



DIENSTKRAFTWAGEN

Prüfungsergebnis Follow-Up-Prüfung

**Überprüfung des Beschaffungswesens
im Land Burgenland,
insbesondere die Beschaffung von
Dienstfahrzeugen**

korrekt. sachlich. konsequent.
Vertrauen durch Kompetenz.

Auskünfte	Burgenländischer Landes-Rechnungshof Eisenstadt, Landhaus-Neu, Zugang Waschstattgasse
Post	A-7000 Eisenstadt, Europaplatz 1
Telefon	+43 2682 63066
E-Mail	post@blrh.at
Internet	http://www.blrh.at
Berichtstitel	Follow-Up-Prüfung „Überprüfung des Beschaffungswesens im Land Burgenland, insbesondere die Beschaffung von Dienstfahrzeugen“ (Follow-Up „Beschaffungswesen“)
Berichtszahl	LRH-320-15/10-2017
Berichtsveröffentlichung	Oktober 2017
Redaktion, Grafik, Titelbild	Burgenländischer Landes-Rechnungshof

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	1
Abkürzungsverzeichnis.....	2
Vorlage an den Landtag.....	3
Darstellung der Prüfungsergebnisse.....	3
Zusammenfassung.....	4
Umsetzung der Empfehlungen des Vorberichtes.....	5
Feststellungen.....	6
Grundlagen.....	10
Prüfungsergebnis.....	12
1 Beschaffungsstrategie.....	12
2 Monitoring.....	12
3 Regelwerk für die Beschaffung.....	13
4 Stelle zur Koordinierung, Steuerung und Überwachung des Beschaffungswesens....	14
5 Vorschriften für ein standardisiertes Berichtswesen.....	15
6 Prüfungen des Referats Interne Revision.....	16
7 Leistungen der Bundesbeschaffung GmbH (BBG).....	16
8 Zugriffsrechte auf den E-Shop der BBG.....	17
9 Evaluierung, Richtlinien und Überarbeitung der Systemisierungspläne.....	17
10 Transparente Darstellung des KFZ-Bestandes durch Nachweise über die Einhaltung der Systemisierungspläne im Landesvoranschlag bzw. Rechnungsabschluss.....	18
11 KFZ-Bedarfsplanung und Dienstwagenordnung (Car Policy).....	19
12 Anpassung der Ausgaben an den tatsächlichen Bedarf.....	19
13 Einbeziehung KFZ-Nutzer und KFZ-Vergabekoordinator/en in die Bedarfsplanung...20	
14 Einbeziehung personeller Entwicklungen, Außendienste und Reisekosten in die PKW- Bedarfsplanung.....	21
15 Steuerliche Aspekte bei der PKW-Bedarfsplanung.....	22
16 Rahmenverträge unter Einhaltung der vergaberechtlichen und organisatorischen Bestimmungen.....	23
17 Evaluierung der rechtlichen und wirtschaftlichen Grundlagen der PKW-Beschaffung	24
18 Umsetzung der Endenergieeffizienzrichtlinie.....	24
19 Bedarfsplanung unter Berücksichtigung von Abweichungsanalysen.....	25
20 Vollständigkeit der Inventarlisten der KFZ-Bestände.....	26
21 Regelung zur Abrechnung und Kontrolle des PKW-Leasingentgelts.....	27
22 Bereitstellung eines Dienstwagens für den LSR-Präsidenten sowie Benützungsbeträge für Fahrzeug- und Personalbereitstellungen.....	28
23 Bereitstellung von externen Werbefahrzeugen.....	29
Schlussbemerkungen.....	31
Stellungnahmen der geprüften Stelle.....	33

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
Bgld.	Burgenland; Burgenländische(r)
BLRH	Burgenländischer Landes-Rechnungshof
bzw.	beziehungsweise
Dir.	Direktor
etc.	et cetera
EUR	Euro
IT	Informationstechnologie
KFZ	Kraftfahrzeug
LAD	Landesamtsdirektion
LADir	Landesamtsdirektor
LAD-GS	Landesamtsdirektion Generalsekretariat
LReg	Landesregierung
LRHG	Landes-Rechnungshof-Gesetz
LSR	Landesschulrat
LVA	Landesvoranschlag
PKW	Personenkraftwagen
RA	Rechnungsabschluss
z.B.	zum Beispiel

Vorlage an den Landtag

Der Burgenländische Landes-Rechnungshof (BLRH) hat gemäß § 8 Bgld. LRHG unverzüglich nach Abschluss einer Prüfung das Ergebnis dem Landtag, der Landesregierung und der geprüften Stelle, Unternehmung oder einem sonstigen Rechtsträger in einem schriftlichen Bericht mitzuteilen.

Das vorliegende Prüfungsergebnis behandelt alle aus Sicht des BLRH wesentlichen Sachverhalte. Der BLRH berät die geprüfte Stelle durch seine Empfehlungen. Als prüfendes und beratendes Organ des Bgld. Landtages ist es dem BLRH ein zentrales Anliegen, über seine Prüfungsberichte auf die Nutzung vorhandener sowie die Schaffung neuer Verbesserungspotenziale hinzuwirken.

Prüfungsberichte des BLRH erwecken vordergründig den Anschein, eher Defizite denn Stärken der geprüften Stellen aufzuzeigen. Daraus soll und kann nicht grundsätzlich auf eine mangelhafte Arbeit der geprüften Stellen geschlossen werden. Dies auch dann nicht, wenn nach Auffassung der geprüften Stellen die Darstellung ihrer Stärken in den Hintergrund getreten erscheint. Die Tätigkeit des BLRH soll über die gegebenen Empfehlungen dazu beitragen, das vielfach bereits anerkannt hohe Niveau der Leistungsfähigkeit nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit noch weiter zu verbessern.

Darstellung der Prüfungsergebnisse

Das Prüfungsergebnis ist in thematische Abschnitte gegliedert, z.B. **1 Beschaffungsstrategie**. Jeder Abschnitt ist in Unterabschnitte gegliedert. Diese beinhalten die jeweils überprüften Faktenkreise. Den **Endziffern** der Unterabschnitte ist dabei folgende Bedeutung zugeordnet:

- 1.1 Sachverhaltsdarstellung
- 1.2 Beurteilung durch den BLRH
- 1.3 Stellungnahme der geprüften Stelle (kursiv)
- 1.4 Stellungnahme des BLRH (optional)

Im Bericht verwendete geschlechterspezifische Bezeichnungen gelten grundsätzlich für Frauen und Männer.

Zusammenfassung

Der BLRH prüfte die Umsetzung von 23 Empfehlungen aus dem Bericht des Jahres 2014 betreffend die „Überprüfung des Beschaffungswesens im Land Burgenland, insbesondere die Beschaffung von Dienstfahrzeugen“. Dabei stellte er fest, dass das Land Burgenland zwei Empfehlungen vollständig umsetzte. Mit Juli 2017 waren 14 weitere Empfehlungen in Umsetzung. Die Quote der umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Empfehlungen betrug somit rund 69 %.

