LANDKREISTAG NORDRHEIN-WESTFALEN

An den
Parlamentarischen Beratungs-
und Gutachterdienst des Unterausschusses „Personal“ des
Haushalts- und Finanzausschusses
z.Hd. Frau Hemmer, Landtagsverwaltung
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

40472 Düsseldorf
Liliencronstraße 14
Zentrale 02 11/96508-0
Durchwahl 02 11/96508-^{27/28}
Telefax 02 11/96508-55
Datum: 10.07.1998
AZ: 11 52-10 Schu/Ho

Anhörung des Unterausschusses „Personal“ des Haushalts- und Finanzausschusses des Landtags am 19. August 1998 zur Neufassung des Landesreisekostengesetzes etc.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zu den o.g. Gesetzentwürfen Stellung zu nehmen. Wunschgemäß äußern wir uns schwerpunktmäßig zu den unter II. 1 - 4 geäußerten Fragestellungen.

Die vorgeschlagenen Reisekostenregelungen führen teilweise zur Verwaltungsvereinfachung und zur Straffung von Verwaltungsabläufen.

- Die Harmonisierung der Tagegelder mit den im Einkommensteuergesetz vorgesehenen steuerfrei zu zahlenden Beträgen macht die verwaltungsaufwendige Erfassung der steuerpflichtigen Anteile der Tagegelder überflüssig.
- Durch die Abschaffung des Instituts der anerkannt privateigenen Kraftfahrzeuge entfällt der Verwaltungsaufwand für das Anerkennungsverfahren.
- Verwaltungsaufwand könnte zusätzlich vermieden werden, wenn eine einheitliche Wegstreckenentschädigung von 0,52 DM für die Nutzung eines privaten Kraftfahrzeuges zu Dienstfahrten gezahlt würde. Die Aufspaltung auf zwei Beträge (0,46 DM und 0,52 DM) je nach zurückgelegten Fahrkilometern führt zu zusätzlichem Verwaltungsaufwand, da sie eine gesonderte Erfassung der Fahrkilometer bis 100 Kilometer und über 100 Kilometer erfordert.

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
12. WAHLPERIODE

ZUSCHRIFT
12/ 2078

A 0611 + 720

- Nicht abschätzbar ist dagegen für uns, welcher zusätzliche Verwaltungsaufwand ggf. dadurch entsteht, daß das Vorliegen eines triftigen Grundes für die Nutzung eines privaten Kfz's für Dienstzwecke nach den Vorstellungen des Gesetzentwurfs in Zukunft genau zu prüfen ist.

Die Abschaffung des Instituts der Anerkennung des privateigenen Kraftfahrzeugs halten wir für sinnvoll, wenn sich die Rahmenbedingungen für die Bediensteten beim Einsatz privater Pkw's für Dienstfahrten ansonsten nicht verschlechtern. Denn es muß im Auge behalten werden, daß mit der Anerkennung privateigenen Kraftfahrzeuge auch die Verpflichtung des Kfz-Besitzers einherging, sein privaten Kfz für Dienstfahrten zur Verfügung zu stellen. Diese Verpflichtung entfällt in Zukunft. Negative Wirkungen von der Abschaffung des Instituts der Anerkennung privateigener Kraftfahrzeuge sind daher nur zu vermeiden, wenn trotz Wegfalls dieser Verpflichtung genügend Anreize für die Inhaber privater Kfz's bestehen, ihr Kraftfahrzeug trotzdem ggf. auf Wunsch des Dienstherrn für Dienstfahrten einzusetzen.

Wir haben erhebliche Zweifel, ob diese Voraussetzungen bei der vorgeschlagenen Ausgestaltung der Wegstreckenentschädigung noch gegeben sind. Die vorgesehenen Wegstreckenentschädigungssätze für die Benutzung privater Kfz's bei Dienstreisen führen ausgerechnet bei dem Personenkreis zu Verschlechterungen, der sein privates Kfz in der Vergangenheit häufig für Dienstreisen eingesetzt hat. Diese Bediensteten erhalten in Zukunft nur noch für die ersten 100 Kilometer 0,52 DM Wegstreckenentschädigung und müssen sich für darüber hinausgehende Fahrleistungen mit 0,46 DM begnügen. Wenigfahrer werden dagegen besser gestellt. Außerdem ist es in Zukunft nach dem Gesetzeswortlaut nicht mehr möglich, Bedienstete von den Kosten für eine Versicherung der bei Dienstreisen am privaten Kfz entstehenden Sachschäden freizustellen, soweit diese einen Eigenanteil von 650,- DM übersteigen. Durch die vorgeschlagene Neufassung des Gesetzes wird die von kommunalen Dienstherrn bisher häufig geübte Praxis ausgeschlossen, ihre Bediensteten auch gegen derartige Eigenschäden zu versichern.

