

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG

Kennzeichen

Frist

I/PABC-GV-17/25-94

Bezug

Bearbeiter
Dr. BergerKlappe
2008

Datum

27. Sep. 1994

Betrifft

Änderung der Dienstpragmatik der Landesbeamten 1972
(DPL-Novelle 1994); Motivenbericht

Hoher Landtag!

Zum Gesetzesentwurf wird berichtet:

Allgemeiner Teil:

Landtag von Niederösterreich	
Landtagsdirektion	
Eing.:	27. SEP. 1994
Ltg.	2011D-1/2
V. Aussch.	

A

Gegenstand des vorliegenden Gesetzesentwurfes ist vor allem die Anpassung des Dienstrechtes der Landesbeamten an die Bestimmungen über die Freizügigkeit der Arbeitnehmer (Art.28 in Verbindung mit Anhang V des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, in der Folge "EWR-Abkommen") und die Umsetzung der Richtlinie über eine allgemeine Regelung zur Anerkennung der Hochschuldiplome, die eine mindestens dreijährige Berufsausbildung abschließen (Richtlinie 89/48/EWG, ABl.Nr. L 19 vom 24.1.1989, S 16; Art. 30 iVm Anhang VII EWR-Abkommen; <EWR/Anh VII: 389 L 0048>).

Um aufwendige Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die Erläuterungen des EWR-Dienstrechtsanpassungsgesetzes, BGBl.Nr.389/1994, verwiesen.

Zu Art.I Z.1 wird bemerkt, daß über Anregung des Verfassungsdienstes auch die Bestimmungen über die allgemeinen Aufnahmebedingungen analog zum Beamten-Dienstrechtsgesetz 1979 aktualisiert wurden.

B

Mit den Z.7, 9 bis 17 und 21 erfolgen Anpassungen pensionsrechtlicher Art (BGBI.Nr.16/1994).

C

Weiters wird mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf der VIII. Teil der Dienstpragmatik der Landesbeamten 1972 (Landes-Reisegebührenvorschrift) neu gestaltet.

Im Jahre 1993 wurden von der Personalabteilung (Abt.I/P-C), Fachbereich Reisekosten, über 48.000 Reisegebührenanträge und über 16.000 Anträge auf Mehrdienstleistungsentschädigungen für Außendienste bearbeitet. Da im Durchschnitt pro Reisegebührenantrag 5 Positionen zu bearbeiten sind, waren 1993 fast 250.000 Dienstreisen abzurechnen.

Im Voranschlag 1994 sind 267 Millionen Schilling (Rechnungsabschluß 1992: 257 Millionen) für Reisegebühren (incl. der Reisebeihilfe) vorgesehen.

Während bis zum Jahre 1989 die Reisekostensätze steuerfrei waren, hat mit 1. Jänner 1989 (1. Etappe der Steuerreform) der Dienstgeber zwischen steuerfreien und steuerpflichtigen Reisegebühren zu unterscheiden. Reisegebühren, die eine bestimmte Höhe nicht überschreiten, dürfen vom Dienstgeber steuerfrei ausbezahlt werden. Zahlt der Dienstgeber höhere Beträge, stellen diese (der übersteigende Betrag) steuerpflichtige Einkünfte dar. Die Steuer ist vom Dienstgeber zu berechnen, abzuziehen und dem Finanzamt abzuführen.

Mit dieser durch das Einkommensteuergesetz 1988, BGBl.Nr.400/1988, eingeführten Neuregelung ist für den Fachbereich Reisekosten eine erhebliche Mehrarbeit eingetreten, die nur durch die Unterstützung der elektronischen Datenverarbeitung zu bewältigen war.

Die neue steuerrechtliche Bearbeitung der Reisegebühren wurde insofern noch verwaltungsaufwendiger durch die Möglichkeit der Geltendmachung von Werbungskosten bei ausschließlich beruflich veranlaßten Reisen durch den Dienstnehmer. Zahlt der Dienstgeber nämlich geringere Reisegebühren als die im EStG angeführten Beträge (z.B. Kilometergeld des Landes S 4,17, steuerfreies Kilometergeld nach dem EStG S 4,30), so kann der Bedienstete den jeweiligen Unterschiedsbetrag beim zuständigen Wohnsitzfinanzamt geltend machen. Werbungskosten werden allerdings nur bei - wie erwähnt - "ausschließlich beruflich veranlaßten Reisen" anerkannt. Darunter sind nur jene Dienstreisen zu verstehen, die vom Dienort mindestens 25 km entfernt sind und die mehr als drei Stunden dauern. Damit dem Bediensteten zur Geltendmachung seiner Werbungskosten eine entsprechende Bestätigung vom Dienstgeber ausgestellt werden kann, ist es erforderlich, jede Dienstreise auch nach den angeführten Kriterien zu prüfen und dementsprechend zu kennzeichnen. Auch hier war die Mehrarbeit nur mit Hilfe der elektronischen Datenverarbeitung möglich, dennoch muß die Prüfung und Kennzeichnung primär von der Reisekostenprüfstelle vorgenommen werden.

Mit 1.Juli 1993 erfolgte eine Neuregelung der Außendienstüberstunden. Auch hier ist bedauerlicherweise keine Kompatibilität zwischen den dienst- und steuerrechtlichen Bestimmungen gegeben. Während z.B. dienstrechtlich eine Nachtdienstüberstunde vorliegt, wenn die Dienstleistung zwischen 22.00 und 6.00 Uhr erfolgt, kann nach den steuerrechtlichen Bestimmungen von einer Nachtdienstüberstunde nur dann gesprochen werden, wenn eine mindestens 3-stündige zusammenhängende Dienstleistung zwischen 19.00 und 7.00 Uhr erfolgt. Alleine aus dieser Unterscheidung gibt es 4 verschiedene Positionen für Wochentagsüberstunden.

Aus dem Erwähnten mag es verständlich sein, daß der bürokratische Aufwand Unzufriedenheit hervorruft. Bemühungen einer Verwaltungsvereinfachung (siehe DPL-Novelle 1990, LGB1.2200-35) wurden zwar anerkannt, im Ergebnis waren sie zu wenig zielführend.

