

Bundesministerium für
Landesverteidigung

ELeg
Roßauer Lände 1
1090 Wien

per Mail: posteingang@bmlv.gv.at

Name/Durchwahl:
Mag. Lebschik / 5669
Geschäftszahl:
BMWA-12.010/0011-Pers/4/2007
Ihre Zahl/Ihre Nachricht vom:
GZ S91000/4-ELeg/2007 / 25.7.2007
Antwortschreiben bitte unter Anführung
der Geschäftszahl an die E-Mail-Adresse
post@pers4.bmwa.gv.at richten.

Fremdlegistik; Bund; BMLV; Bundesfuhrparkgesetz (BFuPG); ME; Ressortstellungnahme

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA) beehrt sich zum o.a. legistischen Vorhaben wie folgt Stellung zu nehmen:

Grundsätzliche Anmerkungen:

Entgegen dem Ministerratsbeschluss vom 13. Juli 2007 ist nun die Schaffung einer eigenen Dienststelle vorgesehen. Aus Sicht des BMWA bestehen angesichts des organisatorischen, administrativen und finanziellen Aufwandes, den die Zentralisierung in einer eigenen Dienststelle in der vorliegenden Form mit sich bringt, gravierende Bedenken hinsichtlich der Grundsätze der Sparsamkeit, der Wirtschaftlichkeit und der Zweckmäßigkeit des Vorhabens.

Insbesondere ist nicht nachvollziehbar wie die im ggstl. Ministerratsvortrag unter der Überschrift „**Flexiklausel-Einrichtung (Fuhrparkmanagement)**“ genannten Zielvorgaben (10% weniger Fahrzeuge und 10 % weniger Fahrer bei gleichzeitig 10% höherer Kapazität an Fahrleistung und Senkung der durchschnittlichen Kilometerausgaben von €1,65 auf € 1,14) in der Praxis erreichbar sein sollen. Zu den



diesbezüglichen Vorbehalten wird auf die Ausführungen ad Flexibilisierungsverordnung verwiesen.

Weiters ist aus Sicht des BMWA die Schaffung einer eigenen Dienststelle „Bundesfuhrpark“ nicht ziel führend und in der vorgesehenen Form jedenfalls abzulehnen, da diese den genannten Grundsätzen nicht entspricht. Selbst die EB gehen von einem finanziellen Mehraufwand aus und erscheint die Umsetzung in der vorgesehenen Form daher offensichtlich nicht sparsam.

Im Übrigen wäre diese Einrichtung nicht zweckmäßig, da der angestrebte Erfolg durch eigene Ressortübereinkommen, wie beispielsweise im Fall des BMWA die für das Regierungsgebäude eingerichtete Clusterbibliothek - wie bereits in der Praxis bewährt - leichter erreichbar ist. Die im Vorblatt der EB genannte Alternative der Aufrechterhaltung des bisherigen Zustandes mit besserer Kooperation wird durch das BMWA daher eindeutig präferiert.

Zudem kann aus dem vorgelegten Entwurf keine Steigerung der Wirtschaftlichkeit zum Status quo erkannt werden. (Ziel einer besseren Nutzung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrern).

ad § 1 BFuPG:

Eine eigene Dienststelle in einem Aufgabengebiet zu schaffen wäre unwirtschaftlich, da das derzeitige Fuhrparkmanagement, zumindest im BMWA, ohne gesonderte Strukturen und eigens nur dafür abgestelltes Personal als Teil der Aufgaben der Amtswirtschaftsstelle der Zentralleitung wahrgenommen wird.

Zu den besonderen, „ausgezeichneten fachlichen und personellen“ Voraussetzungen des Heerespersonalamtes, welche in den EB, inkl. eines historischen Abrisses, auf zwei Seiten Darstellung finden, bleibt anzumerken, dass die darin erwähnten „Voraussetzungen“ ebenso „ausgezeichnet“ im BMWA vorliegen und wohl von jeder personalführenden Stelle im Bund zu erwarten sind und auch erfüllt werden.



