

Vorblatt

Problem:

Im Rahmen des Projektes „Serviceleistungen im Bund“ wurden im Teilprojekt „Fuhrparkmanagement“ die Möglichkeiten der Reorganisation des Fuhrparkmanagements der Zentralstellen analysiert. Als optimale Variante der Reorganisation wurde die Zusammenfassung des Fuhrparkmanagements der Zentralstellen in einer flexibilisierten Dienststelle beurteilt. Der Vorschlag, das Fuhrparkmanagement aller Zentralstellen des Bundes durch Zusammenfassung in einer beim Bundesminister für Landesverteidigung neu zu errichtenden Organisationseinheit („Bundesfuhrpark“) zu reorganisieren, wurde am 13. Juli 2006 durch den Ministerrat mit zustimmender Kenntnisnahme des Berichtes des Staatssekretärs im Bundesministerium für Finanzen, Zl. 280.806/0011-I/4/2006, betreffend Serviceleistungen im Bundesbereich, zweiter Bericht, angenommen. In Umsetzung der genannten Vorschläge sind nunmehr die erforderlichen Maßnahmen zur Errichtung des Bundesfuhrparkes im Vollziehungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung einzuleiten.

Ziel:

Durch die Zusammenführung der vorhandenen kraftfahr- und kraftfahrtechnischen Belange der einbezogenen Dienststellen, insbesondere der Zentralstellen, soll der Bundesfuhrpark zu einer Optimierung des Ressourceneinsatzes und zu einer Effizienzsteigerung im Bereich der Bundesverwaltung führen. Durch den vorliegenden Gesetzentwurf sollen nunmehr die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Organisationsform des Bundesfuhrparkes verwirklicht werden.

Inhalt:

- Einrichtung des Bundesfuhrparks im Bundesministerium für Landesverteidigung als Organisationseinheit des Heerespersonalamtes
- Festlegung der Aufgaben des Bundesfuhrparks
- Einrichtung eines Nutzerbeirates und Festlegung der Aufgaben desselben
- Regelung der Übertragung der Planstellen der Kraftfahrer sowie der Kraftfahrzeuge aller einbezogenen Dienststellen in den Bundesfuhrpark
- Normierung der Abgeltung von erbrachten Leistungen durch die einbezogenen Dienststellen
- Schaffung einer Sonderbestimmung für Regierungsmitglieder sowie einer Optionsmöglichkeit anderer Bundesorgane

Alternativen:

Wie im Bericht des Staatssekretärs im Bundesministerium für Finanzen, Zl. 280.806/0011-I/4/2006, betreffend Serviceleistungen im Bundesbereich, zweiter Bericht an den Ministerrat ausgeführt, gibt es zwei weitere Varianten der Reorganisation des Fuhrparkmanagements:

- die Aufrechterhaltung des derzeitigen Zustandes mit Verbesserung der Kooperation und gegenseitiger Unterstützung über Ressortgrenzen hinweg oder
- die völlige Auslagerung des Fuhrparkmanagements an Private.

Auswirkungen auf die Beschäftigungslage und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine.

Finanzielle Auswirkungen:

In Summe ergibt sich für das Kalenderjahr 2007 ein kalkulatorischer Mehraufwand in der Höhe von maximal €10.400,--, für die folgenden Kalenderjahre ein Mehraufwand von rund €2.200,--.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht unter den Anwendungsbereich des Rechtes der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Hinsichtlich § 4 Abs. 1 (Übertragung von Planstellen) steht dem Bundesrat nach Artikel 42 Abs. 5 B-VG keine Mitwirkung zu.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Im Rahmen des Projektes „Serviceleistungen im Bund“ wurden im Teilprojekt „Fuhrparkmanagement“ die Möglichkeiten der Reorganisation des Fuhrparkmanagements der Zentralstellen analysiert. Dabei wurde festgestellt, dass die derzeitige Situation betriebswirtschaftlich nicht optimal ist. Auf Grund der unterschiedlichen Auslastung der Fahrzeuge und der Kleinheit der jeweiligen Fahrdienstleistungen in den einzelnen Ressorts und mangels bundesweiter Koordination betragen die durchschnittlichen Kilometerkosten zurzeit EUR 1,65. Bei der vorgeschlagenen Optimierung lassen sich diese Ausgaben um rund 30% reduzieren. Bei der Beurteilung der möglichen Varianten (Aufrechterhaltung des derzeitigen Zustandes mit Verbesserung der Kooperation zwischen den Ressorts, Zusammenfassung des Fuhrparkmanagements in einer flexibilisierten Dienststelle oder völlige Auslagerung des Fuhrparkmanagements an Private) zeigte sich, dass die optimale Variante das Modell eines „flexibilisierten Fuhrparkmanagements“ ist. Der beste ökonomische Effekt ist für dieses Modell allerdings nur dann erzielbar, wenn alle in den Zentralstellen zur Verfügung stehenden Fahrzeuge in das System einbezogen werden.