Der Herr Landeshauptmann hat daher am 15.11.1993 den Auftrag erteilt, die Reisegebührenvorschrift des Landes in ihrer Gesamtheit zu überarbeiten.

Als Ziele wurden vorgegeben:

Eine Verwaltungsvereinfachung, eine Deregulierung sowie eine weitgehende Kostenneutralität unter Berücksichtigung der gestiegenen Lebenshaltungskosten.

Der vorliegende Entwurf hat diese Ziele berücksichtigt und wurde im Einvernehmen mit der Dienstnehmervertretung erarbeitet.

Die Neuregelungen werden im besonderen Teil im Detail besprochen und sollen hier nur überblicksmäßig erwähnt werden.

1. Übernahme der Kilometergeldregelung des Bundes;
2. Ausgangspunkt und Endpunkt einer Dienstreise ist entsprechend den tatsächlichen Gegebenheiten die Dienststelle oder der Wohnort des Beamten.
Dies deshalb, weil der Beamte bei einer Dienstreise den privaten PKW regelmäßig von seiner Wohnung aus benützt.
3. Für die Berechnung des Kilometergeldes gilt nicht die kürzest benützbare Wegstrecke, sondern jene, die im Interesse der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs üblicherweise benützt wird.
4. Festsetzung einer einheitlichen Tages- und Nächtigungsgebühr.
In der DPL-Novelle 1993, LGB1.2200-35, wurde diese Regelung als Ziel vorgegeben.

5. Entfall von Rechtsinstituten, die ihre Berechtigung als Abgeltung eines notwendigen Mehraufwandes verloren haben (Begehungsgeld, Zuschlag zum Kilometergeld bei Gepäcksbeförderung).
6. Anpassung der Zuteilungsgebühr an die Versetzungsgebühr.

Die erwähnten Neuerungen werden eine wesentliche Vereinfachung bei der Antragstellung und bei der Abrechnung der Reisegebühren bewirken.

Die fiktive Berechnung von Hinzurechnungszeiten (pro begonnene 25 Kilometer eine halbe Stunde; bisheriger § 152 Abs.1 lit.b) wird entbehrlich. Die Abrechnung der Außendienstüberstunden wird vereinfacht und Grundlage für eine noch intensivere EDV-Unterstützung geschaffen. Die Berechnung von Werbungskosten bei beruflich veranlaßten Dienstreisen, kann entfallen, da durch die Übernahme der Kilometergeldregelung des Bundes Werbungskosten nicht oder nur mehr im unbedeutenden Ausmaß anfallen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, daß mit der neuen Reisegebührenvorschrift des Landes ein modernes Gesetz geschaffen werden soll, das berechtigte Aufwendungen in teils pauschaler, teils nachzuweisender Form ersetzt.

Der pauschalen Abgeltung sind dort Grenzen gesetzt, wo im Interesse der Rechtmäßigkeit die Vorlage eines Nachweises geboten ist (z.B. Flugkosten, Gepäckskosten, Frachtkosten). Unverständliche bürokratische Fesseln (z.B. Kilometergeld für die kürzest benützbare Strecke) werden nicht aufrechterhalten; eine derartige Regelung findet kein Verständnis und führt nicht zur Motivation der Mitarbeiter. Im Geschäftsleben übliche Grundsätze der Wirtschaftlichkeit (z.B. Einholung eines Kostenvoranschlages vor einem Transportauftrag beim Frachtkostenersatz, Flugzeugbenützung unter Berücksichtigung einer Kosten/Nutzenrechnung) werden aufrechterhalten bzw. eingeführt.

Ein Kilometerprogramm im fortgeschrittenen Erprobungsstadium ist bereits existent. Es ist beabsichtigt, dieses Programm nach Abtestung allen Dienststellen des Landes zur Verfügung zu stellen.

Besonderer Teil:

Zu Art.I Z.7 (§ 55):

Die neugefaßte Bestimmung enthält Vereinfachungen für Pensionsbezieher, die ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt im Ausland haben.

Zu Art.I Z.9 und 10 (§ 84 Abs.1a und § 84 Abs.3):

Nach der derzeitigen Rechtslage ist die Erlangung eines Versorgungsanspruches für einen früheren Ehegatten dann nicht möglich, wenn zwar vor Auflösung der Ehe keine vertragliche Unterhaltsverpflichtung eingegangen wurde, jedoch nach Auflösung der Ehe die Unterhaltsleistung vom Unterhaltsverpflichteten in ausreichender Höhe faktisch erbracht wird. Eine Zivilklage zur Erlangung eines gerichtlichen Urteiles oder Vergleiches kann in diesen Fällen wegen Befriedigung zum Zeitpunkt der Klagsebringung nicht mit Erfolg eingebracht werden.

Dieser für die Betroffenen äußerst mißlichen Rechtslage soll durch die gegenständlichen Bestimmungen abgeholfen werden. Der Anspruch auf Versorgungsgenuß gemäß Abs.1a kann jedoch nur dann entstehen, wenn die Unterhaltszahlungen nachgewiesen werden und auf Grund einer gesetzlichen Unterhaltsverpflichtung geleistet wurden.

Z.10 stelle eine Anpassung an Z.9 dar.

Zu Art.I Z.11 (§ 84 Abs.5):

Es erfolgt eine Klarstellung im Hinblick auf den neuen Abs.1a.

Zu Art.I Z.12 (§ 85 Abs.4):

Maßnahmen gemäß § 85 Abs.4 erster Satz stehen in keinem Zusammenhang mit einer allfälligen Erwerbsunfähigkeit, sondern gelten gleichermaßen für alle Hinterbliebenen von Beamten.

Diese Maßnahmen sollen daher durch den Anfall einer Hinterbliebenenrente nach dem B-KUVG nicht berührt werden.

Zu Art.I Z.13 (§ 88 Abs.6):

Durch die Änderung soll das Ausmaß der Abfertigungen für Waisen an das ab 1.Jänner 1995 geltende Ausmaß des Waisenversorgungs-genusses angepaßt werden.

Zu Art.I Z.14 bis 16 (§ 92 Abs.2 bis 4):

Es handelt sich um eine Klarstellung, daß wiederkehrende Unterhaltsleistungen zum Gesamteinkommen im Sinne des § 92 zählen, soweit sie die Hälfte des jeweils in Betracht kommenden Mindestsatzes übersteigen.