Darüber hinaus wurde am Regierungsgebäude Stubenring (dzt. Standort des Fuhrparks des BMWA) eine Kooperation und wechselseitige Unterstützung der hier untergebrachten Ressorts ohne zusätzlichen Aufwand eingerichtet. Der Mehrwert einer eigenen Dienststelle ist daher nicht ersichtlich.

ad § 2 BFuPG:

Es stellt sich grundsätzlich die Frage, ob die Zentralisierung, die im Übrigen dem Grundgedanken der Einführung von Wettbewerb und Marktmechanismen in der öffentlichen Leistungserstellung entgegensteht, tatsächlich eine Erhöhung der Effizienz und Produktivität auslösen kann. Lt EB soll überdies die „Kundenzufriedenheit„ durch den Einsatz von Managementtools gesteigert werden. Eine nähere, konkrete Darlegung der „Steigerung der Kundenzufriedenheit“ unterbleibt jedoch. Im Hinblick auf eine klare Gesetzessprache sollten die sich aus diesem Gesetz ergebenden „Ansprüche“ der Betroffenen (= alle Bediensteten der Zentralleitungen) jedenfalls klar aufgezeigt werden bzw. klar dargelegt werden wer über diese entscheidet.

ad § 3 BFuPG:

Aus dem vorliegenden Entwurf ergibt sich lediglich die Verpflichtung zur quartalsmäßigen Berichterstattung. Sonstige Rechte des Nutzerbeirates wie sinnvollerweise die Festsetzung des Tarifes oder Kontrollrechte sind leider nicht vorgesehen.

Unter dem Gesichtspunkt von „Better Regulation“ stellt sich daher die Frage ob ein derartiges Gremium, im Hinblick auf die vorgesehenen Minimalkompetenzen, in dieser Form (Geschäftsordnung, etc...) gesetzlich sinnvollerweise vorzusehen ist. Es wird daher in Hinblick auf die Monopolstellung der vorgesehenen Dienststelle dringend vorgeschlagen, dass der Nutzerbeirat jedenfalls Einvernehmenskompetenzen hinsichtlich einheitlicher und transparenter Nutzungsbedingungen sowie hinsichtlich des Tarifes erhält.

ad § 4 BFuPG:



Hierzu wird angemerkt, dass mit der Versetzung von Personal von den einzelnen Ressorts zur Dienststelle noch keine Personalersparnis, sondern lediglich eine Verschiebung des Personals bzw. der Kosten verbunden ist. Von Personaleinsparung kann zudem nicht die Rede sein, wenn (siehe EB zu § 4) **vier zusätzliche Planstellen** (zwei Planstellen A2 sowie zwei Planstellen A3) für die Leitungsfunktionen sowie für die beiden Disponenten in der Leitstelle des Bundesfuhrparks zu berücksichtigen sind. Schon dieser vorgesehene Mehraufwand zeigt, dass die Einrichtung einer eigenen Dienststelle naturgemäß jedenfalls mit einem finanziellen Mehraufwand verbunden ist. Inwieweit in Folge des vorgegeben Ministerratsbeschlusses mittelfristig Fahrer zugunsten des neu entstehenden Verwaltungsapparats eingespart werden müssen, bleibt dahingestellt.

ad § 6 BFuPG:

Nach Auffassung des BMWA muss die Tarifgestaltung für die Kunden (Ressorts) auf Grundlage einer transparenten und aussagekräftigen Kosten- und Leistungsrechnung erfolgen, um die Kalkulation für die „Kunden“, die ja faktisch einem Kontrahierungszwang unterliegen, überprüfbar zu machen.

Die im Entwurf vorgesehene Regelung genügt diesem Erfordernis keinesfalls (lediglich unverbindliche Empfehlungen des Nutzerbeirates). Da sämtliche Ressorts betroffen sind, wäre hier wohl ein verpflichtendes, vorheriges Einvernehmen, entweder wie o.a. mit dem Nutzerbeirat oder der Bundesregierung (d.h. vorherige Behandlung der Tarifänderung im Ministerrat) vorzusehen. Es wird daher jedenfalls eine entsprechende Einvernehmensregelung (bspw.: „...*die Tarife sind vom Bundesminister für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Nutzerbeirat [der Bundesregierung]...*“) dringend angeregt.

Wie bei der skizzierten „Optimierung“ die Ausgaben um rund 30% reduziert werden können, ist im Übrigen für das BMWA nicht ersichtlich.

ad § 7 BFuPG:

Auch erscheint die vorgesehene „Sonder-„Regelung betreffend der Kraftfahrer der Mitglieder der Bundesregierung sowie der Staatssekretäre jedenfalls unzureichend.



Da nämlich nur bestimmte Kraftfahrer ad personam in Nähe der Regierungsmitglieder zu sein haben, müsste für betroffene Bundesminister bzw. Staatssekretäre eine gesetzliche Vorsorge für Fälle einer wie immer gearteten Abwesenheit vom Dienst dieser Kraftfahrer getroffen werden. Eine sofortige Abstellung eines Kraftfahrers zur Verfügung des betroffenen BM oder STS müsste also gesetzlich vorgesehen werden!