Kernelement des neuen Modells ist die Zusammenfassung aller Personenkraftfahrzeuge und Kleintransporter zumindest der Zentralstellen zu einem einheitlichen Fuhrpark. Dieser Fuhrpark soll von einer flexibilisierten Dienststelle gemanagt werden, welche im Vollziehungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung anzusiedeln ist. Zentral werden die Fahrzeug- und Zubehörbeschaffung, der Reparaturdienst, die Abwicklung von Versicherungen, der Verkauf ausgeschiedener Fahrzeuge, die Optimierung des Personaleinsatzes und die Einteilung der Fahrzeuge durchgeführt. Bezüglich der Regierungsmitglieder bestehen Sonderregelungen dahingehend, dass es bei den Fahrzeugen und Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer selbst insofern ein geteiltes System gibt, als die Fahrzeuge und Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer aller Regierungsmitglieder durch die jeweiligen Ministerien disponiert, aber nicht verwaltet werden sollen.

Die Abrechnung gegenüber den Ressorts erfolgt auf Grundlage der gefahrenen Kilometer bzw. zeitabhängig gemäß den festgelegten Tarifen. Im Sinne eines modernen Kostencontrollings wird den einbezogenen Dienststellen periodisch eine Aufstellung der abgerufenen Fuhrparkleistungen zur Verfügung gestellt.

In technischer Hinsicht ist vorgesehen, dass die Fahrzeuge dezentral an einigen wenigen Punkten garagiert und mit Telefonen ausgestattet werden. Ein Fahrbedarf wird vom Ressort – so wie bisher – im Vorhinein bei der Leitstelle des Bundesfuhrparks angemeldet, die umgehend ein geeignetes Fahrzeug disponiert. Spontane Fahrzeuganforderungen werden von der Leitstelle des Bundesfuhrparks so behandelt, dass das jeweils dem Abfahrtsort nächste freie Fahrzeug disponiert wird und die Fahrt übernimmt. Dies ermöglicht eine deutliche Verbesserung und Vereinheitlichung der Auslastung der Fahrzeuge.

Der Vorschlag, das Fuhrparkmanagement aller Zentralstellen des Bundes durch Zusammenfassung in einer beim Bundesminister für Landesverteidigung neu zu errichtenden Organisationseinheit („Bundesfuhrpark“) zu reorganisieren, wurde am 13. Juli 2006 durch den Ministerrat mit zustimmender Kenntnisnahme des Berichtes des Staatssekretärs im Bundesministerium für Finanzen, Zl. 280.806/0011-I/4/2006, betreffend Serviceleistungen im Bundesbereich, zweiter Bericht, angenommen.

Der vorliegende Gesetzentwurf soll nunmehr die rechtlichen Grundlagen für die Einrichtung der Organisationseinheit Bundesfuhrpark beim Bundesminister für Landesverteidigung im Heerespersonalamt schaffen. Über die Errichtung des Bundesfuhrparks hinaus normiert der vorliegende Gesetzentwurf die grundsätzliche Aufgabenstellung des Bundesfuhrparks, welche im Rahmen des Projektprogrammes der geplanten Flexibilisierung dieser Dienststelle weiter ausgeführt wird. So soll der Bundesfuhrpark die ressortübergreifende Bereitstellung von Fuhrparkleistungen, insbesondere für die Zentralstellen, sowie eine Effizienzsteigerung im Bereich des Fuhrparkbetriebes, vor allem durch optimale Personal- und Fahrzeugauslastung, optimale Nutzungsdauer der Fahrzeuge und Minimierung der Organisationskosten sicherstellen.

Durch die Schaffung eines Nutzerbeirates soll die Vertretung der Interessen der einbezogenen Dienststellen sichergestellt und der Informationsfluss zwischen der Dienststelle Bundesfuhrpark und den einbezogenen Dienststellen verstärkt werden.