Zu Art.I Z.17 (§ 92 Abs.5):

In der gesetzlichen Sozialversicherung beträgt der Mindestsatz für Waisen bereits ab Vollendung des 24. Lebensjahres das Eineinhalbfache des Mindestsatzes für jüngere Waisen. Nach der bisherigen Regelung gilt dies für Waisen nach Beamten erst ab dem vollendeten 25. Lebensjahr. Diese Schlechterstellung von Waisen nach Beamten soll durch die geplante Änderung beseitigt werden.

Zu Art.I Z.18:

Zu § 140:

Bei genauer Betrachtung der im geltenden Recht enthaltenen Bestimmung (§ 140 Abs.2 lit.a erster Fall) stellt sich folgendes logisches Problem:

Der Begriff der auswärtigen Dienstverrichtung setzt voraus, daß der Beamte "Dienst verrichtet". Daher kann sich doch das Problem, daß die Dienstverrichtung "dienstlich unbegründet" ist, nicht stellen.

Die Formulierung "ungerechtfertigter Aufwand" ist ein unbestimmter Gesetzesbegriff, der der Auslegung bedarf. Während eine Interpretation bei den beiden ersten Fällen des § 140 Abs.2 lit.a anhand von objektiven Kriterien (dienstlich unbegründete Verlängerung der Dauer der Dienstreise; Unterlassung der zweckmäßigen Verbindung mehrerer Dienstverrichtungen) zu einem Ergebnis führt, ist dies bei einer Kombination der unbestimmten Gesetzesbegriffe "auf eine sonstige Weise" und "ungerechtfertigten Aufwand" nicht der Fall. Gegen § 140 Abs.2 lit.a dritter Fall bestehen daher Bedenken im Hinblick auf das verfassungsrechtliche Determinierungsgebot.

Die Neuformulierung soll die vom Verfassungsdienst ausgesprochenen Bedenken beseitigen.

Das Wort "soweit" bringt zum Ausdruck, daß der Anspruch auf Ersatz des Mehraufwandes nur zum Teil verlorengelht, wenn die Voraussetzungen der Z.1, 2 oder 3 gegeben sind. Ein Beamter, der aus privaten Gründen im Anschluß an eine Dienstreise nicht unmittelbar in den Dienstort (Wohnort) zurückfährt, wird gebührenmäßig so behandelt, als ob er im Anschluß an die Beendigung der auswärtigen Dienstverrichtung sofort in den Dienstort (Wohnort) zurückgekehrt wäre. (Beispiel für einen Teilverlust des Gebührenanspruches).

Der bisherige § 140 Abs.2 lit.b wurde ersatzlos gestrichen, da ein derartiger Fall bisher nicht eingetreten ist.

Zu § 141:

- a) Nur die nachgewiesenen Kosten der Beförderung des Reise- und Dienstgepäcks sollen ersetzt werden (siehe zu § 148).
- b) Das Begehungsgeld soll ersatzlos gestrichen werden (siehe zu § 147 lit a).
- c) Die notwendigen Kosten eines Mietautos sind Beförderungskosten und stellen daher eine Art der Reisekostenvergütung dar; eine besondere Erwähnung ist dort nicht erforderlich, da derartige Kosten in den letzten 10 Jahren nicht angefallen sind.
- d) Bei den Nebenkosten sollen demonstrativ nur jene angeführt werden, die regelmäßig anfallen.
- e) Der bisherige Absatz 4 kann entfallen, da Dienstverrichtungen im Urlaubsort kaum anfallen.
- f) Als Ausgangspunkt und Endpunkt soll auch der Wohnort des Beamten gelten. Mit dieser Neuregelung wird auch einer Forderung der Dienstnehmervertretung entsprochen. Die Personalvertretung hat wiederholt darauf hingewiesen, daß der Beamte den privaten PKW bei Dienstreisen regelmäßig von der Wohnung aus verwendet. Es sei unvertretbar, - der Beamte setzt im Interesse des Dienstgebers seinen privaten PKW ein - keine Vergütung zu leisten.

Beispiel: Der Bedienstete wohnt in Herzogenburg, seine Dienststelle liegt in St.Pölten, die Dienstreise mit dem privaten PKW führt nach Lilienfeld. Nach der bisherigen Rechtslage werden die Kosten für die Fahrt vom Wohnort Herzogenburg nach St.Pölten und zurück nicht vergütet. Wohnt der Beamte in Herzogenburg und hat eine Dienstreise nach Traismauer vorzunehmen, werden bei der dzt.Regelung Kosten ab St.Pölten bezahlt, obgleich die Strecke St.Pölten/Herzogenburg und zurück nicht zurückgelegt wurde. Wenngleich bei der Vielzahl der Dienstreisen letztendlich ein gewisser Ausgleich (Vorteil/Nachteil) anzunehmen ist, ist doch die Neuregelung der Realität entsprechend. Der tatsächliche Aufwand wird ersetzt. Spekulationen, die bisher nicht auszuschließen waren, werden beendet.

Künftig gibt es hinsichtlich des Ausgangs- und Endpunktes von Dienstreisen vier Varianten:

	Ausgangspunkt	Endpunkt
1.	Ortszentrum des Wohnortes	Ortszentrum des Wohnortes
2.	Dienststelle	Dienststelle
3.	Ortszentrum des Wohnortes	Dienststelle
4.	Dienststelle	Ortszentrum des Wohnortes

Die tatsächlichen Verhältnisse sind maßgebend.