Die Neuregelungen werden daher die Bereitschaft insbesondere von Vielfahrern reduzieren, ihr privates Kfz für Dienstfahrten zur Verfügung zu stellen. Angesichts der Kostensteigerungen seit 1991 (der letzten Anpassung der Wegstreckenentschädigungssätze an die Kostenentwicklung) war es schon in der Vergangenheit schwierig, diese Bereitschaft bei den Bediensteten zu erhalten. Dabei ist zu berücksichtigen daß viele Bedienstete aus nachvollziehbaren Gründen bei der Frage, ob die Wegstreckenentschädigung angemessen ist, nicht nur auf die zusätzlichen Grenzkosten abstellen, die ihnen durch die dienstliche Nutzung ihres ohnehin vorgehaltenen privaten Kfz's entstehen. Wie bei Kostenrechnungen üblich, erwarten sie, daß durch die Wegstreckenentschädigung auch ein Teil der Vorhaltekosten ausgeglichen wird, die ihnen durch das Kfz entstehen. Wenn der Gesetzentwurf bei der Bemessung der Wegstreckenentschädigung auf diese Mehr- und Grenzkosten abstellt, trifft er nicht die Motivationslage vieler Beschäftigter bei ihrer Entscheidung, ob sie ihr Kfz **freiwillig** für dienstliche

Zwecke zur Verfügung stellen. Insbesondere bei Vielfahrern ist die dienstliche im Verhältnis zur privaten Nutzung nicht nur eine untergeordnete Randnutzung. Sie können daher zu Recht erwarten, daß durch die Wegstreckenentschädigung auch ein Teil ihrer „fixen“ Kosten abgegolten wird, die unabhängig von der dienstlichen Nutzung entstehen (Abschreibung, kalkulatorische Kosten, Versicherungen etc.).

Bei einem Absinken der Bereitschaft insbesondere der Vielfahrer unter den Bediensteten, ihr privates Kfz für Dienstfahrten zu nutzen, bestünde die Gefahr, daß bei Dienstfahrten nicht mehr so wirtschaftlich und kostengünstig für die kommunalen Haushalte durchgeführt werden können. Diese Situation würde die kommunalen Gebietskörperschaften im ländlichen Raum besonders treffen. Eine Verlagerung der bislang mit privaten Pkw's durchgeführten Dienstreisen auf öffentliche Verkehrsmittel ist im ländlichen Raum häufig praktisch nicht möglich. Insoweit stellt sich die Situation für die meisten Landesbehörden wesentlich günstiger dar. Ihre Standorte und möglichen Ziele von Dienstreisen werden häufig auch durch öffentliche Verkehrsmittel sehr gut erschlossen.

Die kommunalen Gebietskörperschaften haben schon in der Vergangenheit immer wieder geprüft, ob anstelle des Einsatzes von privaten Kfz's für Dienstfahrten wirtschaftlichere Alternativen zur Verfügung stehen (z.B. Erweiterung des eigenen Fuhrparks, Einsatz von geleasteten oder gemieteten Fahrzeugen). Ergebnis war regelmäßig, daß die dienstliche Nutzung privater Fahrzeuge die wirtschaftlichste Lösung war. Diese Ergebnisse sind unter anderem auch durch die Gemeindeprüfungsämter der Bezirksregierungen bestätigt worden (so z.B. für den Kreis Borken durch die Bezirksregierung Münster im Rahmen der Prüfung der Haushaltsjahre 1989 und 1990). Sie sind auch nicht verwunderlich. So wurden z.B. im Kreis Borken in den letzten Jahren jährlich über 1,3 Mill. gefahrene Kilometer mit anerkannt privateigenen Kraftfahrzeugen abgerechnet. Viele Dienstreisen fielen nicht kontinuierlich und planbar, sondern kurzfristig bei Bedarf an. Es bestand deshalb ein starkes dienstliches Interesse an der ständigen Bereitschaft der Bediensteten, ihren privaten Kfz einzusetzen. Eine vergleichbare „Bereitschaft“ hätte nach Schätzungen des Kreises Borken durch einen eigenen Fuhrpark nur erreicht werden können, wenn über 100 Pkw's angeschafft worden wären. Dieser Fuhrpark würde dann z.B. die zusätzliche Bereitstellung von gesichertem Parkraum, evtl. die Einrichtung einer eigenen Werkstatt mit eigenem Personal etc. erfordern. Auch wenn der Fuhrpark aus geleasteten Fahrzeugen bestünde, würden derartige zusätzliche Kosten für die Verwaltung und Organisation der geleasteten Fahrzeuge entstehen. Der Einsatz von Mietfahrzeugen kommt bei den kurzfristig angefallenen Dienstfahrten als wirtschaftliche Alternative nicht in Betracht. Während in diesen Fällen bei der Nutzung von Privatfahrzeugen sofort auf das Fahrzeug des Bediensteten, der häufig mit ihm ohnehin zur Arbeit fährt, zurückgegriffen werden kann, wäre die kurzfristige Anforderung eines gemieteten Fahrzeuges für diesen Zweck mit erheblichen kostenwirksamen Organisationsaufwand und Zeitverlusten verbunden.