Darüber hinaus soll durch den vorliegenden Gesetzentwurf eine solide rechtliche Grundlage für die Übertragung der Planstellen und Fahrzeuge zur Dienststelle Bundesfuhrpark geschaffen werden.

Der vorliegende Gesetzentwurf enthält keine Bestimmungen mit verfassungsänderndem oder -ergänzendem Inhalt. In Hinblick darauf, dass im § 4 Abs. 1 des vorliegenden Gesetzentwurfes (Übertragung von Planstellen) inhaltlich Ergänzungen des jeweiligen Stellenplanes, welcher die Anlage 2 zum Bundesfinanzgesetzes 2007, BGBl. I Nr. 22, bildet, erfolgen, steht dem Bundesrat nach Artikel 42 Abs. 5 B-VG diesbezüglich keine Mitwirkung zu.

Der vorliegende Gesetzentwurf unterliegt zur Gänze der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999.

Finanzielle Auswirkungen:

Das gegenständliche Legislativvorhaben ist im Zusammenhang mit der beabsichtigten Flexibilisierung der zu schaffenden Dienststelle „Bundesfuhrpark“ zu sehen. Die vorliegende Aufstellung beschränkt sich auf Auswirkungen finanzieller Natur, die im Zusammenhang mit der Errichtung der Dienststelle „Bundesfuhrpark“ und der Vorbereitung hiezu stehen und noch nicht im Gegenstand namhaft gemacht worden oder bereits in die Berechnung betreffend die Flexibilisierung eingegangen sind.

Für eine Gesamtdarstellung des Projektes „Bundesfuhrpark“ ist es zulässig und sinnvoll, die Konsequenzen aus beiden getrennten Legislativvorhaben (Gesetz und Verordnung) zusammen zu rechnen.

Darstellung der Kosten betreffend das gegenständliche Bundesgesetz:

Träger der Aufwendungen an der Schaffung einer leistungsbereiten Dienststelle „Bundesfuhrpark“ sind zum einen das Bundesministerium für Landesverteidigung im Ausmaß des geleisteten Vorabengagements (bauliche Maßnahmen) in der Höhe von ca. €210.000,--. Zum anderen fallen administrative Tätigkeiten bei sämtlichen eingebundenen Ressorts an, abhängig von der jeweiligen mengenmäßigen Beteiligung am Projekt. Letztere Aufwendungen verbleiben vorderhand kalkulatorischer Natur. Das gleiche gilt für diejenigen Aufwendungen, die beim Bundesamt für Verkehr (gehört zum Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) im Zuge der Fahrzeugüberprüfung anfallen. Sollten diese Tätigkeiten zu zwingenden Mehrdienstleistungen führen, so werden sie budgetwirksam und sind im Rahmen der Ressortbudgets abzudecken. Der IT-Investitionsaufwand ist ebenso wie der Ummeldeaufwand in der Tarifgestaltung des Bundesfuhrparks berücksichtigt und wird auf die Kunden des Bundesfuhrparks in den Nutzungsjahren verteilt. Mit sonstigen „Anlaufkosten“ und deren Überwälzung im Echtbetrieb ist nicht zu rechnen.

Für das Funktionieren des Fuhrparkbetriebes ist die Investition in ein IT-System, das Software, Hardware und Fahrzeugdatenträger umfasst, von Nöten. Der diesbezüglich veranschlagte Betrag beläuft sich auf ca. €150.000,--. Eine Rechnungslegung zu Lasten des Bundesfuhrparks ist für Beginn des Jahres 2008 vorgesehen. In den Flexibudgets sind Tranchen von €15.000,-- pro Jahr hiefür veranschlagt und in die Plantarife eingepreist. Ohne den derzeit noch unbekanntem Zahlungsmodalitäten vorgreifen zu wollen, erscheint es denkbar, dass ein anderes Ressort (Bundesministerium für Landesverteidigung) diesbezüglich in Vorleistung treten wird und den Rechnungsbetrag größtenteils im Jahr 2008 vorstreckt.

Mit 1. Jänner 2008 ist das für den Fuhrparkbetrieb notwendige Personal dort auch vorhanden und einsatzbereit. Dieser Planstellenübergang und die notwendigen Versetzungen dafür bedeuten einen administrativen Aufwand. Diese Tätigkeiten sind kalkulatorisch mit

- einem Wert von rd. 90 Std. A 2 oder rd. €3.900,-- (für Planstellenübertragung, inkl. Stellenplankorrektur, Planstellenadministration) sowie
- mit rd. 110 Std. A 2 oder rd. €4.800,-- (für Versetzung, inkl. Bescheiderstellung, Personalgespräche) zu bewerten.