Beispiel: Ein Bediensteter fährt mit dem privaten PKW zur Dienststelle, nach einer Arbeitsverrichtung an der Dienststelle unternimmt er in der Folge (z.B. nachmittags) eine Dienstreise; vom Außendienstort fährt er unmittelbar nach Hause = Variante 4.

g) Für in Wien wohnende Beamte werden als Bezirkszentren angenommen:

1. Bezirk	=	Stephansplatz
2. Bezirk	=	Karmelitergasse 9
3. Bezirk	=	Borromäus-Platz 3
4. Bezirk	=	Favoritenstraße 18
5. Bezirk	=	Schönbrunner Straße 54
6. Bezirk	=	Amerlingstraße 11
7. Bezirk	=	Hermannngasse 24
8. Bezirk	=	Schlesingerplatz 4
9. Bezirk	=	Währinger Straße 39
10. Bezirk	=	Laxenburger Straße 47
11. Bezirk	=	Enkplatz 2
12. Bezirk	=	Schönbrunner Straße 259
13. Bezirk	=	Hietzinger Kai 1
14. Bezirk	=	Bahnhof Hütteldorf
15. Bezirk	=	Gasgasse 8
16. Bezirk	=	Richard Wagner-Platz 19
17. Bezirk	=	Elterleinplatz 14
18. Bezirk	=	Martinstraße 150
19. Bezirk	=	Gatterburggasse 14
20. Bezirk	=	Brigittaplatz 10
21. Bezirk	=	Am Spitz 1
22. Bezirk	=	Schrödingerplatz 1
23. Bezirk	=	Perchtoldsdorfer Straße 2

h) In einem Erstentwurf wurde für Beamte, deren Wohnung sich weder in Niederösterreich noch in Wien befindet, als Ausgangs- und Endpunkt die Dienststelle festgelegt. Diese Regelung wurde vom Verfassungsdienst als gleichheitswidrig angesehen und ausgeführt: "Beim Beamten A, der in NÖ an der Grenze zur Steiermark wohnt, gilt als Ausgangs- oder Endpunkt der Dienstreise z.B. ins Waldviertel das Ortszentrum des Wohnortes, während bei dem nur wenige Kilometer vom Beamten A entfernt aber in der Steiermark wohnenden Beamten B die Dienstreise von und bis zum Dienstort berechnet wird. Eine gleichheitsmäßige Lösung könnte in der fiktiven Berechnung ab Landesgrenze gefunden werden." Auch diesbezüglich wurden vom Bundeskanzleramt verfassungsrechtliche Bedenken geäußert, weshalb die im überarbeiteten Entwurf vorgesehene Regelung ersatzlos gestrichen wurde. Dadurch wird kein wesentlicher Mehraufwand erwartet. Im Extremfall kann ein Regulativ bei der Erteilung des Dienstreiseauftrages gefunden werden.

Zu § 142:

- a) Im wesentlichen soll für Dienstverrichtungen in NÖ und Wien die Kilometergeldregelung des Bundes sowohl dem Grunde, als auch der Höhe nach eingeführt werden.
- b) Mit der Formulierung "privates Kraftfahrzeug" soll zum Dienstkraftwagen unterschieden werden. Auch soll klargestellt werden, daß das Kraftfahrzeug nicht im Eigentum des Bediensteten stehen muß (z.B. Leasing-Fahrzeuge oder Fahrzeuge, die einem Familienangehörigen gehören).
- c) Die Länge der zurückgelegten Reisedstrecke ist nach wie vor an Hand einer Straßenkarte im Maßstab 1:200.000 festzustellen, der Berechnung soll aber nicht die kürzest benützbare Strecke zugrunde zu legen sein, sondern jene, die unter Bedachtnahme auf die Verkehrsverhältnisse benützt wird. Die bisherige Regelung (kürzest benützbare Strecke) war wiederholt wirklichkeitsfremd und wurde dementsprechend bemängelt.
- d) Für die Mitbeförderung (Zuschlag pro Kilometer) wurde die Regelung des Bundes übernommen. Festgehalten wird, daß aus dieser Bestimmung keine Verpflichtung zur Mitbeförderung ableitbar ist.
- e) Der bisherige § 142 Abs.5 wurde mangels Aktualität gestrichen.

Zu § 143:

- a) Der bisherige Absatz 3 konnte entfallen, da eine praxisgerechte Regelung im § 145 erfolgte. Für die Benützung von Schlafwagen und Flugzeugen ist eine besondere Bewilligung nicht mehr erforderlich.
- b) Die bisherigen Absätze 4 und 6 sind entbehrlich.

Zu § 144:

Die Bundes-Reisegebührenvorschrift sieht den Ersatz der Fahrtkosten für die I.Wagenklasse vor, wenn der Beamte in eine gewisse Gebührenstufe eingereiht ist und die I.Wagenklasse tatsächlich benützt wird.

Nach der Landes-Reisegebührenvorschrift konnte bisher der Ersatz der I.Wagenklasse zuerkannt werden, wenn die Benützung zufolge einer körperlichen Beeinträchtigung des Beamten notwendig war. Diese Bestimmung war schwer vollziehbar und fand, zufolge Vergleiches mit anderen gesetzlichen Regelungen, keine Akzeptanz. Mit der nunmehrigen Regelung wird von vornherein klar zum Ausdruck gebracht, wann der Ersatz der Fahrtkosten für die I.Wagenklasse gebührt, wobei der Tendenz der Landes-Reisegebührenvorschrift folgend, eine Gleichbehandlung für alle Bediensteten vorgesehen ist. Die Benützung der I.Wagenklasse ist nicht von einem Dienstrang abhängig.

Der Ersatz des Fahrpreises der I.Wagenklasse gebührt, wenn eine gewisse Fahrtdauer (regelmäßig über zwei Stunden) überschritten wird. In der Regel ist das bei Zurücklegung von mehr als 200 Bahnkilometern der Fall. Maßgebend ist die einfache Fahrtstrecke, die tatsächliche Benützung der I.Wagenklasse ist jedenfalls Voraussetzung für den Ersatzanspruch.

Zu § 145:

Siehe zu § 143. Die Einschränkung, wonach Flugzeuge nur bei Auslandsflügen und nur nach einer Bewilligung benützt werden dürfen, wurde nicht aufrecht erhalten. Bei einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise (Kosten- und Zeitersparnis) kann auch ein Inlandsflug berechtigt sein.

Zu § 146:

Zufolge dieser Bestimmung ist Kilometergeld dann zu bewilligen, wenn der Außendienstort mit öffentlichen Beförderungsmitteln nicht oder nicht zeitgerecht zu erreichen ist. Die wirtschaftliche Betrachtungsweise wird vor allem in einem Kostenvergleich (öffentliches Beförderungsmittel/privater PKW) unter Einbeziehung des Zeitfaktors bestehen.