Diese Umsetzungsquote sah der BLRH im Zusammenhang mit dem Beginn der „Reform der Landesverwaltung“ im Oktober 2015. Diese führte mit Juli 2016 zu einer Änderung der Verwaltungsorganisation. Dem Beschaffungswesen wurde dabei beispielweise mit der Einrichtung des Referates „Zentrale Beschaffung“ erhöhte strukturelle Bedeutung gegeben. Dieses ist seither mit den Aufgaben des Beschaffungswesens und der Weiterverfolgung der Empfehlungen des BLRH befasst.

Umsetzung der Empfehlungen des Vorberichtes

Abschnitt	Inhalt	Umsetzung
1	Beschaffungsstrategie	☒
2	Monitoring	☒
3	Regelwerk für die Beschaffung	☒
4	Stelle zur Koordinierung, Steuerung und Überwachung des Beschaffungswesens	✓
5	Vorschriften für ein standardisiertes Berichtswesen	☒
6	Prüfungen des Referats Interne Revision	☒
7	Leistungen der Bundesbeschaffung GmbH (BBG)	☒
8	Zugriffsrechte auf den E-Shop der BBG	☒
9	Evaluierung, Richtlinien und Überarbeitung der Systemisierungspläne	✓
10	Transparente Darstellung des KFZ-Bestandes durch Nachweise über die Einhaltung der Systemisierungspläne im Landesvoranschlag bzw. Rechnungsabschluss	☒
11	KFZ-Bedarfsplanung und Dienstwagenordnung (Car Policy)	✗
12	Anpassung der Ausgaben an den tatsächlichen Bedarf	☒
13	Einbeziehung KFZ-Nutzer und KFZ-Vergabekoordinator/en in die Bedarfsplanung	☒
14	Einbeziehung personeller Entwicklungen, Außendienste und Reisekosten in die PKW-Bedarfsplanung	✗
15	Steuerliche Aspekte bei der PKW-Bedarfsplanung	✗
16	Rahmenverträge unter Einhaltung der vergaberechtlichen und organisatorischen Bestimmungen	☒
17	Evaluierung der rechtlichen und wirtschaftlichen Grundlagen der PKW-Beschaffung	☒
18	Umsetzung der Endenergieeffizienzrichtlinie	✗
19	Bedarfsplanung unter Berücksichtigung von Abweichungsanalysen	☒
20	Vollständigkeit der Inventarlisten der KFZ-Bestände	✗
21	Regelung zur Abrechnung und Kontrolle des PKW-Leasingentgelts	✗
22	Bereitstellung eines Dienstwagens für den LSR-Präsidenten sowie Benützungsbeträge für Fahrzeug- und Personalbereitstellungen	✗
23	Bereitstellung von externen Werbefahrzeugen	☒

Umsetzungsgrad		Empfehlungen	
umgesetzt	✓	2	9 %
in Umsetzung	☒	14	60 %
Nicht umgesetzt	✗	7	31 %

Feststellungen

1 Beschaffungsstrategie [⊗]

Das Land erstellte Teilstrategien für die Beschaffung in einzelnen Bereichen. Der BLRH kritisierte jedoch das Fehlen einer Gesamtbeschaffungsstrategie. Er erachtete diese insbesondere als Grundlage für alle weiteren Regelungen und Aktivitäten zur Steuerung und Überwachung des Beschaffungswesens als unbedingt erforderlich.

2 Monitoring [⊗]

Das Land richtete ein Monitoringsystem für das Beschaffungswesen im September 2016 ein. Der BLRH beanstandete die unpräzisen Regelungen über die Erfassung von Beschaffungen und erachtete diese für ein umfassendes Monitoring als unzureichend. Die Eingabemöglichkeiten bei der Erfassung von Beschaffungen ließen eine strukturierte und einfache Auswertung der Daten nicht zu.

Weiters bemängelte der BLRH die ausschließlich mündlichen Detailerklärungen zum Monitoringsystem. Diese erfolgten im Rahmen von Schulungen oder in Telefongesprächen. Diese Informationen waren nicht für alle Nutzer des Systems dokumentiert und damit nicht verfügbar.

3 Regelwerk für die Beschaffung [⊗]

Das Land erließ eine zusätzliche Regelung für das Beschaffungswesen. Der BLRH hielt jedoch fest, dass das Land bis Juli 2017 kein umfassendes Regelwerk für das Beschaffungswesen und die KFZ-Beschaffung ausarbeitete. Es lagen somit mehrere, zum Teil nicht abgestimmte und nicht aktuelle Regelungen für das Beschaffungswesen vor.

Der BLRH erachtete die nunmehr in die Wege geleitete umfassende Ausarbeitung eines Regelwerks für das Beschaffungswesen als positiv.

4 Stelle zur Koordinierung, Steuerung und Überwachung des Beschaffungswesens [✓]

Der BLRH hob die Einrichtung einer Stelle zur Koordinierung, Steuerung und Überwachung des Beschaffungswesens und der KFZ-Beschaffung des Landes positiv hervor.

5 Vorschriften für ein standardisiertes Berichtswesen [⊗]

Das Land erließ Vorschriften für ein standardisiertes Berichtswesen zur Beschaffung. Der BLRH erachtete jedoch eine Präzisierung der wert- und mengenmäßigen Vorgaben für das Beschaffungswesen als notwendig. Im Zuge der gegenständlichen Prüfung führte die geprüfte Stelle bereits eine Evaluierung dieser Vorgaben durch.

6 Prüfungen des Referats Interne Revision [⊗]

Die Interne Revision des Landes führte keine schwerpunktmäßige Überprüfung des Beschaffungswesens durch. Der BLRH anerkannte jedoch das Vorhaben das Beschaffungswesen durch die Internen Revision im Jahr 2017 zu prüfen.

7 Leistungen der Bundesbeschaffung GmbH (BBG) [⌚]

Das Land erfasste die in Anspruch genommenen Leistungen bei der Bundesbeschaffung GmbH ab der Einführung des Monitoringsystems im Oktober 2016. Der BLRH wies darauf hin, dass erst ab diesem Zeitpunkt eine Analyse dieser Beschaffungen möglich war.

8 Zugriffsrechte auf den E-Shop der BBG [⌚]

Das Land evaluierte und optimierte die Zugriffsrechte auf den E-Shop der BBG. Der BLRH wies jedoch darauf hin, dass die Änderungen nicht nachvollziehbar dokumentiert waren.

9 Evaluierung, Richtlinien und Überarbeitung der Systemisierungspläne [✓]

Das Land verfasste Richtlinien über die Erstellung, die Inhalte und die Dokumentation der Systemisierungspläne.

10 Transparente Darstellung des KFZ-Bestandes durch Nachweise über die Einhaltung der Systemisierungspläne im Landesvoranschlag bzw. Rechnungsabschluss [⌚]

Das Land erfasste die Leasing-Fahrzeuge in den KFZ-Systemisierungsplänen der Landesvoranschläge. Der BLRH sah darin eine transparente Darstellung des KFZ-Bestandes des Landes. Das Land nahm jedoch keinen Nachweis über die Einhaltung des Systemisierungsplans in den Rechnungsabschluss auf.