Weiters ist die Formulierung der Z 2 unklar: „2. Die Auswahl und Verwendung der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer sowie der Kraftfahrzeuge und die Ausübung der Fachaufsicht über diese hat durch das jeweilige in Betracht kommende Organ im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung zu erfolgen“ – v. a. auch im Hinblick auf die Ausführungen im Allgemeinen Teil der Erläuterungen, wonach die Fahrzeuge und Fahrerinnen der Regierungsmitglieder durch die jeweiligen Ministerien disponiert werden sollen.

Diese Einvernehmensbindung ist schon deshalb abzulehnen, da diese nicht dem ggstl. Ministerratsvortrag entspricht, zit.: „Über den ökonomischen Vorteil hinaus stellt das entwickelte System folgende Anforderungen der einzelnen Ressorts sicher:

- Die Auswahl der Fahrer und die Auswahl und Verfügbarkeit der Fahrzeuge für die Regierungsmitglieder, bleiben in der vollen Verantwortung des jeweiligen Ressorts“.

ad Anlagen zum BFuPG:

Sowohl die in der Anlage 1 als auch die in der Anlage 2 für das BMWA gemachten Angaben sind überholt.

Anlage 1 „Planstellenübergang“ müsste wie folgt lauten:

11. Kapitel 63 Wirtschaft und Arbeit/6300 Zentralleitung

A3/GL	2
A4/1	1
Summe	3



ad Flexibilisierungsverordnung Bundesfuhrpark (inkl. Projektprogramm):

Weder die voraussichtlichen Ausgaben noch die Höhe der Reduktion für die einzelnen Jahre des Projektzeitraums erscheinen aus Sicht des BMWA realistisch. So ist die Annahme einer ab 2010 sinkenden Personalzahl bei gleichbleibender Anzahl Fahrzeuge und zugleich sinkender Ausgaben bei UT 8, obwohl die zu Grunde gelegte Kilometerleistung gleich bleibt, nicht nachvollziehbar - noch dazu, wo Entwicklungen wie Prämien erhöhungen bei KFZ-Versicherungen oder tendenziell steigende Treibstoffpreise wohl mittel- und langfristig zu erwarten sind).

Abschließende Würdigung und Modell des BMWA:

Wie zu den Entwürfen im Einzelnen ausgeführt, spricht eine Reihe von Gründen gegen das vorgeschlagene Modell „Fuhrparkmanagement“. Statt einer echten Kostenersparnis führt das Gesetzesvorhaben zu einer nicht unwesentlichen Vergrößerung des Verwaltungsaufwandes. Der Mehrwert einer Zentralisierung in Verbindung mit einem faktischen Kontrahierungszwang für die betroffenen Ministerien ist nicht erkennbar. Das Konzept widerspricht damit überdies den Grundsätzen einer freien Marktwirtschaft und des freien Wettbewerbes.

Das BMWA spricht sich alternativ daher für folgendes, Ressourcen schonendes Modell aus:

- Weitere Intensivierung der Kooperation der Ressorts, die in einem räumlichen Naheverhältnis stehen, und damit Nutzung der daraus erwachsenden Synergien – ohne Aufbauen eines zusätzlichen, weitere Kosten verursachenden Verwaltungsapparats,
- wenn erforderlich, Zukauf von Fahrdienstleistungen aufgrund von durch die BBG erteilten Zuschlägen,
- Anschaffung von KFZ und Bereifung ebenfalls auf Basis von durch die BBG erteilten Zuschlägen,
- die Entscheidungshoheit über die Durchführung von Fahrten, das Personal sowie das Budget bliebe bei den Ressorts.



Wobei hiezu abschließend nochmals anzumerken ist, dass bei etwaiger Realisierung des Gesetzesvorhaben, trotz der dargelegten Bedenken, im Hinblick auf den Ministerratsvortrag, **für die Fahrerinnen bzw. Fahrer, als auch die Kraftfahrzeuge der Regierungsmitglieder und Staatssekretäre, die ausschließliche Fach- und Dienstaufsicht (und damit Disponierbarkeit) jedenfalls bei den betreffenden Ressorts zu verbleiben hat.**

ergeht in Kopie an: **begutachtungsverfahren@parlament.gv.at**

-
Wien, am 06.09.2007
Für den Bundesminister:
Mag.iur. Ralf Hagspiel

Elektronisch

gefertigt.