Zu § 147:

- a) Mit dem Begehungsgeld wird kein Mehraufwand abgegolten, es hat seine Berechtigung verloren. Darüber hinaus stößt die Vollziehung auf erhebliche Schwierigkeiten, da unter dem Begriff "erschwerte Bedingungen" naturgemäß unterschiedliche Auffassungen bestehen.
- b) Die Neuregelung entspricht den vom Obersten Gerichtshof entwickelten Grundsätzen. (Erkenntnis vom 24.2.1988, 9 Ob A 504/87-11).
Für den Bundesbereich erfolgte eine Regelung im § 20 Gehaltsgesetz (BGBl.Nr.447/1990).

Zu § 148:

Eine ganz wesentliche Neuregelung im Interesse der Verwaltungsvereinfachung. Die nachgewiesenen, notwendigen Kosten für die Beförderung des Reise- und Dienstgepäcks werden weiterhin vergütet. Als Nachweis dient u.a. der Zahlungsbeleg eines Massenbeförderungsmittels.

Die Bestimmung wäre im Hinblick auf § 141 Abs.1 Z.1 nicht erforderlich, soll aber im Interesse der Klarstellung und leichteren Lesbarkeit wiederholt werden.

Zu § 150:

- a) Ebenfalls im Interesse der Verwaltungsvereinfachung wurde eine einheitliche Reisezulage, die der bisherigen Gebührenstufe 2 entspricht, festgelegt.
- b) Weiters wurde die Unterscheidung zwischen einem Tarif A (bis zum 11. Verrechnungstag innerhalb eines Kalendermonates) und einem Tarif B (ab dem 12. Verrechnungstag) aufgelassen.
- c) Unter Tourismusabgaben sind die Fremdenabgaben, wie Orts-, Kur- oder Regionaltaxen zu verstehen.

- d) Abs.4 entspricht dem bisherigen § 161 Abs.2.
- e) Hinsichtlich der Höhe des im Abs.5 geregelten Zuschusses ist kein Ermessensspielraum gegeben, wenn die tatsächlichen, unvermeidbaren Auslagen nachgewiesen werden. Die durch ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes ausgelöste Bundesregelung (Reisegebührenvorschrift Art.IV, BGBl.Nr.518/1993) über Frühstückskosten wird übernommen.
- f) Durch die Neuregelung im § 152 Abs.3 konnte der bisherige Abs.6 entfallen.
- g) Hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen wird auf die gesonderte Kostenberechnung verwiesen. In diesem Zusammenhang ist jedoch zu erwähnen, daß die Ansätze der Reisezulage seit 1.Mai 1989 unverändert sind.
Auf die Ausführung zu Punkt 46 der DPL-Novelle 1993 wird verwiesen.
- h) Die NÖ Reisezulagenverordnung 1993, LGBl.2200/4-0, wäre aufzuheben.

Zu § 152:

- a) Entspricht im wesentlichen dem bisherigen § 153.
- b) Siehe zu § 150 f.
- c) Klargestellt wurde, daß die Tagesgebühr zu kürzen ist, wenn von Amts wegen das Frühstück, Mittag- oder Abendessen bezahlt wird.
- d) Mit der Formulierung "von Amts wegen" ist die vom Dienstgeber (also dem Land) zur Verfügung gestellte Verpflegung gemeint.

Zu § 153:

Entspricht im wesentlichen dem bisherigen § 154.

Zu § 154:

- a) Entspricht im wesentlichen dem bisherigen § 152.
- b) Durch die Änderung beim Ausgangspunkt/Endpunkt einer Dienstreise konnte die im bisherigen § 152 Abs.1 enthaltene Regelung (Hinzurechnungszeit pro begonnene 25 km/halbe Stunde) entfallen; auch die Abs.2 und 3 des § 152 wurden entbehrlich. Die darin enthaltenen Regelungen wurden ohnedies vielfach als der Realität widersprechend bezeichnet.

Zu § 155:

Für Dienstverrichtungen im Dienstort soll weiterhin die Dienststelle Ausgangspunkt und Endpunkt der Dienstreise sein.

Zu § 157:

Im wesentlichen unverändert; erforderliche Anpassungen wurden vorgenommen.

Zu § 158 und 159:

Die Zuteilungsgebühr wurde vereinfacht und an die Bestimmungen der Versetzungsgebühr angepaßt.

Der bisherige § 160 kann zufolge der Neuregelung (§ 158, § 159) entfallen.

Der bisherige § 161 kann entfallen.

Siehe zu § 150 d).

Zu § 160:

- a) Entspricht im wesentlichen dem bisherigen § 168.
- b) Wenn einer Versetzung eine Dienstzuteilung unmittelbar an die selbe Dienststelle vorausgeht, so bestand, mangels einer entsprechenden Regelung - die Dauer der Versetzungsgebühr betreffend - bisher eine Rechtsunsicherheit. Diese soll durch die Ergänzung im Abs.1 beseitigt werden.
- c) Die Änderungen im § 160 Abs.2 Z.2 (gegenüber bisher § 168 Abs.2 lit.b) dienen der Verwaltungsvereinfachung und sind durch die Systemänderungen bei der Reisezulage bedingt.

Zu § 161:

- a) Entspricht im wesentlichen dem bisherigen § 168a.
- b) Die Änderung im Abs.4 dient der Klarstellung.

Zu § 162:

- a) Die Bezahlung eines Reisekostenersatzes hat seine Berechtigung verloren und wurde daher ersatzlos gestrichen.
- b) In den letzten 10 Jahren wurde eine Mietzinsentschädigung nicht beantragt. Eine Deregulierung wurde daher vorgenommen.
- c) Vielfach war zu beobachten, daß der Beamte nicht direkt in den Dienstort, sondern in die Nähe des Dienstortes übersiedelt. Die Regelung im Abs.3 entspricht dieser Beobachtung. In diesem Zusammenhang ist auch die Neuregelung beim Frachtkostenersatz (siehe zu § 163) von Bedeutung.
- d) Die Bestimmungen des bisherigen Abs.3 wurden mangels Aktualität gestrichen.