11 KFZ-Bedarfsplanung und Dienstwagenordnung (Car Policy) [✗]

Das Land legte der KFZ-Bedarfsplanung keine Dienstwagenordnung (Car Policy) zugrunde. Deren Erstellung kündigte das Land bis Oktober 2017 an.

12 Anpassung der Ausgaben an den tatsächlichen Bedarf [⌚]

Das Land erstellte eine PKW-Bedarfsplanung. Informationen, beispielsweise aus Dienstreisen oder Heimfahrtsgenehmigungen, berücksichtigte es dabei nicht. Ferner fehlten sämtliche Fahrzeuge mit Ausnahme der PKW. Die Bedarfsplanung war daher nur eingeschränkt nachvollziehbar und nicht vollständig.

13 Einbeziehung KFZ-Nutzer und KFZ-Vergabekoordinator/en in die Bedarfsplanung [⌚]

Das Land bezog ausschließlich den KFZ-Vergabekoordinator in die Bedarfsplanung ein.

14 Einbeziehung personeller Entwicklungen, Außendienste und Reisekosten in die PKW-Bedarfsplanung [✗]

Das Land analysierte die Anzahl der Außendienste und insbesondere die Entwicklung der Reisekosten nicht. Somit lagen keine Grundlagen für die PKW-Bedarfsplanung vor.

15 Steuerliche Aspekte bei der PKW-Bedarfsplanung [X]

Das Land dokumentierte nicht, inwieweit es steuerliche Vorteile durch gezielte Auswahl bestimmter Fahrzeugmodelle oder Antriebsarten ausnützte.

16 Rahmenverträge unter Einhaltung der vergaberechtlichen und organisatorischen Bestimmungen [X]

Das Land schloss bis Ende 2016 zumindest 79 weitere PKW-Leasing-Einzelverträge auf Basis des bestehenden Rahmenvertrages vom Juli 2005 ab. Im selben Zeitraum schied es 69 Fahrzeuge aus. Die Vertragsabschlüsse erfolgten, obwohl die Bgl. LReg im Rahmenvertrag maximal 100 Leasing-PKW genehmigte. Der BLRH stellte bereits im Rahmen der Überprüfung aus dem Jahr 2014 eine Überschreitung um 68 Fahrzeuge (Stichtag 31.12.2013) fest.

Das Land gab jedoch bekannt, künftig PKW des Kleinwagensegmentes zu kaufen anstatt zu leasen.

17 Evaluierung der rechtlichen und wirtschaftlichen Grundlagen der PKW-Beschaffung [X]

Das Land ließ die rechtlichen und wirtschaftlichen Grundlagen der PKW-Beschaffung evaluieren. Der BLRH erkannte jedoch dabei keine Evaluierung des gesamten Fuhrparkwesens, da diese nur auf einzelne Segmente wie beispielsweise jenem der „Kleinwagen“ beschränkt war.

18 Umsetzung der Endenergieeffizienzrichtlinie [X]

Das Land legte keine Dokumentation über Entscheidungs-, Genehmigungsprozesse bzw. Dienstanweisungen für die Umsetzung der Endenergieeffizienzrichtlinie vor. Der BLRH konnte aufgrund der fehlenden Dokumentation nicht beurteilen, inwieweit das Land die Bestimmungen des Art. 7 Abs. 3 und 4 der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zur Umsetzung der Endenergieeffizienzrichtlinie vollzog.

19 Bedarfsplanung unter Berücksichtigung von Abweichungsanalysen [X]

Das Land erstellte Abweichungsanalysen für PKW. Dem BLRH war aus den vorgelegten Informationen nicht nachvollziehbar, ob diese sämtliche PKW des Landes berücksichtigten. Sie stellten daher seiner Ansicht nach keine vollständige Grundlage für eine umfassende Bedarfsplanung dar.

20 Vollständigkeit der Inventarlisten der KFZ-Bestände [X]

Das Land konnte keine vollständigen KFZ-Inventarlisten für die Jahre 2015 bzw. 2016 vorlegen. Aus den vom Land vorgelegten Informationen war es dem BLRH nicht möglich einen stichtagsbezogenen KFZ-Bestand zu ermitteln. Weiters enthielten die Listen keine bzw. unzureichende Prüfvermerke.

21 Regelung zur Abrechnung und Kontrolle des PKW-Leasingentgelts

[x]

Das Land erließ keine Regelung zur Abrechnung des PKW-Leasingentgelts.

22 Bereitstellung eines Dienstwagens für den Landesschulrat-Präsidenten sowie Benützungsbeträge für Fahrzeug- und Personalbereitstellungen

[x]

Das Land regelte die Nutzung des Dienstwagens mit Chauffeur für den Landesschulrat-Präsidenten ohne Evaluierung der bisherigen Nutzung neu. Durch diese Vorgangsweise konnte keine Aussage über den tatsächlichen Bedarf sowie die Effizienz bzw. Wirkung der Neuregelung getroffen werden. Das Land erließ auch keine Regelungen für Benützungsbeträge für andere Fahrzeug- und Personalbereitstellungen.

23 Bereitstellung von externen Werbefahrzeugen

[x]

Das Land erstellte keine Richtlinien für die Bereitstellung von externen Werbefahrzeugen. Der BLRH anerkannte die Vertragskündigungen. In diesem Zusammenhang bemängelte er jedoch die verspätete Umsetzung. Das Land setzte die Maßnahmen erst 25 Monate nach Veröffentlichung des Prüfberichtes und nach Einleitung der Follow-Up-Prüfung. Die verspätete Kündigung sah der BLRH im Zusammenhang mit der Ankündigung auf die Nutzung externer Werbefahrzeuge künftig generell zu verzichten.

Grundlagen

Prüfungsgegenstand

Der BLRH führte eine Follow-Up-Prüfung zum Prüfungsbericht „Überprüfung des Beschaffungswesens im Land Burgenland, insbesondere die Beschaffung von Dienstfahrzeugen“ durch. Er bezeichnete diesen Bericht im Nachfolgenden als Vorbericht.

Rechtliche Grundlagen

Der Prüfung lagen die §§ 2,4,5 und 6 Bgld. LRHG zugrunde.

Prüfungsanlass

Es lag eine Initiativprüfung gemäß § 5 Abs. 2 Bgld. LRHG vor.

Geprüfte Stelle

Geprüfte Stelle war das Land Burgenland.

Prüfungsziele

Der Vorbericht enthielt sowohl sofort umsetzbare Empfehlungen als auch Empfehlungen, die das Land Burgenland bei zukünftigen Beschaffungsvorgängen zu beachten hatte. Die Follow-Up-Prüfung umfasste ausschließlich die unverzüglich umsetzbaren Empfehlungen.

Überprüfter Zeitraum

Der Überprüfungszeitraum erstreckte sich vom 01.01.2015 bis 31.12.2016. Die für spezifische Einzelbetrachtungen erforderlichen Dokumente und Vorgänge außerhalb dieses Überprüfungszeitraumes bezog der BLRH nach Erfordernis in die Prüfungshandlungen mit ein.