Die körperliche Überstellung der zur Verwendung im Bundesfuhrpark vorgesehenen Kraftfahrzeuge ist als weitgehend kostenneutral anzusehen, allfällige Kosten durch Ab- bzw. Ummeldung sind im Flexibudget des Jahres 2008 berücksichtigt. Eine Inspektion der Fahrzeuge wird durch das Bundesamt für Verkehr unentgeltlich durchgeführt. Kalkulatorisch wäre dafür ein Aufwand von rd. 55 Std. A 3 oder rd. €1.700,-- (je eine halbe Stunde pro geprüftes Fahrzeug) anzusetzen. Über (anteilige) Mehrdienstleistungen kann auch dieser Aufwand budgetwirksam werden (gilt auch für obigen Personalaufwand).

Die Verrechnung der erbrachten Leistungen an die jeweiligen Nutzer der konkreten veranschlagten Zahlungen für Fuhrparkleistungen ist in der Berechnung zur Flexibilisierungsverordnung dargestellt. Durch die vorgeschriebenen vier Zahlungstermine pro Jahr fallen zusätzlich Gebühren für Leistungen der

Buchhaltungsagentur (BHAG) an. In Summe sind diese Zahlungen mit rd. €2.220,-- anzusetzen (12 Ressorts á 4 Anweisungen á €23,12, jeweils als Einnahme und als Ausgabe).

Nutzníeßer des Bundesfuhrparks sollten sämtliche teilnehmenden Bundesdienststellen sein, insofern als dass bei zumindest gleich bleibendem Serviceniveau Fuhrparkleistungen im Schnitt kostengünstiger erbracht werden als in der bisherigen dezentralisierten Form. Potenzielle Nutznießer sind weiters sämtliche sonstige Bundesdienststellen, die eingeladen sind, zu den im Gesetz genannten Bedingungen als weitere Teilnehmer am Projekt „Bundesfuhrpark“ – nutzbringend – teilzunehmen.

In Summe ergibt sich für das Kalenderjahr 2007 ein kalkulatorischer Mehraufwand in der Höhe von maximal €10.400,--, für die folgenden Kalenderjahre ein Mehraufwand von rund €2.200,--.

Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation in Österreich sowie auf den Wirtschaftsstandort Österreich

Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation in Österreich ergeben sich durch die Schaffung der Dienststelle „Bundesfuhrpark“ keine. Kraftfahrer der Ressorts werden zur neuen Dienststelle hinzuversetzt, Leitungs- und Dispositionstätigkeit wird zentral in vier Planstellen bei der neuen Dienststelle gebündelt. In Summe sollten sich keine nennenswerten Beschäftigungseffekte ergeben.

Der Wirtschaftsstandort Österreich ist durch die Installierung der Dienststelle „Bundesfuhrpark“ vorderhand nicht betroffen. Dessen Leistung umfasst nichts Neues als was schon bisher – stärker gestreut über mehrere Bundesdienststellen– unter dem Titel „Fuhrparkleistungen“ erbracht wurde.

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes ergibt sich hinsichtlich des § 4 Abs. 1 aus Art. 10 Abs. 1 Z 4 B-VG („Bundesfinanzen“), hinsichtlich aller übrigen Bestimmungen aus Art. 10 Abs. 1 Z 16 B-VG („Einrichtung der Bundesbehörden und sonstigen Bundesämter; Dienstrecht und Personalvertretungsrecht der Bundesbediensteten“).

Besonderer Teil

Zu § 1 (Errichtung):