Der bisherige § 163 wurde gestrichen (siehe zu § 162a).

Zu § 163:

- a) Der bisherige § 164 enthält die Regelung über den Frachtkostenersatz. Diese Regelung wurde grundsätzlich übernommen; die kaum vollziehbare Bestimmung über die Gewichtsbeschränkung eliminiert.
- b) Im Absatz 2 wurde klargestellt, welche Kosten zu den Frachtkosten zählen.
- c) Im Absatz 3 wird der Beamte verpflichtet, den Transportauftrag nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu erteilen. Damit soll zum Ausdruck gebracht werden, daß vor Auftragserteilung - wie im Geschäftsleben üblich - Kostenvoranschläge einzuholen sind. Dies auch deshalb, weil ein sehr unterschiedliches Preisniveau beobachtet wurde. Im Erstentwurf wurde ein gänzlicher Anspruchsverlust vorgesehen, wenn der Beamte den Transportauftrag nicht nach wirtschaftlichen Grundsätzen erteilt. Diese Regelung wäre nach Ansicht des Verfassungsdienstes gleichheitswidrig, weshalb nur eine Anspruchsminderung eintreten soll. Da Wirtschaftlichkeit im allgemeinen Sprachgebrauch das Gebot zur Optimierung der

Aufwands-Ertragsrelation bedeutet, wurde der Anspruchsverlust auf die Differenz zwischen den tatsächlichen Kosten und den im Verhältnis Aufwand/Ertrag optimierten Kosten beschränkt.

Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, daß es die Bestimmung nicht erfordert, den Billigstbieter in einem Ausschreibungsverfahren zu ermitteln.

- d) In diesem Zusammenhang ist auch die Neuregelung im § 162 Abs.3 von Bedeutung. Wenn der Beamte nicht in den Dienstort, sondern einige Kilometer darüber hinaus übersiedelte, war eine Reduzierung des Frachtkostenersatzes weder verständlich noch exakt eruierbar. Im § 162 Abs.1 wurde daher die Bestimmung, wonach Übersiedlungsgebühren "höchstens bis zum neuen Dienstort" zu vergüten waren, gestrichen.

Zu § 164:

§ 164 entspricht im wesentlichen dem bisherigen § 165.

Der bisherige § 166 konnte entfallen (siehe zu § 162 b).

Zu § 165:

- a) Entspricht im wesentlichen dem bisherigen § 167.
- b) Eine Verpflichtung zur Benützung einer Dienstwohnung liegt in der Regel nicht vor. Wenn der Beamte verpflichtet ist, im Dienstort zu wohnen, wird ihm in der Regel eine Dienstwohnung zur Verfügung gestellt. Mit der Neuregelung soll klargestellt werden, daß ein Frachtkostenersatz gebührt.
(Benützung der Dienstwohnung im dienstlichen Interesse)

Zu § 166:

Entspricht nach Anpassung im wesentlichen dem bisherigen § 169. Bei verspäteter Antragstellung soll innerhalb von drei Jahren die Vergütung 75 % der bei rechtzeitiger Antragstellung gebührenden Reisegebühren betragen. Die Regelung, wonach aus Gründen der Billigkeit eine Vergütung bis zu 75 % bewilligt werden konnte, wurde zufolge der vom Bundeskanzleramt aufgezeigten Bedenken entsprechend geändert.

Zu § 167:

Nach der bisherigen Bestimmung haftet der Dienststellenleiter für die Notwendigkeit, die sparsame und zweckmäßige Durchführung der Dienstreise und für den sparsamen Verbrauch der zur Verfügung stehenden Kreditmittel.

Ein derartiger Haftungsanspruch ist nicht zumutbar und wurde auch nicht geltend gemacht.

Mit der Neuregelung sollen die zumutbaren Pflichten des Dienststellenleiters genau festgelegt werden.

Bei der Anordnung der Dienstreise hat der Dienststellenleiter auf die Grundsätze der Notwendigkeit, Zweckmäßigkeit und den sparsamen Verbrauch der zur Verfügung stehenden Kreditmittel Bedacht zu nehmen. Was die Durchführung der Dienstreise und die Richtigkeit der Angaben im Reisegebührenantrag betrifft, ist grundsätzlich der Beamte eigenverantwortlich (vgl. § 166 Abs.1 letzter Satz).

Sofern dem Dienststellenleiter im Rahmen seiner Kontrollpflichten Gründe bekannt werden, wonach bei Ausführung der Dienstreise dem Land ein ungerechtfertigter Aufwand verursacht wurde, hat er die Bestätigung des Reisegebührenantrages zu unterlassen. Wenn eine Klarstellung nicht erfolgen kann, wird der Antrag unter Anführung des Sachverhaltes der Dienstbehörde weiterzuleiten sein.

Zu § 168:

Entspricht unverändert dem bisherigen § 171.

Zu §§ 169, 170:

Entsprechen im wesentlichen den bisherigen §§ 172, 173.

Der im § 170 erwähnte Faktor war bisher ein Vielfaches der Tagesgebühr bis zum 11. Verrechnungstag in der Gebührenstufe 1. Da die Gebührenstufen beseitigt werden, soll der Faktor in einem Prozentsatz der Tagesgebühr (90%) festgelegt werden.

Zu Art. I Z. 19 (§ 175):

Es handelt sich um eine Anpassung zufolge der Neuregelung der Zuteilungsgebühr (§§ 158, 159).

Zu Art.I Z.20 (§ 178 Abs.4):

Es handelt sich um eine Anpassung zufolge der Neuregelungen im § 142.

Zu Art.I Z.21 (Artikel XXXI):

Es handelt sich um Übergangsbestimmungen in Ergänzung zu der in Z.9 neu geschaffenen Anspruchsvoraussetzung (§ 84 Abs.1a).

Zu Art.I Z.22 (Artikel XXXII):

Mit dieser Bestimmung soll klargestellt werden, daß die Systemänderung beim Kilometergeld zu keiner Änderung der Ansätze beim Fahrtkostenzuschuß für tägliche Fahrten führt.