Prüfungshandlungen

Die Prüfung umfasste folgende Prüfungshandlungen:

- Einsichtnahme in Unterlagen,
- Befragungen und Einholung schriftlicher Auskünfte,
- Einschau an Ort und Stelle,
- Plausibilisieren,
- Nachvollziehen sowie
- analytische Prüfungshandlungen.

Prüfungsablauf

(1) Der BLRH leitete die Prüfung beim Landesamtsdirektor (LADir) des Amtes der Burgenländischen Landesregierung am 26.01.2017 ein. Die Sachverhaltserhebung endete am 04.07.2017.

(2) Auf Einladung des BLRH fand am 27.07.2017 eine Schlussbesprechung mit den Leiterinnen der Stabstellen der Landesamtsdirektion „Generalsekretariat-Recht“, „Präsidium“ und den dort zuständigen Referaten sowie mit der für Rechnungshof-Angelegenheiten zuständigen Bediensteten statt.

(3) Der BLRH übergab das vorläufige Prüfungsergebnis an den LADir am 16.08.2017. Die Stellungnahmefrist gemäß § 7 Bgld. LRHG endete am 11.10.2017.

Vollständigkeitserklärung

Der LADir gab am 05.10.2017 folgende Vollständigkeitserklärung ab:

„Unter Bezugnahme auf die oben angeführte Überprüfung bestätige ich, als Landesamtsdirektor des Amtes der Burgenländischen Landesregierung, dass der Bgld. Landes-Rechnungshof sämtliche Aufklärungen und Nachweise, die im Zusammenhang mit der Überprüfung angefordert wurden bzw. die zur Klärung des Sachverhaltes erforderlich waren, mit größtmöglicher Sorgfalt auf Grundlage der mir vorgelegten Informationen, vollständig und wahrheitsgemäß zur Verfügung gestellt und alle Auskünfte erteilt werden.“

Stellungnahme

Die Bgld. LReg nahm zum vorläufigen Prüfungsergebnis mit Schreiben vom 05.10.2017 Stellung. Die Stellungnahme langte beim BLRH innerhalb der Stellungnahmefrist ein.

Der BLRH schloss die Äußerung der Bgld. LReg im Volltext dem des Prüfungsberichts an.

Prüfungsbehinderung

Der BLRH stellte keine Prüfungsbehinderungen fest.

Sonstiges

Der BLRH richtete seine Prüfungshandlungen entsprechend dem Vorbericht auf die Umsetzung seiner Empfehlungen aus.

Prüfungsergebnis

1 Beschaffungsstrategie

- 1.1 (1) Der BLRH kritisierte in seinem Vorbericht, dass das Land über keine Gesamtbeschaffungsstrategie und keine KFZ-Beschaffungsstrategie verfügte. Insbesondere fehlten klare Vorgaben und Zielsetzungen hinsichtlich der Erfüllung der strategischen Aufgaben. Verbindliche Festlegungen waren auf den Teilbereich der PKW-Beschaffung beschränkt.

Er empfahl eine Gesamtbeschaffungsstrategie und eine KFZ-Beschaffungsstrategie für das Land Burgenland zu beschließen. *(siehe Vorbericht III. Teil-1.3.2, 2.1.2)*

(2) Das Land erarbeitete keine Gesamtbeschaffungsstrategie. Es legte lediglich einen Entwurf einer Teilstrategie für den Bereich „Fuhrpark“ sowie Grundsätze für die „zentrale Beschaffung“ vor. Das Land teilte dazu mit: *„[...] Eine Gesamtbeschaffungsstrategie wurde aufgrund der Komplexität und Verschiedenartigkeit der Beschaffungsgüter derzeit nicht erarbeitet. Für die größten Beschaffungsgruppen wurden bzw. werden jedoch bereits Strategien erarbeitet. Für den Bereich Fuhrpark liegt eine solche Strategie im Entwurf vor und wird mit dem zuständigen Regierungsmitglied abgestimmt. Für den Bereich IT und Büromöblierung werden derzeit Strategien erarbeitet. [...] Neben einer klaren Aufgabenaufteilung wurde bei der Erstellung dieses Erlasses auf eine offene Ausformulierung Wert gelegt, die es ermöglicht, den Beschaffungsprozess mit den Abteilungen weiterzuentwickeln. [...]“.*

(3) Das Land übermittelte Unterlagen über *„strategische Grundsätze der Beschaffung“*.

- 1.2 Der BLRH stellte fest, dass das Land eine Teilstrategie und ein Konzept für die Beschaffung in einzelnen Bereichen erstellte. Er kritisierte jedoch das Fehlen einer Gesamtbeschaffungsstrategie. Diese Grundlage erachtete der BLRH insbesondere für die Steuerung und Überwachung des Beschaffungswesens als unbedingt erforderlich.

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

- 1.3 Im Zuge seiner Stellungnahme teilte das Land die Ansicht des BLRH, dass es einer Strategie für die Steuerung und Überwachung des Beschaffungswesens bedarf.

2 Monitoring

- 2.1 (1) Im Vorbericht kritisierte der BLRH, dass kein verlässlicher und vollständiger Überblick über die Beschaffungsstellen, das Beschaffungsvolumen sowie die Beschaffungsausgaben von 2008 bis 2013 vorlag. In diesem Zusammenhang beanstandete der BLRH, dass das Land Burgenland von der Einrichtung eines Monitorings aus Kostengründen absah. Dieser Entscheidung lagen keine fundierten Kostenanalysen zugrunde.

Er empfahl ein Monitoring für das gesamte Beschaffungswesen einschließlich der KFZ-Beschaffung einzurichten. Die Beschaffungsstellen (Kontaktpersonen), das Beschaffungsvolumen und die Beschaffungsausgaben wären lückenlos zu erfassen. (siehe Vorbericht III. Teil-1.4.2, 1.6.2, 1.7.2, 2.3.2, 2.8.2, 2.9.2, 3.6.2, 3.7.2, 3.8.2, 3.10.2)

(2) Das Land richtete ein Beschaffungsmonitoring mit Wirkung vom September 2016 für sämtliche Dienststellen des Landes ein. In der Datenbank waren alle Beschaffungen ab 01.09.2016 „lückenlos“ zu erfassen, jedoch konnten „betragsmäßig kleinere und wiederkehrende Beschaffungen“ gebündelt werden. Das Land teilte dazu mit: *„Im Wesentlichen regelt der Erlass, wie bei der Erfassung der Daten vorzugehen ist und wer die Erfassung vorzunehmen hat. Die Auswertung und Steuerung des Monitorings erfolgt durch das Referat Zentrale Beschaffung. Insbesondere wird die Vollständigkeit der Datenbank mit den Buchungen im XXX abgeglichen.“*

(3) Bei der Einschau an Ort und Stelle in die Datenbank stellte der BLRH fest, dass die Eingabemöglichkeiten zur Erfassung von identen Beschaffungen offene¹ Möglichkeiten zuließen. Eine strukturierte Erfassung der Zuordnung beispielsweise zu bestehenden Geräten (Typ, Hersteller, Bezeichnung, Seriennummer, etc.) war ebenso nicht möglich.