In Entsprechung der im Ministerratsbeschluss 139/39 zum Projekt „Serviceleistungen im Bund“ dargestellten Projektergebnisse soll die Organisationseinheit „Bundesfuhrpark“ für den Fuhrparkbetrieb der Zentralstellen sämtlicher Ressorts im Vollziehungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung eingerichtet werden. Aus verwaltungsökonomischen Gründen erscheint es nach einer diesbezüglichen ressortinternen Analyse zweckemäßig den Bundesfuhrpark beim Heerespersonalamt (HPA), einer dem Bundesministerium für Landesverteidigung unmittelbar nachgeordneten Dienststelle, einzurichten. Dabei war insbesondere ausschlaggebend, dass das Heerespersonalamt fachlich und personell ausgezeichnete Voraussetzungen hat, das Konzept „Bundesfuhrpark“ bis zur Flexibilisierung zu führen und administrativ zu unterstützen. Darüber hinaus ist es bereits jetzt anweisendes Organ im Sinne des § 5 Abs 2 Z 5 BHG und setzt zahlreiche Verfahren und Vollziehungsaufgaben für den Bundesminister für Landesverteidigung reibungslos um (unter anderem aus dem Gehaltsgesetz 1956, Vertragsbedienstetengesetz 1948, Auslandszulagen- und –hilfeleistungsgesetz, Militärberufsförderungsgesetz 2004, Auslandseinsatzgesetz 2001, Heeresdisziplinalgesetz 2002, Wehrgesetz 2001 und nicht zuletzt auch aus dem Führerscheingesetz). Schließlich ist das HPA auch im Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung des Bundes tätig (unter anderem bei Werkverträgen und freien Dienstverträgen, Wohnungsmanagement im weitesten Sinne, administrative Unterstützung der Vereinigten altösterreichischen Militärstiftungen und Fragen der Schadenshaftung der Republik Österreich).

Das Heerespersonalamt wurde durch die mit 1. August 1974 wirksam gewordenen Änderung des Bundesgesetzes über Ansprüche aus der Ableistung freiwilliger Waffenübungen mit der Bezeichnung „Heeresgebührenamt“ als Behörde I. Instanz zur Befriedigung dieser Ansprüche eingerichtet. In den folgenden Jahren wurden dem Heeresgebührenamt weitere Aufgaben, wie die Hereinbringung von Übergewüssen, Erstattungsbeiträgen und Strafen, Abfuhr von Arbeiterkammer- und Landarbeiterkammerumlage, Refundierung und Kostenersatz für die Fortzahlung der Bezüge, Sicherstellung der Krankenversicherung der unterhaltsberechtigten Angehörigen, Besoldung des sogenannten „Zeitsoldaten-kurz“ (ZS-kurz), Sicherstellung von Geldleistungen und Sozialversicherung bei der Berufsförderung ehemaliger Militärpersonen auf Zeit übertragen. In der Zentralstelle des Bundesministeriums für Landesverteidigung wurde 1995 durch Änderung der Geschäftseinteilung die bis dahin in der Rüstungssektion (Sektion IV) angesiedelte Abteilung Geld- und Rechnungswesen als Personalabteilung E in die Personalsektion (Sektion II) verschoben. Damit einher ging die Übertragung

der Dienst- und Fachaufsicht über das Heeresgebührenamt an den Leiter der Personalsektion (nunmehr Zentralsektion). Diese organisatorische Maßnahme des Bundesministers für Landesverteidigung entsprang dem Bedürfnis, alle Agenden der Personalverwaltung in einer Sektion zu konzentrieren und sich bei ihrer Vollziehung verstärkt auf das dem Bundesministerium für Landesverteidigung unmittelbar nachgeordnete Heeresgebührenamt zu stützen. Mit dem Bundesgesetz über die Ausbildung von Frauen im Bundesheer (GAFB), BGBl. I Nr. 30/1998, ist das Heeresgebührenamt mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1998 zu der für die Implementierung des Institutes Soldatin zuständigen Behörde bestimmt worden. Als eine von mehreren Konsequenzen der Reorganisation 2002 wurden durch das Reorganisationsbegleitgesetz (REORGBG), BGBl. I Nr. 103/2002, mit Wirkung vom 1. Dezember 2002 die Bezeichnung „Heeresgebührenamt“ durch „Heerespersonalamt“ ersetzt sowie weitere Aufgaben, insbesondere den Auslandseinsatz betreffend, übertragen. Gleichzeitig hat der Bundesminister für Landesverteidigung Durchführungsaufgaben im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung des Bundes, welche bis zum 30. November 2002 in der Zentralstelle besorgt worden waren, an das Heerespersonalamt delegiert. Das 1974 eingerichtete Heeresgebührenamt ist im Zeitraum 1992-2002 konsequent zu dem Heerespersonalamt entwickelt sowie ab 2002 weiterentwickelt worden. Seit Jahren durchläuft das HPA einen strengen internen und externen Evaluierungs- und Optimierungsprozess und beteiligte sich erfolgreich am Speyer Wettbewerb für innovative Verwaltungen der öffentlichen Hand. Aus diesen Gründen erscheint das Heerespersonalamt besonders geeignet, den Bundesfuhrpark als flexibilisierte Organisationseinheit zu betreiben.

