelsens rammer, ydes der tjenestemanden - såfremt kørslen ikke omfattes af en ordning med fast befordringsgodtgørelse - en godtgørelse pr. km efter følgende takster:

For **automobil med egenvægt 625 kg og derover:**

Kørsel i ét finansår:

A. indtil 12.000 km.	61 øre
B. udover 12.000 km.	30 -

For **automobil med egenvægt under 625 kg og motorcykel med sidevogn:**

Kørsel i ét finansår:

A. indtil 6.000 km.	47 øre
B. udover 6.000 km.	30 -

For kabinescooter og solomotorcykel:

Kørsel i ét finansår:

A. indtil 6.000 km.	39 øre
B. udover 6.000 km.	26 -

Stk. 2. Ved opgørelsen af den kørselsmængde, der berettiger til godtgørelse efter takst A efter foranstående regler, medtages al tjenstlig kørsel med pågældende motorkøretøj, for hvilken godtgørelse ydes efter nævnte satser, uanset om udgiften afholdes af staten eller andre offentlige myndigheder.

§ 4. For *anden tjenstlig benyttelse af eget befordringsmiddel*, d. v. s. enhver benyttelse, der tillades tjenestemanden, uden at befordringen omfattes af en i henhold til reglen i § 2 udfærdiget skriftlig bemyndigelse til regelmæssig tjenstlig kørsel, ydes en godtgørelse pr. km efter følgende takster (B):

For **automobil med egenvægt:**

625 kg og derover.	30 øre
under 625 kg og motorcykel med sidevogn	30 -

For **kabinescooter og solomotorcykel** 26 -

§ 5. Såfremt der undtagelsesvis gives en tjenestemand tilladelse til at *leje motorkøretøj uden fører* til benyttelse på tjenesterejse, oppebærer han herfor godtgørelse efter reg-

lerne i § 3 eller 4, dog ikke udover hvad tjenestemandens udgifter ved benyttelse af det lejede køretøj andrager.

§ 6. Regninger over km-godtgørelse skal indeholde oplysninger om:

- a) Tidspunktet for kørlens påbegyndelse og afslutning.
- b) Antal kørte km ifølge km-tæller.
- c) Kørlens øjemed.
- d) Turens hovedpunkter.

Foranstående oplysninger kan eventuelt fremgå af køresedler, som indsendes med regningerne over befordringsgodtgørelse.

Stk. 2. I de tilfælde, hvor km-godtgørelse oppebæres efter taksterne i § 3, skal regningen tillige indeholde oplysning om det af vedkommende tjenestemand i den forløbne del af finansåret samlede antal kørte km for staten eller anden offentlig myndighed efter den højere takst (A).

§ 7. For godkendt tjenstlig benyttelse af egen cykel ydes der tjenestemanden - såfremt han ikke oppebærer fast godtgørelse - en godtgørelse pr. km efter følgende takster:

For **cykel med hjælpemotor**:

Kørsel i ét finansår:

A. indtil 1.400 km. 20 øre

B. udover 1.400 km. 15 øre

For **almindelig cykel**. **20** -

For almindelig cykel godtgøres højst 280 kr. pr. finansår.

§ 8. Ved *rejser i udlandet* skal offentligt befordringsmiddel fortrinsvis benyttes. Såfremt en styrelse giver en tjenestemand tilladelse til at benytte eget motorkøretøj under en tjenesterejse til udlandet, ydes herfor, uanset om han har skriftlig bemyndigelse til regelmæssig tjenstlig kørsel i indlandet, jfr. § 3, stk. 1, en godtgørelse efter følgende takster (B):

For **automobil** med egenvægt:

625 kg og derover. 30 øre

under 625 kg og **motorcykel med**

sidevogn. **30** -

For **kabinescooter og solomotorcykel** 26 -

Stk. 2. Ved kørsel i udlandet beregnes godtgørelsen i forhold til tabelafstanden mellem tjenestestedet og bestemmelsesstedet. Der kan ikke oppebæres km-godtgørelse for lokal kørsel på bestemmelsesstedet.

Stk. 3. Ved benyttelse af egen befordring i udlandet kan der ikke beregnes diæter med et større beløb end, hvis jernbane var benyttet.

Ministeriet for statens lønnings- og pensionsvæsen, den 11. juli 1968.

P. Bjørn Olsen.

/ Heinr. Christensen.

OPLYSNINGSSKEMA

Bilag 2.

om benyttelse af private motorkøretøjer
i statstjenesten m. v.