2.2 Der BLRH stellte fest, dass das Land im September 2016 ein Monitoringsystem für das Beschaffungswesen einrichtete. Er beanstandete die unpräzisen Regelungen über die Erfassung von Beschaffungen. Diese erachtete er für ein umfassendes Monitoring als unzureichend. Die Eingabemöglichkeiten ließen bei der Erfassung von Beschaffungen eine strukturierte und einfache Auswertung der Daten nicht zu.

Weiters bemängelte der BLRH die ausschließlich mündlichen Detailerklärungen zum Monitoringsystem. Diese erfolgten im Rahmen von Schulungen oder in Telefongesprächen. Diese Informationen waren nicht für alle Nutzer des Systems dokumentiert und damit nicht verfügbar.

Der BLRH sah seine Empfehlungen in den bisher gesetzten Maßnahmen teilweise umgesetzt.

3 Regelwerk für die Beschaffung

3.1 (1) Der BLRH hob in seinem Vorbericht kritisch hervor, dass das Land kein umfassendes organisatorisches Regelwerk für das Beschaffungswesen im Allgemeinen und die KFZ-Beschaffung im Speziellen erstellte. Die vorhandenen Regelungen waren unzureichend und nicht aufeinander abgestimmt.

Er empfahl ein umfassendes organisatorisches Regelwerk für das Beschaffungswesen und die KFZ-Beschaffung auszuarbeiten. (siehe Vorbericht III. Teil-1.6.2, 1.7.2, 2.2.2, 2.4.2, 3.2.2, 3.9.2)

¹ Der Benutzer kann z.B. selbst den Text für die Kurzbeschreibung oder Leistungsbeschreibung definieren.

(2) Der LADir erließ eine Regelung für „Beschaffungsprozesse über das Referat Zentrale Beschaffung und Ankündigung des Beschaffungsmonitoring“ für sämtliche Dienststellen.

Die Regelung verpflichtete die Dienststellen, die Beschaffung bestimmter „Beschaffungsgruppen“ über das Referat „Zentrale Beschaffung“ vorzunehmen. „Spezifische Beschaffungen (Impfstoffe, spezifische Beschaffungen der Baudirektion, des Protokolls etc.)“ waren „vorerst“ von der zentralen Beschaffung ausgenommen.

(3) Für sonstige Beschaffungsgruppen blieben die Beschaffungsverfügung vom 18.11.2005 und die Beschaffungsverfügung in den Bezirkshauptmannschaften vom 19.07.2013 „zur Gänze“ in Kraft. Bei Bedarf an Gütern und Dienstleistungen war ein schriftliches Beschaffungsersuchen (Formular) per Mail an das Referat „Zentrale Beschaffung“ zu richten. Ausgenommen waren Bestellungen von IT-Hardware, Software, Fuhrpark und Raumeinrichtung.

(4) Das Land Burgenland hielt in seiner Fragenbeantwortung fest: *„Neben einer klaren Aufgabenaufteilung wurde bei der Erstellung dieses Erlasses auf eine offene Ausformulierung Wert gelegt, die es ermöglicht, den Beschaffungsprozess mit den Abteilungen weiterzuentwickeln.“*

3.2 Der BLRH stellte fest, dass das Land eine zusätzliche Regelung für das Beschaffungswesen erließ. Er hielt jedoch fest, dass das Land bis Juli 2017 kein umfassendes Regelwerk für das Beschaffungswesen und die KFZ-Beschaffung ausarbeitete. Es lagen mehrere, zum Teil nicht abgestimmte und nicht aktuelle Regelungen für das Beschaffungswesen vor. Damit stellten sie einen erheblichen Aufwand in ihrer Anwendung dar.

Der BLRH erachtete die nunmehr in die Wege geleitete umfassende Ausarbeitung eines Regelwerks für das Beschaffungswesen als positiv.

Der BLRH bewertete daher seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

4 Stelle zur Koordinierung, Steuerung und Überwachung des Beschaffungswesens

4.1 (1) Der BLRH kritisierte in seinem Vorbericht, dass das Land keine Stelle zur Koordinierung, Steuerung und Überwachung des Beschaffungswesens sowie der KFZ-Beschaffung einrichtete.

Er empfahl eine Stelle zur Koordinierung, Steuerung und Überwachung des Beschaffungswesens und der KFZ-Beschaffung des Landes einzurichten. (siehe Vorbericht III. Teil-1.6.2, 2.5.2, 3.10.2, 3.15.2)

(2) Der LADir installierte mit der Organisationsverfügung vom 01.07.2016 folgende Referate:

- „Zentrale Beschaffung“ im Hauptreferat „Allgemeine Rechtsangelegenheiten“ der Stabstelle „Generalsekretariat-Recht“ der Landesamtsdirektion sowie
- „Fuhrparkmanagement“ im Hauptreferat „Zentrale Dienste“ der Stabstelle „Präsidium“ der Landesamtsdirektion.

(3) Die Aufgaben gemäß der Organisationsverfügung waren für das Referat Zentrale Beschaffung:

- Zentraler Einkauf,
- Beschaffungscontrolling und -monitoring,
- Grundsatzangelegenheiten des Vergaberechts und des Beschaffungswesens,
- Vergaberecht inklusive Logistik,
- Durchführung von Vergabeverfahren und
- Abschluss und Pflege von Rahmenverträgen,

sowie für das Referat Fuhrparkmanagement:

- Strategisches Fuhrparkmanagement für den Fuhrpark des Landes (z.B. Strategische Ausrichtung, Benutzerrechte, Versicherungs- und Schadens-Management),
- Zentrale Fuhrparkkoordination des Fuhrparks des Landes (z.B. Monitoring, Controllingtätigkeiten) sowie
- Fuhrparkverwaltung des Fuhrparks der Landesamtsdirektion (operativ).

(4) Das Land bestellte mit Juli 2016 eine Bedienstete zur provisorischen Leiterin des Referates „Zentrale Beschaffung“. In diesem Zusammenhang definierte das Land die Aufgaben für die Bediensteten des Referates.

Anfang Oktober 2016 setzte das Land einen Bediensteten als Leiter des Referates „Fuhrparkmanagement“ ein. Die Aufgabenfestlegung für die Bediensteten dieses Referates erfolgte Ende November 2016.

4.2 Der BLRH hob die Einrichtung einer Stelle zur Koordinierung, Steuerung und Überwachung des Beschaffungswesens und der KFZ-Beschaffung des Landes positiv hervor.

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als umgesetzt.

5 Vorschriften für ein standardisiertes Berichtswesen

5.1 (1) Im Vorbericht stellte der BLRH kritisch fest, dass einzelne Landesdienststellen die Beschaffungsverfügung des LADir vom 18.11.2005 nicht einhielten. Von 2008 bis 2013 nahmen zumindest vier Dienststellen des Landes Burgenland KFZ-Beschaffungen vor, ohne den Vergabekoordinator in die Beschaffungsvorgänge einzubinden. Weiters fanden keine standardisierten Abweichungsanalysen statt.