Da in der Vergangenheit hinsichtlich der Zugehörigkeit des Heerespersonalamtes als unmittelbar dem Bundesminister für Landesverteidigung nachgeordnete – zivile – Dienststelle zur Heeresorganisation wiederholt Unklarheiten und Zweifelsfragen aufgetreten sind, dient der vorliegende Entwurf, als „lex specialis“ zu § 7 Abs. 1 Z 1 des Wehrgesetzes 2001, der diesbezüglichen ausdrücklichen Klarstellung (Abs. 2).

Auf der Grundlage detaillierter Analysen ist abzuleiten, dass für den Bundesfuhrpark der beste ökonomische Effekt durch Flexibilisierung dieser Organisationseinheit auf der Basis der §§ 17a und 17b des Bundeshaushaltsgesetzes (BHG) erzielbar ist. Mit der ausdrücklichen gesetzlichen Anordnung an das zuständige Organ den Bundesfuhrpark als flexibilisierte Dienststelle einzurichten, setzt § 1 Abs. 3 des vorliegenden Geszentwurfes daher konsequent die Ergebnisse des Projektes „Serviceleistungen im Bund“ um (Abs. 3).

Zu § 2 (Aufgaben):

Der Bundesfuhrpark soll die zentrale Koordination sämtlicher Fahrzeuge und Aufträge, die Planung des Personal- und Fahrzeugeinsatzes sowie die Wartung der Fahrzeuge für die Ressorts übernehmen und soll dadurch ein beachtliches Einsparungspotential bei den Sachkosten sowie eine Effizienzsteigerung bringen. Durch die zentrale Koordination der Fahraufträge sollen Steh- und Leerzeiten verringert und eine bessere Personaleinteilung und -auslastung in Spitzenzeiten erreicht werden. Der Bundesfuhrpark soll eine ressortübergreifende Bereitstellung von Fuhrparkleistungen, zunächst lediglich für die Zentralstellen, durch eine zentrale Leitstelle sowie eine Effizienzsteigerung im Bereich des Fuhrparkbetriebes, insbesondere durch optimale Personal- und Fahrzeugauslastung, optimale Nutzungsdauer der Fahrzeuge und Minimierung der Organisationskosten erbringen. Die Ausrichtung des Fuhrparks erfolgt auf eine Durchschnittsauslastung. Ein eventueller Spitzenbedarf soll durch (externe) Unternehmen abgedeckt werden.

Der Bundesfuhrpark soll die Serviceleistungen hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit sowie der vorhandenen technischen Möglichkeiten unter größtmöglicher Berücksichtigung der Kundenwünsche, Transparenz und Schaffung eines Kostenbewusstseins durch Erstellung von Refundierungsnoten, Kostenmitteilungen, etc. erbringen. Weiters soll die Kundenzufriedenheit durch den Einsatz von Managementtools gesteigert werden und eine aussagekräftige Kosten- und (Leistungs-)rechnung aufgebaut werden

Zu § 3 (Nutzerbeirat):

Nach dem in Österreich gebräuchlichen Begriff versteht man unter Beiräten jene ständigen, fachlich spezialisierten Beratungskollegien staatlicher Behörden, die nicht ausschließlich aus Berufsbeamten, sondern aus „Laien“, „reinen“ Fachleuten oder Interessensvertretern zusammengesetzt sind. Ihre Aufgabe besteht regelmäßig in der Beratung der Verwaltungsbehörden, denen sie beigegeben sind, wobei es sowohl um die Bereitstellung von Sachverstand als auch um die Darstellung von Interessensgesichtspunkten gehen kann. Meistens findet sich in der Praxis bei der Zusammensetzung der Beiräte eine Kombination der Funktionen, die auch in einer Person vereint sein kann (erst mit Sachverstand können Interessen wirksam vertreten werden). In diesem Sinne ermächtigt § 8 Abs. 1 des

Bundesministerengesetzes 1986 (BMG) die Bundesminister ausdrücklich zur „Vorbereitung und Vorberatung“ bestimmter Angelegenheiten Kommissionen einzusetzen.