Ob sich hinsichtlich des Einsatzes von Mietfahrzeugen als Alternative zur Nutzung privater Fahrzeuge durch den Rahmenvertrag des Landes mit der Firma AVIS für den ländlichen Raum grundsätzlich ändert, muß bezweifelt werden. Anders als in den Großstädten ist das Filialnetz der Firma AVIS im ländlichen Raum nicht so dicht, daß die Entfernung zwischen nächst erreichbarer Filiale und Dienstort, von dem die Dienstreise angetreten werden muß, sowie die damit zusammenhängenden kostenwirksamen zusätzlichen Organisationskosten für die Bereitstellung von Mietwagen für Dienstfahrten vernachlässigt werden können. Zumindest halten wir es nicht für vertretbar, schon jetzt ohne praktische Erfahrungen die Verschlechterung der Rahmenbedingungen für den Einsatz privater Pkw's für Dienstfahrten damit zu begründen, daß die daraus evtl. resultierende geringere Bereitschaft der Bediensteten, ihr privates Kfz für Dienstfahrten einzusetzen, durch einen Rückgriff auf diesen Rahmenvertrag auch im ländlichen Raum kompensiert werden könne.

Diesen Problemen und Unsicherheiten sollte vielmehr dadurch Rechnung getragen werden, daß jedem Dienstherrn die Möglichkeit eingeräumt wird, bis zu 0,52 DM als Wegstreckenentschädigung für die Nutzung eines privaten Pkw zu zahlen. Die konkrete Höhe der Wegstreckenentschädigung könnte dann jeder Dienstherr selbst unter Berücksichtigung seiner örtlichen Interessenlage festsetzen. Bei der Festsetzung dieser Höhe hätte er dann auch im Rahmen des Gebots der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit zu überprüfen, ob kostengünstige Leasingangebote oder andere Alternativen zur Verfügung stehen. Die Höhe der zu zahlenden Wegstreckenentschädigung könnte dann sogar an den Kosten möglicher anderer konkreter Alternativen zum Einsatz privater Kfz's der Bediensteten orientiert werden. Die Entscheidung über die Höhe der Wegstreckenentschädigung sollte die oberste Dienstbehörde treffen. Wie bisher sollte es den kommunalen Gebietskörperschaften auch weiterhin möglich sein, die Kosten einer Versicherung für Schäden am privaten Kfz während der Dienstfahrt über den Betrag von 650,- DM durch eine Versicherung in Deckungsschutz zu nehmen.

Unser Vorschlag lehnt sich an § 5 Abs. 2 Satz 3 der Verordnung über die Entschädigung der Mitglieder kommunaler Vertretungen und Ausschüssen. Er sieht schon jetzt nur eine Obergrenze für die zulässige Wegstreckenentschädigung (0,52 DM) vor und räumt der Kommunalvertretung, die bei kommunalen Gebietskörperschaften die oberste Dienstbehörde ist (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 LBG), die Möglichkeit ein, auch eine niedrigere Wegstreckenentschädigung festzusetzen. Diese Regelung hat sich in der Praxis bewährt.

Wir schlagen deshalb vor, Artikel I § 6 Abs. 1 des Entwurfs zum Reisekostengesetz wie folgt zu fassen:

„(1) Stehen regelmäßig verkehrende Beförderungsmittel nicht zur Verfügung oder liegen andere triftige Gründe für die Benutzung eines privaten Kraftfahrzeugs vor, so wird eine pauschalierte Wegstreckenentschädigung bis zur Höhe von 0,52 DM je gefahrenen Kilometer, für ein zweirädriges

Kraftfahrzeug bis zur Höhe von 0,20 DM je Kilometer gewährt. Die Höhe der Entschädigung ist von der obersten Dienstbehörde festzusetzen.“

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

Schumacher

(Schumacher)