Er empfahl Beschaffungsverfügungen einzuhalten und Vorschriften für ein standardisiertes Berichtswesen zu erlassen. (*siehe Vorbericht III. Teil-1.7.2, 1.8.2, 1.11.2, 2.3.2, 1.11.2, 3.13.2, 3.15.2*)

(2) Der LADir legte am 21.07.2016 für sämtliche Dienststellen im Erlass „Beschaffungsprozesse über das Referat Zentrale Beschaffung und Ankündigung des Beschaffungsmonitoring“ Regelungen für einen Beschaffungsprozess fest. Ziel dieser Regelung war den Beschaffungsprozess neu zu definieren, effizient zu gestalten und Zuständigkeiten festzulegen.

(3) Der Erlass „Beschaffungsmonitoring“ des LADir vom 28.07.2016 regelte, dass sämtliche Dienststellen des Landes ab dem 01.09.2016 alle Beschaffungen in einer Datenbank „lückenlos“ zu erfassen haben. Weiters umfasste die Regelung,

- die Erfassung durch eine Dienststelle bzw. durch das Referat Zentrale Beschaffung,
- die Erteilung der Zugriffsrechte zur Datenbank,
- ein Abgleich dieser Datenbank mit den Buchungen in XXX sowie
- dass „betragsmäßig kleinere und wiederkehrende Beschaffungen gebündelt werden können“.

5.2 Der BLRH hielt fest, dass das Land Vorschriften für ein standardisiertes Berichtswesen zur Beschaffung erließ. Er regte jedoch eine Präzisierung der wert- und mengenmäßigen Vorgaben für das Beschaffungswesen an. Im Zuge der gegenständlichen Prüfung führte die geprüfte Stelle bereits eine Evaluierung dieser Vorgaben durch.

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

6 Prüfungen des Referats Interne Revision

6.1 (1) Der BLRH wies im Vorbericht darauf hin, dass die Revisionspläne des Referats Interne Revision für die Jahre 2008 bis 2013 keine Schwerpunktsetzungen im Beschaffungswesen vorsahen.

Er empfahl, schwerpunktmäßig Prüfungen im Beschaffungswesen durch das Referat Interne Revision vorzunehmen. *(siehe Vorbericht III. Teil-1.8.2)*

(2) Die geprüfte Stelle teilte dazu mit, dass „[...] während der Einrichtung der neuen Organisationseinheiten keine schwerpunktmäßigen Prüfungen des Beschaffungswesens erfolgten. Für das Jahr 2017 wäre im Revisionsplan die Evaluierung der Einhaltung der Beschaffungsrichtlinien bzw. Prüfungen im Beschaffungswesen vorgesehen.“

6.2 Der BLRH bemängelte, dass die interne Revision des Landes keine schwerpunktmäßige Überprüfung des Beschaffungswesens durchführte. Er anerkannte jedoch das Vorhaben das Beschaffungswesen durch die Internen Revision im Jahr 2017 zu prüfen.

Der BLRH bewertete daher seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

7 Leistungen der Bundesbeschaffung GmbH (BBG)

7.1 (1) Im Vorbericht bemängelte der BLRH, dass das Land Burgenland keine detaillierten Aufzeichnungen über die von 2008 bis 2013 von der Bundesbeschaffung GmbH (BBG) in Anspruch genommenen Leistungen führte. Die Abrechnungsunterlagen ermöglichten keine eindeutige Zuordnung zu den vertraglich vereinbarten Entgeltleistungen. Genaue Auswertungen führte das Land Burgenland in diesem Zusammenhang nicht durch.

Er empfahl die Leistungen der Bundesbeschaffung GmbH detailliert zu erfassen bzw. auszuwerten. *(siehe Vorbericht III. Teil-1.9.2)*

(2) Das Land legte Listen über die von der BBG in Anspruch genommenen Leistungen der Jahre 2015 bzw. 2016 vor. Diese waren entweder nach Beschaffungsgruppen oder abrufender Stelle gegliedert. Sie enthielten ausschließlich Jahresgesamtsummen. Die Information, welche Dienststelle welche Waren zu welchem Preis und in welcher Stückzahl beschaffte, war darin nicht enthalten.

(3) Diese Listen erstellte das Land mit Hilfe der BBG im Rahmen der gegenständlichen Prüfung.

- 7.2 Der BLRH hielt fest, dass das Land seit Oktober 2016 die bei der BBG abgerufenen Leistungen in einem Monitoringsystem erfasste. Er wies darauf hin, dass erst ab diesem Zeitpunkt eine Analyse dieser Beschaffungen möglich war.

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

8 Zugriffsrechte auf den E-Shop der BBG

- 8.1 (1) Der BLRH kritisierte im Vorbericht die lückenhafte Dokumentation der Zugriffsrechte auf den E-Shop der BBG durch das Land Burgenland. Er stellte Anzahl und Verteilung der Zugriffsrechte grundsätzlich in Frage. Der BLRH betrachtete dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass das Land Burgenland der BBG ein von der Benutzeranzahl abhängiges Benutzungsentgelt leistete.

Er empfahl die Zugriffsrechte auf den E-Shop der BBG zu evaluieren und zu optimieren. Aktualisierungen und Änderungen wären nachvollziehbar zu dokumentieren. *(siehe Vorbericht III. Teil-1.10.2)*

(2) Das Land legte eine Auflistung aller Zugriffsberechtigungen vor. Informationen über die Änderungen waren nicht enthalten. Weder der Ersteller noch das Erstellungsdatum der Liste waren ersichtlich. Nachweise über die Evaluierung und Optimierung lagen nicht vor.

- 8.2 Der BLRH hielt fest, dass das Land die Zugriffsrechte auf den E-Shop der BBG evaluierte und optimierte. Er wies jedoch darauf hin, dass die Änderungen nicht nachvollziehbar dokumentiert waren.

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

9 Evaluierung, Richtlinien und Überarbeitung der Systemisierungspläne

- 9.1 (1) Im Vorbericht beanstandete der BLRH, dass das Land Burgenland keine spezifischen Richtlinien über die Erstellung, Inhalte und Dokumentation der Systemisierungspläne² erließ. Ebenso wenig bestanden Vorschriften für das Berichtswesen.

² Der Systemisierungsplan stellt alle vom Land in einem Voranschlagsjahr verwendeten KFZ dar. Darin sind die KFZ einer Beschaffungsart (Kauf oder Leasing) sowie einem Fahrzeugtyp und einer Kategorie zugeordnet.

Er empfahl den Systemisierungsplan grundlegend zu evaluieren und zu überarbeiten. Hierzu wären spezifische Richtlinien über die Erstellung, Inhalte und Dokumentation der Systemisierungspläne zu erstellen. *(siehe Vorbericht III. Teil-2.3.2)*

(2) Das Land Burgenland legte eine Richtlinie des LADir zur Erstellung, den Inhalt und die Dokumentation der Systemisierungspläne des Landes Burgenland vor.