KOSTEN:

Zu § 142 Kilometergeld:

Die Neuregelung besteht in der Änderung

- a) des Ausgangs- und Endpunktes der Dienstreise. (Bisher Dienststelle nunmehr auch Wohnort) und
- b) in der Übernahme der Kilometergeldregelung des Bundes (Höhe des Kilometergeldes S 4,30 bei Benützung des privaten Kraftfahrzeuges, Zuschlag für Mitbeförderung S 0,51 je Fahrtkilometer).

Es wird angenommen, daß die Neuregelung im wesentlichen kosteneutral ist. Es ist nicht möglich, auch nicht an Hand von EDV-Auswertungen, eine konkrete Aussage (Berechnung) vorzulegen. Nach dem Zufallsprinzip wurde eine große Anzahl von Reisegebührenanträgen (ca. 400) untersucht und hiebei die Feststellung gemacht, daß die Neuregelung des Ausgangs- und Endpunktes einer Dienstreise keine wesentlichen Änderungen der Kilometerleistungen bewirkt. Vereinzelt beobachtete Mehrleistungen beim Kilometergeld werden durch Minderleistungen (Entfall der fiktiven Hinzurechnungszeiten) ausgeglichen.

Hinsichtlich der Übernahme des Kilometergeldansatzes des Bundes S 4,30 und des Zuschlages für Mitbeförderung S 0,51 wird ein ähnliches Ergebnis (Kostenneutralität) erwartet. Dies vor allem deshalb, weil die Neuregelung sowohl kostenvermehrende (höheres Kilometergeld) als auch kostenmindernde Tendenzen (Mitbeförderungszuschlag) enthält.

Die Regelung, wonach für die Berechnung der Wegstrecke nicht die kürzest benützbare, sondern jene Strecke, die üblicherweise unter Bedachtnahme auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs der Berechnung zugrunde zu legen ist, wird Mehrausgaben zur Folge haben. Eine Vergleichsberechnung nach dem Zufallsprinzip (Wegstrecke bisherige Regelung/neue Regelung) hat eine 3,71%ige Erhöhung ergeben. Da im Jahre 1992 55 Mill. Schilling für Kilometergelder ausbezahlt wurden, ergibt dies einen Mehraufwand von S 2,04 Mill. Dieser Mehraufwand wird im wesentlichen durch den Entfall des Begehungsgeldes abgedeckt.

Zu § 147 Ersatz des Unfallschadens am Kraftfahrzeug:

Da derartige Ersätze bereits auf Grund des OGH Erkenntnisses vom 24.2.1988, 9 Ob A 504/87-11 zu leisten waren, bzw. für Beamte in Form einer Geldaushilfe geleistet wurden, tritt in den Kostenfolgen keine Änderung ein.

Zu § 148 Reise- und Dienstgepäck:

In den letzten 5 Jahren (1989-1993) wurden hiefür im jährlichen Durchschnitt ca. 2,57 Millionen Schilling ausbezahlt. Es wird angenommen, daß dieser Betrag fast zur Gänze eingespart werden kann.

Zu § 150 Reisezulage:

Mit der Reisezulage wird im wesentlichen der Mehraufwand für Verpflegung und Unterkunft in pauschalierter Form ersetzt. Seit der DPL-Novelle 1993 werden die Bediensteten entsprechend ihrem Dienstbezug in zwei Gebührenstufen (vorher 3) eingereiht. In den Erläuternden Bemerkungen zur erwähnten Novelle wurde festgehalten, daß in einer weiteren Etappe die höchste Gebührenstufe eingefroren werden soll.

Dieses Ziel soll nunmehr verwirklicht werden, wobei auch die Unterscheidung zwischen Tarif A (Tagesgebühr bis zum 11. Verrechnungstag innerhalb eines Kalendermonates) und Tarif B (Tagesgebühr ab dem 12. Verrechnungstag innerhalb eines Kalendermonates) beseitigt wird.

Zur Kostenberechnung wird zunächst vom Rechnungsabschluß 1992 ausgegangen.

-- RECHNUNGSABSCHLUSS 1992

Gesamtaufwand an Reisegebühren 257,4 Mill.S

Darin sind enthalten:

Reisebeihilfe Straßenerhaltung	100,1 Mill.S
Reisebeihilfe für DZ 19,32-35 u.72....	21,9 Mill.S
(und Übersiedlungsgebühren)	
Kilometergeld	55,0 Mill.S
Gepäckszuschlag	3,0 Mill.S
Behebungsgeld	4,1 Mill.S
Fahrtkosten	5,3 Mill.S
Nebenkosten	6,2 Mill.S

Zieht man diese Summe (S 195,6 Mill.) vom Gesamtaufwand ab, so liegt als Ergebnis der Aufwand 1992 für die Reisezulage (Tagesgebühr/Nächtigungsgebühr) von S 61,8 Mill. vor.

-- VERBRAUCHERPREISINDEX 1986:

Die Höhe der Reisezulage wurde zuletzt mit Mai 1989 festgesetzt. Der Verbraucherpreisindex 1986 zeigt mit Dezember 1993 gegenüber Mai 1989 eine 16,21%ige Veränderung.

Für die Festlegung der Tagesgebühr ist es jedoch angebrachter, Untergruppen des Verbraucherpreisindex 1986 auszuwählen und die Veränderungen festzuhalten.

Für die Auswahl kommen folgende Indexpositionen in Betracht:

Verbraucherpreisindex 86
Meßziffern der Verbrauchsgruppen und ausgewählter Untergruppen
Basis: 1986=100

Waren, Dienstleistungen	Meßziffern		Veränderungen in % Dezember 1993 gegenüber Mai 1989
	Dezember 1993	Mai 1989	
Verzehr außer Haus	129,5	107,8	20,1
Schnellimbisse	127,1	105,2	20,8
Mittagsmenü	134,4	111,1	21,0
Speisen im Gasthaus	128,5	107,8	19,2
Getränke im Gasthaus	128,7	107,0	20,3

Dies ergibt eine Veränderung von 20,28% im Durchschnitt.

Für die Nächtigungsgebühr kann die Indexposition "Zimmer mit Frühstück, Inland" (Meßziffern: Mai 89 106,5; Dezember 1993 143,2 ergibt eine Veränderung von 34,5%) nur ansatzweise in Betracht kommen, da diese Position großen saisonellen Schwankungen unterliegt.