Styrelsens og institutionens navn				Gældende finansår 1969-70	
Ejerens stilling og navn					
Køretøjets mærke (fabrikat*) og model				Køretøjets art*)	
Typebetegnelse*)				Egenvægt*)	
				Indregistreringsnummer*)	
Årgang	Køretøjet købt som.....	nyt brugt	(sæt X)	Pris, hvis købt som brugt	
				hele kroner	

Antal kørte km	Kørt i finansåret 1969-70	km
	Heraf kørt i tjenesten	
	Den af styrelsen godkendte maksimale kørsel inden for ét år for pågældende køretøj	
	Pågældende køretøjs samlede kørsel siden første indregistrering indtil 31. marts 1970	

Kørsels- godtgørelse i finansåret 1969-70	I. I henhold til cirkulære af 11. juli 1968	km	hele kroner	
	Automobil med egenvægt 625 kg og derafter efter sats 61 øre			
	do. efter sats 30 øre			
	Automobil med egenvægt under 625 kg og motorcykel med sidevogn efter sats 47 øre			
	do. efter sats 30 øre			
	Kabinescooter og solomotorcykel	efter sats 39 øre		
	do. efter sats 26 øre			
	II. Anden kørselsgodtgørelse			
	Kørsel i henhold til fast godtgørelse (evt. skønsmæssigt angivet)			
	Kørsel godtgjort på anden måde (måden angives)			
I alt ...				

Forskellige udgifter i finansåret 1969-70	Reparationsudgifter bortset fra udgifter i forbindelse med skader, der helt eller delvis dækkes af forsikring			hele kroner
	a) Udgifter, der er led i almindelig vedligeholdelse			
	b) Andre reparationsudgifter			
	c) Faste serviceeftersyn (herunder vask og smøring)			
	Benyttes garage	ja nej	(sæt X)	evt. årlig garageleje
I alt ...				

*) Oplysning findes på toldattest/registreringsattest.

Hvor længe havde De en evt. foregående vogn.....	antal år	Hvor mange km havde den foregående vogn kørt.....	km
Af hvilken type/størrelse var den foregående vogn	type/størrelse		
(I tilfælde af skift til anden vogn bedes årsagen angivet)	årsag til skiftet		
Er vognen påmonteret tjenstlig apparatur			
(I bekræftende fald angives arten)			
Art og omfang af evt. tjenstlig bagage			
Omfanget af evt. tjenstlig kørsel med påhængsvogn			
Omfanget af evt. kørsel med passagerer i tjenstlig medfør.			
Årsagen til evt. anvendelse af større vogn end 4-5 personers type, eller anden særlig type..			
Vil i tilfælde af udskiftning samme vogn (type/størrelse) blive genanskaffet			
(I benægtende fald bedes årsagen angivet)			
Evt. bemærkninger (herunder arten af den kørsel, hvortil køretøjet har været benyttet i tjenesten)			
Underskrift			
Styrelsens evt. bemærkninger			
Styrelsens (institutionens) underskrift			

Kørt i tjenesten	Kørt i tjenesten						Heraf med oplysning om samlet kørsel		
	Antal	IALT	sats				Antal	Samlet kørsel	Kørt i tjenesten
			61 øre	30 øre	47 øre	30 øre			
— km —	km						km		
00000–00999	1038	499636	487269		12367		946	13542279	458549
01000–01999	732	1060856	1028123		32733		684	11036924	990012
02000–02999	621	1536700	1507892	89	28719		586	9733837	1452670
03000–03999	535	1851328	1829961	891	20476		490	8546533	1697915
04000–04999	507	2249351	2222419		26932		482	8905133	2137995
05000–05999	536	2908611	2885633	1093	21885		512	9858883	2781809
06000–06999	418	2696269	2681220	1597	13452		400	7993697	2580359
07000–07999	379	2827131	2825972	1159			364	7539754	2714445
08000–08999	304	2572024	2550761	4658	16605		289	6427449	2446143
09000–09999	285	2696126	2694930	1196			268	6041690	2537729
10000–10999	235	2454185	2453473	712			229	5380262	2391094
11000–11999	224	2579410	2566767	870	6000	5773	216	5162741	2487716
12000–12999	183	2271914	2199183	72731			174	4245899	2159118
13000–13999	161	2159937	1931935	228002			158	3870019	2120025
14000–14999	93	1341704	1110468	216855	6000	8381	90	2362356	1298157
15000–15999	67	1030583	802910	227673			65	1892968	1000101
16000–16999	53	874052	632759	241293			49	1406992	809427
17000–17999	49	856252	586186	270066			47	1381252	821248
18000–18999	27	501221	332373	168848			26	859900	482344
19000–19999	26	505070	312000	193070			25	792067	485976
20000–24999	60	1328755	708000	595985	6000	18770	53	1911672	1175928
25000–29999	20	528874	240000	288874			20	867908	528874
30000–	13	432512	156011	276501			13	571224	432512
I alt . . .	6566	37762501	34746245	2792163	191169	32924	6186	120331439	35990146