- 9.2 Der BLRH stellte fest, dass das Land Richtlinien über die Erstellung, die Inhalte und die Dokumentation der Systemisierungspläne verfasste.

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als umgesetzt.

10 Transparente Darstellung des KFZ-Bestandes durch Nachweise über die Einhaltung der Systemisierungspläne im Landesvoranschlag bzw. Rechnungsabschluss

- 10.1 (1) Der BLRH stellte im Vorbericht kritisch fest, dass die Systemisierungspläne entgegen den Beschlüssen des Bgld. Landtags nicht die Bewirtschaftungsgrundlage der KFZ des Landes Burgenland darstellten. Sie bildeten im Wesentlichen Ist-Bestände der Vorjahre ab und dies unvollständig bzw. zu unterschiedlichen Stichtagen. Darüber hinaus war das zugehörige Datenmaterial lückenhaft dokumentiert. Ebenso kritisierte er, dass die Rechnungsabschlüsse (RA) des Landes Burgenland keine spezifischen Nachweise über die Einhaltung der in den Landesvoranschlägen (LVA) beschlossenen Systemisierungspläne enthielten. Der BLRH wies darauf hin, dass die Systemisierungspläne keinen vollständigen Überblick über den KFZ-Bestand des Landes Burgenland lieferten. Insbesondere enthielten sie keine Leasingfahrzeuge.

Er empfahl, den KFZ-Bestand des Landes Burgenland im LVA und RA transparent darzustellen und in den RA entsprechende Nachweise über die Einhaltung der Systemisierungspläne aufzunehmen. *(siehe Vorbericht III. Teil-2.3.2)*

(2) Das Land erfasste die Leasing-Fahrzeuge in den KFZ-Systemisierungsplänen der Landesvoranschläge 2015, 2016 und 2017. In den veröffentlichten RA 2015 bzw. 2016 fehlten diesbezügliche Informationen. Das Land nahm keinen Nachweis über die Einhaltung des Systemisierungsplanes in den RA auf. In Bezug zur Aufnahme in den RA teilte das Land mit, *„dass die derzeit gültige VRV dies nicht vorsieht.“*

- 10.2 Der BLRH konnte im LVA die Aufnahme der Leasing-Fahrzeuge in den KFZ-Systemisierungsplan feststellen. Er sah darin eine transparente Darstellung des KFZ-Bestandes des Landes. Das Land nahm jedoch keinen Nachweis über die Einhaltung des Systemisierungsplanes in den Rechnungsabschluss auf.

Der BLRH bewertete somit seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

- 10.3 Das Land teilte in seiner Stellungnahme dazu mit, dass die entsprechenden Nachweise über die Einhaltung des Systemisierungsplans beginnend mit dem Rechnungsabschluss 2017 als Anlage geführt werden.

11 KFZ-Bedarfsplanung und Dienstwagenordnung (Car Policy)

- 11.1 (1) Der BLRH merkte im Vorbericht kritisch an, dass keine konsolidierte KFZ-Bedarfsplanung auf Landesebene vorlag. Die Planungsunterlagen der Beschaffungsstellen waren von unterschiedlicher Qualität, nicht aufeinander abgestimmt und zum Teil lückenhaft.

Er empfahl eine Dienstwagenordnung (Car Policy) auf Landesebene zu beschließen und der Bedarfsplanung zugrunde zu legen. *(siehe Vorbericht III. Teil-3.12.2)*

(2) Das Land verwies auf die noch in Geltung stehenden Regelungen aus den Jahren 1976 und 1991 des LAD-Fuhrparks sowie der Baudirektion aus dem Jahr 2011. Es stellte eine Aktualisierung sowie Zusammenführung sämtlicher Regelwerke bis Oktober 2017 in Aussicht.

- 11.2 Der BLRH kritisierte, dass das Land der KFZ-Bedarfsplanung keine Dienstwagenordnung (Car Policy) zugrunde legte. Deren Erstellung kündigte das Land bis Oktober 2017 an.

Der BLRH hielt mangels Überprüfbarkeit der Ankündigungen seine Kritik und Empfehlung aufrecht.

- 11.3 In seiner Stellungnahme verdeutlichte das Land seine Absicht nach der Implementierung einer Fuhrparkmanagement-Software eine Car Policy zu etablieren.

12 Anpassung der Ausgaben an den tatsächlichen Bedarf

- 12.1 (1) Der BLRH kritisierte im Vorbericht, dass der LAD-Fuhrpark der PKW-Beschaffung keine umfassende Bedarfsplanung zugrunde legte. Diese war auf die Erstellung jährlicher Leasingaustauschpläne beschränkt.

Er empfahl eine umfassende KFZ-Bedarfsplanung auf Landesebene durchzuführen. Die Budgetierung der Ausgaben wäre an den tatsächlichen Bedarf anzupassen. *(siehe Vorbericht III. Teil-2.6.2, 3.14.2, 3.17.2)*

(2) Das Land erstellte eine Bedarfsplanung für die Jahre 2015 und 2016. Es führte dazu aus: *„Die Bedarfsplanung des LAD-Fuhrparks und der Baudirektion unterliegt einem Monitoring bezüglich der Auslastung (km-Leistung/Jahr). Die Berechnung der KFZ-Amortisation im Vergleich zum amtlichen Kilometergeld dient als Grundlage für die Feststellung der Auslastung [...]. Fuhrparkerweiterungen erfolgen nur nach nachgewiesenem Bedarf (tatsächliche km/Leistung/Jahr liegt über Schwellenwert). Zudem muss beachtet werden, dass es sich nur um eine Jahresbetrachtung (2015) handelt. Um einen validen Durchschnittswert zu erhalten, bedarf es einer mehrjährigen Betrachtung. Der derzeit aus dem Jahr 2015 angenommene Schwellenwert wird aufgrund der tatsächlichen Kostenabrechnung - basierend auf den Werten im RA 2016 und der Folgejahre - einer kontinuierlichen Überprüfung unterzogen. [...]*

Weiters erfolgen Abweichungsanalysen im Fuhrparkbereich in Form von Laufleistungsanalysen welche der Bedarfsplanung zugrunde gelegt werden. Seit Oktober 2016 läuft eine Evaluierung der Heimfahrtsgenehmigungen. [...] Aufgrund

der dadurch gewonnenen aussagekräftigen Analysedaten kann bei den Beschaffungen im Jahr 2018 und 2019 bereits auf sich ändernde Anforderungen (insbesondere in mengenmäßiger Hinsicht) Rücksicht genommen werden.“

(3) Das Land legte die PKW-Bedarfsplanungen der Baudirektion und des LAD-Fuhrparks für das Jahr 2015 und 2016 vor. Eine umfassende KFZ-Bedarfsplanung, die sämtliche Fahrzeuge³ aller Dienststellen berücksichtigte, legte es nicht vor.