Darüber hinaus gebührt ohnedies kraft Gesetzes ein Zuschuß zur Nächtigungsgebühr bis zur Höhe der tatsächlich nachgewiesenen Auslagen.

-- Da die Landesregierung auf Grund der bestehenden Rechtslage die Höhe der Reisezulage unter Bedachtnahme auf den Aufwand für Verpflegung und Unterkunft festzusetzen hat, stünde eine Neufestsetzung der Höhe der Reisezulage im Raum, die bei einer Erhöhung unter Berücksichtigung des Verbraucherpreisindex 1986 einen jährlichen Mehraufwand von S 10,01 Mill.; unter Berücksichtigung der erwähnten Indexpositionen S 12,53 Mill. ergäbe. Durch die in der DPL-Novelle 1993 eingeleitete Systemänderung, die mit dem nunmehrigen Entwurf fortgesetzt und beendet wird, ergeben sich Mehraufwendungen von S 10,7 Mill.

Diese Mehraufwendungen finden daher letztendlich ihre Begründung nicht im nunmehrigen Gesetzesentwurf, sondern primär in den gestiegenen Lebenshaltungskosten.

Zu § 158 Zuteilungsgebühr:

Die Änderung dient der Verwaltungsvereinfachung; eine kostenneutrale Regelung wurde angestrebt.

Zu § 160 Versetzungsgebühr:

Die Systemänderung bei der Reisezulage (Festsetzung einer einheitlichen Tages- und Nächtigungsgebühr, Entfall des Tarifes B) bewirkt auch eine Erhöhung der Versetzungsgebühr. Für die regelmäßig anfallenden Versetzungsgebühren sind die Mehraufwendungen im wesentlichen in der Berechnung zu § 150 Reisezulage enthalten.

Wie bei der DPL-Novelle 1993 kommt jedoch der Neuregelung wegen der vorgesehenen Verlegung des Amtes der NÖ Landesregierung in die Landeshauptstadt St.Pölten Bedeutung zu.

Die finanziellen Aufwendungen waren daher auch diesbezüglich zu untersuchen. Ausgehend von der Annahme, daß die Verlegung des Amtes der NÖ Landesregierung in mehreren Etappen erfolgen wird, wurden die neuerlichen Mehraufwendungen an Versetzungsgebühr für fünfeinhalb Jahre mit im Durchschnitt jährlich S 7,3 Mill. berechnet. Dieser Berechnung liegt eine Übersiedlungsdauer von zweieinhalb Jahren (beginnend 1996) zugrunde.

Die im § 160 Abs.2 Z.2 vorgenommene Änderung (Prozentsätze) erfolgte zur Vermeidung von weiteren Mehraufwendungen und dient darüber hinaus der Verwaltungsvereinfachung.

Zu § 169 Reisebeihilfe:

Laut Rechnungsabschluß 1992 sind S 122 Mill. an Reisebeihilfen ausbezahlt worden. In der Reisebeihilfe sind auch Kilometergelder enthalten. Da deren Größe bei S 4,7 Mill. liegt, wird von S 117,3 Mill. ausgegangen; hiebei handelt es sich um einen Verpflegungsaufwand, der der Tagesgebühr entspricht.

(Die enthaltenen Übersiedlungsgebühren können vernachlässigt werden).

Die bisherige Reisebeihilfe wurde in einem Faktor (Vielfaches der Tagesgebühr bis zum 11.Verrechnungstag in der Gebührenstufe 1 = S 330,-) ausgedrückt.

Durch die Neuregelung beträgt der Faktor
(90% der Tagesgebühr)S 363,60.

Dadurch ist eine 10,18%ige Erhöhung gegeben, diese Mehraufwendungen betragen rund S 12 Mill. (S 11,94 Mill.).

Auch dieser Betrag findet seine Begründung in den gestiegenen Lebenshaltungskosten, wobei die Gesetzesänderung zweifelsohne eine kostenreduzierende Wirkung beinhaltet.

Da die Reisegebührenvorschrift auch für Vertragsbedienstete des Landes gilt (§ 36 Abs.1 LVBG), beinhalten die Berechnungen den diesbezüglichen Aufwand.

Beim Personalaufwand für die Vollziehung des Reisegebührenrechtes ist durch die Neuregelung eine Reduzierung zu erwarten. Das genaue Ausmaß dieser Reduzierung kann erst einige Zeit nach der Wirksamkeit der Neuregelung festgestellt werden. In der Übergangsphase wird erfahrungsgemäß keine Personalreduzierung möglich sein. Auch darf nicht übersehen werden, daß mit der Übersiedlung des Amtes der NÖ Landesregierung nach St.Pölten zahlreiche Verfahren hinsichtlich der Versetzungsgebühr zu führen sind. Diese nicht unerhebliche Mehrbelastung soll jedenfalls zu keiner Personalvermehrung führen. Es darf aber nochmals betont werden, daß unter Berücksichtigung obiger Ausführungen eine Personalreduzierung im Fachbereich Reisekosten vorgesehen ist.

ZUSAMMENFASSUNG:

Reise- und Dienstgepäck	S 2,57 Mill.		
Reisezulage		" 10,7 "	
Reisebeihilfe		" 11,94 "	
	<hr/>		
	S 2,57 Mill.	S 22,64 Mill.	
	-	" 2,57 "	
		<hr/>	
		S 20,07 Mill.	

Somit ein jährlicher Mehraufwand von ungefähr 20 Mill.S.

Die zusätzlichen Kosten (pro Jahr 7,3 Mill. auf ca. 5,5 Jahre) wurden zu § 160 Versetzungsgebühr festgehalten.

Die NÖ Landesregierung beehrt sich daher, den Antrag zu stellen:

Der Hohe Landtag wolle die beiliegende Vorlage der NÖ Landesregierung über den Entwurf einer Änderung der Dienstpragmatik der Landesbeamten 1972 (DPL-Novelle 1994) der verfassungsmäßigen Behandlung unterziehen und einen entsprechenden Gesetzesbeschluß fassen.

NÖ Landesregierung

Dr. P r ö l l

Landeshauptmann

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung

Fischer