Ein internes Beamtengremium zur Koordinierung verschiedener Organe, wie im vorliegenden Fall, ist jedoch kein Beirat im Sinne des § 8 BMG, es handelt sich vielmehr um ein Instrument der horizontalen Koordination.

Durch dieses neuzuschaffende Gremium soll die Einbringung der Interessen aller am Bundesfuhrpark beteiligten Dienststellen des Bundes unter voller Berücksichtigung der verfassungsrechtlichen Grundsätze umfassend gewährleistet werden.

Der durch § 4 eingerichtete Nutzerbeirat erfüllt eine kombinierte Funktion aus Fach- und Interessensvertretung aller einbezogenen haushaltsleitenden Organe, daher ist die Wahl der Bezeichnung „Nutzerbeirat“ in semantischer Hinsicht angemessen.

Zu § 4 (Personelle Bestimmungen):

§ 4 Abs. 1 des vorliegenden Gesetzentwurfes regelt den mit der Übertragung der Fuhrparkangelegenheiten aller Ressorts an den Bundesfuhrpark im Vollziehungsbereich des Bundesministeriums für Landesverteidigung verbundenen Übergang von Planstellen. Durch § 4 Abs. 1 zweiter Satz wird ein neuer Planstellenbereich „4061 Bundesfuhrpark“ im Kapitel 40 „Militärische Angelegenheiten“ des jeweils geltenden Stellenplans geschaffen. § 4 Abs. 1 stellt eine „lex specialis“ zum Stellenplan, welcher die Anlage 2 zum Bundesfinanzgesetzes 2007, BGBl. I Nr. 22, bildet, dar. In Hinblick darauf, dass auch innerhalb des Ressortbereichs des Bundesministeriums für Landesverteidigung Planstellen aus dem Planstellenbereich „4010 Heer und Heeresverwaltung“ in den Planstellenbereich des Bundesfuhrparks übertragen werden sollen, ist in der Anlage 1 auch die Übertragung dieser Planstellen vorgesehen.

Für die beiden Leitungsfunktionen sowie für die beiden Disponenten in der Leitstelle des Bundesfuhrparks wären zusätzlich zu der gesetzlich angeordneten Übertragung bestehender Planstellen vier weitere Planstellen (zwei Planstellen A2 sowie zwei Planstellen A3) im Planstellenbereich „4061 Bundesfuhrpark“ entsprechend zu berücksichtigen. Es wird auf diesbezügliche Gespräche mit dem dafür zuständigen Bundeskanzleramt hingewiesen.

Aus verwaltungsökonomischen Gründen werden mit § 4 Abs. 2 des vorliegenden Gesetzentwurfes jene Beamte und Vertragsbedienstete des Bundes, die dem Personalstand eines anderen Bundesministeriums angehören und dort mit Aufgaben betraut sind, die ab 1. Jänner 2008 dem Bundesfuhrpark obliegen, zum Inkrafttretenstermin des vorliegenden Gesetzentwurfes zum Bundesministerium für Landesverteidigung versetzt. Diese Bestimmung ist somit als „lex specialis“ zu den §§ 38 und 38a des Beamten-Dienstrechtsgesetz 1979 anzusehen.

Auf Grund der Tatsache, dass die Bediensteten des Bundesfuhrparks (insbesondere die Fahrer) gegebenenfalls Zugang zu militärischen Rechtsgütern nach § 1 Abs. 7 Z 1 bis 3 des Militärbefugnisgesetzes (MBG) erhalten werden, kann es erforderlich sein, diese einer entsprechenden Verlässlichkeitsprüfung nach §§ 23 und 24 MBG oder – bei Vorliegen der jeweiligen Voraussetzungen – einer Sicherheitsüberprüfung nach §§ 55 bis 55b des Sicherheitspolizeigesetzes zu unterziehen.

Zu § 5 (Materielle Bestimmungen):

§ 5 des vorliegenden Gesetzentwurfes regelt die Übertragung von Sachgütern, insbesondere von Kraftfahrzeugen, aller Ressorts in den Bundesfuhrpark im Vollziehungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung. § 5 Abs. 1 stellt eine „lex specialis“ zu § 58 des Bundeshaushaltsgesetzes (Sachgütertausch) dar.

In Hinblick darauf, dass auch das Bundesministerium für Landesverteidigung eigene Kraftfahrzeuge für die weitere Verwendung im Bundesfuhrpark bereitstellen soll, werden in der Anlage 2 auch jene Kraftfahrzeuge, welche das Bundesministerium für Landesverteidigung an den Bundesfuhrpark übergibt, aufgelistet.