Kørt i tjenesten	Antal	Antal i pct.	Gennemsnitlig kørsel		Egeninter- esse i pct.
			Samlet kørsel	Tjenstlig kørsel	
km			km	km	
00000–00999	946	15,3	14.315	485	96,7
01000–01999	684	11,1	16.136	1.447	96,6
02000–02999	586	9,5	16.611	2.479	85,1
03000–03999	490	7,9	17.442	3.465	80,2
04000–04999	482	7,8	18.475	4.436	76,0
05000–05999	512	8,3	19.256	5.433	71,8
06000–06999	400	6,4	19.984	6.451	67,7
07000–07999	364	5,9	20.714	7.457	64,0
08000–08999	289	4,7	22.240	8.464	61,9
09000–09999	268	4,3	22.544	9.469	58,0
10000–10999	229	3,7	23.495	10.441	55,6
11000–11999	216	3,5	23.902	11.517	51,8
12000–12999	174	2,8	24.402	12.409	49,1
13000–13999	158	2,5	24.494	13.418	45,3
14000–14999	90	1,4	26.248	14.424	45,0
15000–15999	65	1,1	29.123	15.386	47,2
16000–16999	49	0,8	28.714	16.519	42,5
17000–17999	47	0,8	29.388	17.473	40,5
18000–18999	26	0,4	33.073	18.552	43,1
19000–19999	25	0,4	31.683	19.439	38,6
20000–24999	53	0,9	36.069	22.187	38,5
25000–29999	20	0,3	43.395	26.444	39,1
30000–	13	0,2	43.940	33.270	24,3
I alt	6.186	100,0			
Gennemsnitlig egeninteresse					70,1
Gennemsnitlig kørsel			19.452	5.818	

Køretøjets årgang	Køretøjets anskaffelse							Heraf med oplysning om samlet kørsel									
	I alt		Nyt		Brugt		Uoplyst		Antal		Samlet kørsel		Tjenstlig kørsel		Reparati- onsudgifter		Egenin- teresse
	stk.	pct.	stk.	pct.	stk.	pct.	stk.	pct.	stk.	pct.	km	pct.	km	pct.	kr.	pct.	
1939.....	2	0,0	0	0,0	2	0,1	0	0,0	2	0,0	24.000	0,0	8.066	0,0	6.460	66,4	
1950.....	1	0,0	1	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,0	10.000	0,0	294	0,0	1.908	97,1	
1951.....	3	0,0	0	0,0	3	0,2	0	0,0	2	0,0	15.000	0,0	3.199	0,0	2.561	78,7	
1952.....	1	0,0	0	0,0	1	0,1	0	0,0	1	0,0	2.000	0,0	906	0,0	790	54,7	
1953.....	11	0,2	2	0,0	9	0,5	0	0,0	10	0,2	136.531	0,1	39.456	0,1	18.239	71,1	
1954.....	15	0,2	3	0,1	12	0,7	0	0,0	13	0,2	168.994	0,2	40.686	0,1	19.405	75,9	
1955.....	11	0,2	2	0,0	9	0,5	0	0,0	9	0,2	129.613	0,1	32.994	0,1	18.361	74,5	
1956.....	29	0,4	11	0,2	17	0,9	1	0,8	27	0,5	328.129	0,3	103.149	0,3	47.377	68,6	
1957.....	31	0,5	9	0,2	22	1,2	0	0,0	27	0,5	406.891	0,4	109.623	0,3	70.629	73,1	
1958.....	42	0,6	7	0,2	35	1,9	0	0,0	38	0,7	637.245	0,6	182.814	0,6	94.643	71,3	
1959.....	66	1,0	21	0,5	45	2,5	0	0,0	59	1,1	873.485	0,8	233.118	0,7	125.275	73,3	
1960.....	109	1,7	39	0,8	70	3,9	0	0,0	96	1,7	1.502.711	1,4	406.016	1,2	226.834	73,0	
1961.....	162	2,5	74	1,6	88	4,9	0	0,0	143	2,6	2.265.889	2,1	544.806	1,7	340.075	76,0	
1962.....	293	4,5	136	2,9	155	8,6	2	1,6	253	4,5	4.147.716	3,8	1.018.826	3,1	621.138	75,4	
1963.....	240	3,7	103	2,2	135	7,4	2	1,6	196	3,5	3.284.032	3,0	868.818	2,6	439.876	73,5	
1964.....	389	5,9	180	3,9	205	11,3	4	3,2	319	5,7	5.696.154	5,2	1.500.740	4,6	756.855	73,7	
1965.....	538	8,2	289	6,3	241	13,3	8	6,4	457	8,2	8.136.135	7,5	2.260.271	6,9	1.010.095	72,2	
1966.....	770	11,7	519	11,2	242	13,4	9	7,2	662	11,8	12.821.475	11,8	3.814.121	11,6	1.486.310	70,2	
1967.....	989	15,1	750	16,2	224	12,4	15	12,0	841	15,1	16.858.668	15,5	5.349.720	16,3	1.790.334	68,3	
1968.....	920	14,0	783	16,9	129	7,1	8	6,4	811	14,5	17.178.871	15,8	5.469.149	16,6	1.554.114	68,2	
1969.....	1.230	18,7	1.158	25,0	53	2,9	19	15,2	1.056	18,9	22.573.284	20,8	7.338.356	22,3	1.664.455	67,5	
1970.....	300	4,6	296	6,4	2	0,1	2	1,6	241	4,3	5.162.588	4,8	1.820.879	5,5	488.245	64,7	
uoplyst	414	6,3	248	5,4	111	6,1	55	44,0	322	5,8	6.329.839	5,8	1.791.547	5,4	649.752	71,7	
I alt.....	6.566	100,0	4.631	100,0	1.810	100,0	125	100,0	5.586	100,0	108.689.250	100,0	32.937.554	100,0	11.433.731	69,7	