Zu § 6 (Abgeltung von Leistungen):

Aufgrund der von allen Ressorts eingemeldeten und hochgerechneten Daten wurde das dem Bundesfuhrpark zugrundeliegende Tarifmodell für die Leistungsvergütung errechnet. Die Möglichkeit der quartalsmäßigen Anpassung der Tarife (des Tarifmodells) durch Empfehlungen des Nutzerbeirates ist nach § 3 des vorliegenden Gesetzentwurfes gegeben.

Unter der Vorgabe einer weitestgehenden Harmonisierung mit den Daten der bestehenden Flexibilisierungsverordnung für den BFP wird beabsichtigt, sowohl die errechneten Ausgaben als auch die errechneten Einnahmen des BFP in voller Höhe beim BFP (im Kapitel 40) zu budgetieren. Gemäß

Vorstellung der anderen Ressorts bleiben gleichzeitig die Mittel für Fuhrparkleistungen wie bisher bei den einzelnen Ressorts veranschlagt.

Diese Mittel aus der UT 0, der UT 7, der UT 8, allenfalls der UT 3 wären in den teilnehmenden Ressorts auf die UT 8 zu überstellen. Für die quartalsweisen Zahlungen durch die teilnehmenden Ressorts an den BFP wären diese Mittel der UT 8, gespeist bis 2007 aus der UT 0, der UT 3 und der UT 7, vorzusehen. Die veranschlagten Ausgaben der Ressorts korrespondieren daher mit den Einnahmen des BFP und gleichen sich dadurch aus. Echte Ausgaben (an Dritte) wären nur die Ausgaben des BFP und wären in Summe nicht höher als in der Vergangenheit für diesen Zweck angefallen waren.

Die Ermittlung der Leistungsverrechnung des BFP an die teilnehmenden Ressorts aufgrund der von diesen tatsächlich in Anspruch genommenen Fuhrparkleistungen, basiert auf einem kilometerabhängigen Tarifmodell. Die Grundlage für die Tarifgestaltung ist eine Teilung der durch die Ressorts eingemeldeten Basisdaten in fixe und variable Kostenbestandteile. Der Fixkostenanteil soll die errechneten Personalkosten, die gesetzlichen Verpflichtungen sowie die Investitionskosten des Fuhrparkmanagements beinhalten. Der variable Kostenanteil umfasst die gesamten Betriebskosten des Fuhrparks, welche aufgrund der gemeldeten Fahrzeugdaten errechnet wurden. Weiters wären hier die sogenannten Anlagenkosten zu integrieren. Darüber hinaus sollen besondere Tarife für Fahrten zum Flughafen Wien-Schwechat, für Stehzeiten sowie für Selbstfahrer verrechnet werden.

Zu § 7 (Bestimmungen für Regierungsmitglieder):

In Hinblick auf die besondere Stellung der Mitglieder der Bundesregierung und der Staatssekretäre erscheint es erforderlich eine diesbezügliche Sonderregelung zu treffen.

Zu § 8 (Optionsmöglichkeit anderer Bundesorgane):

Das Konzept des Bundesfuhrparks ist grundsätzlich darauf ausgerichtet, dass auch andere Organe des Bundes im Großraum Wien daran teilnehmen können. Daher soll die Möglichkeit einer späteren Teilnahme am Bundesfuhrpark gegeben sein. § 8 des vorliegenden Gesetzentwurfes schafft die dafür erforderlichen rechtlichen Rahmenbedingungen.

Zu § 9 (Verweisungen auf andere Bundesgesetze):

In Hinblick auf Richtlinie 62 der Legistischen Richtlinien 1990 über die grundsätzliche Aufnahme von generellen Verweisungsbestimmungen scheint insbesondere aufgrund der Verweisung in § 4 Abs. 1 des vorliegenden Gesetzentwurfes auf den jeweiligen Stellenplan, welcher die Anlage 2 zum Bundesfinanzgesetzes 2007, BGBl. I Nr. 22, bildet, die Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung als zweckmäßig.

Zu § 10 (In-Kraft-Treten):

Auf Grund des geplanten Wirksamwerdens des vorliegenden Gesetzentwurfes gleichzeitig mit der geplanten Flexibilisierung des Bundesfuhrparks am 1. Jänner 2008 sind entsprechende Inkrafttretensregelungen erforderlich.