- 12.2 Der BLRH hielt fest, dass das Land eine Bedarfsplanung erstellte. Diese war allerdings auf PKW beschränkt. KFZ wie beispielsweise technische Nutzfahrzeuge fanden keine Berücksichtigung. Ferner fehlten Informationen wie beispielsweise aus Dienstreisen oder Heimfahrtsgenehmigungen. Die Bedarfsplanung war daher nur eingeschränkt nachvollziehbar und nicht vollständig.

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

13 Einbeziehung KFZ-Nutzer und KFZ-Vergabekoordinator/en in die Bedarfsplanung

- 13.1 (1) Im Vorbericht bemängelte der BLRH, dass die Einbeziehung der PKW-Nutzer in die Bedarfsplanung des LAD-Fuhrparks uneinheitlich und lückenhaft dokumentiert war.

Er empfahl die KFZ-Nutzer und den KFZ-Vergabekoordinator nachweislich in die Bedarfsplanung einzubeziehen. *(siehe Vorbericht III. Teil-3.14.2)*

(2) Das Land konkretisierte teilweise die Aufzeichnungspflichten für KFZ-Nutzer. Eine Auswertung der bisher geführten Aufzeichnungen legte das Land nicht vor. Somit konnte deren Analyse keine Grundlage für die Bedarfsplanung bilden.

Der Leiter des Referates Fuhrparkmanagement nahm die Aufgaben eines KFZ-Vergabekoordinators wahr. Er erstellte die KFZ-Bedarfsplanung seit Oktober 2016.

- 13.2 Der BLRH bemängelte, dass das Land ausschließlich den KFZ-Vergabekoordinator der Baudirektion in die Bedarfsplanung einbezog.

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

- 13.3 Das Land teilte in seiner Stellungnahme dazu mit, dass zumindest der KFZ-Vergabekoordinator der Baudirektion den Kontakt mit den Nutzern aufrecht hält. Eine direkte Einbindung aller KFZ-Nutzer ist jedoch nach Ansicht des Landes weder zweckmäßig noch könnte die Wirtschaftlichkeit des Fuhrparks dadurch gewährleistet werden. Der Leiter des Referates Fuhrparkmanagement koordiniert laufend den Bedarf mit dem KFZ-Vergabekoordinator der Baudirektion.

- 13.4 Der BLRH stellte klar, dass der effiziente Einsatz öffentlicher Mittel bei der Beschaffung von KFZ eine umfassende Bedarfsplanung erforderte. Mangels Dokumentation zur Bedarfsplanung waren die Aussagen für den BLRH nicht nachvollziehbar und somit auch nicht abschließend zu beurteilen.

³ Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, technische Nutzfahrzeuge, etc.

14 Einbeziehung personeller Entwicklungen, Außendienste und Reisekosten in die PKW-Bedarfsplanung

- 14.1 (1) Der BLRH vermerkte im Vorbericht kritisch, dass die personellen Entwicklungen in den einzelnen Abteilungen, die Anzahl der Außendienste und insbesondere die Entwicklung der Reisekosten in der PKW-Bedarfsplanung keine explizite Berücksichtigung fanden.

Er empfahl die personellen Entwicklungen in den einzelnen Abteilungen, die Anzahl der Außendienste und insbesondere die Entwicklung der Reisekosten in die PKW-Bedarfsplanung explizit einzubeziehen. (siehe Vorbericht III. Teil-3.14.2)

(2) Das Land teilte dazu mit: *„Eine für die Bedarfsplanung relevante Auswertung des km/Geldes kann derzeit nur unter größtem administrativem Aufwand erstellt werden. [...] Eingangs wird festgehalten, dass Auswertungen im Zusammenhang mit Dienstreisen von Landesbediensteten derzeit mangels entsprechender Tools nicht auf elektronischem Weg erfolgen können, sodass für Auswertungen Unterlagen in Schriftform wie Karteikarten und Durchschläge des Abrechnungsformulars herangezogen und von den MitarbeiterInnen des Referates Zulagen und Reisekosten händisch bearbeitet werden müssen.*

Durchschnittlich fallen ca. 5000 Dienstreisen pro Kalenderjahr an. Aus den Karteikarten, die für jeden Bediensteten, der Dienstreisen versieht, angelegt werden bzw. wurden, kann vorerst nur entnommen werden, dass er in einem bestimmten Jahr Dienstreisen unternommen hat, sowie den Betrag, der ihm pro Abrechnung zugesprochen wurde.

[...] Im Nachhinein kann anhand der Reiserechnung oft gar nicht gesagt werden, ob der Bedienstete ein Mitfahrer war oder den DW verwendet hat, weil viele Kollegen das auf der Reiserechnung nicht vermerken.

Das geht in diesen Fällen nur aus dem Dienstreiseauftrag hervor, was bedeutet, dass nicht nur die Reiserechnungen, sondern auch die Dienstreiseaufträge durchzuschauen wären, um konkrete Zahlen liefern zu können.

Aus dem oben dargestellten Ablauf ist ersichtlich, dass dies nur mit beträchtlichem Aufwand bewerkstelligbar wäre.“

- 14.2 Der BLRH kritisierte, dass das Land die Anzahl der Außendienste und insbesondere die Entwicklung der Reisekosten nicht analysierte. Somit lagen nach wie vor keine vollständigen Grundlagen für die PKW-Bedarfsplanung vor.

Der BLRH hielt seine Kritik und Empfehlung aufrecht.

- 14.3 Das Land wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass derzeit die Ausrollung des Elektronischen Dienstreisemanagements (EDRM) auf die Abteilungen und Dienststellen des Landes läuft. Damit werden ab der vollständigen Implementierung des EDRM neben der elektronischen Abwicklung der Dienstreiseanträge, deren Genehmigung und der Abrechnung der Dienstreisen verschiedene Auswertungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Dadurch können Auswertungen wie z.B. die Anzahl der Reisebewegungen sowie die abgerechneten Reisekosten bezogen auf die einzelnen Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter, das jeweilige Hauptreferat oder die jeweilige Abteilung durchgeführt werden und als Grundlage für die von der innerhalb des Amtes der Bgld. Landesregierung zuständigen Organisationseinheit durchzuführenden Bedarfsplanung Verwendung finden. Die Einbeziehung der Entwicklung der Reisekosten wird zukünftig erfolgen.

15 Steuerliche Aspekte bei der PKW-Bedarfsplanung

- 15.1 (1) Der BLRH bemängelte, dass die Nutzung steuerlicher Vorteile durch gezielte Auswahl bestimmter Fahrzeugmodelle oder Antriebsarten nicht dokumentiert war. Inwieweit steuerliche Aspekte in der PKW-Bedarfsplanung berücksichtigt worden waren, konnte der BLRH nicht beurteilen.

Er empfahl steuerliche Aspekte bei der PKW-Bedarfsplanung zu berücksichtigen und steuerliche Vorteile weitgehend zu nutzen. *(siehe Vorbericht III. Teil-3.14.2)*

(2) Das Land konnte dazu keine Dokumentation vorlegen. Es nahm dazu wie folgt Stellung: *„Durch die Beschaffung schadstoffarmer Fahrzeuge wird der Steuervorteil (CO2-Bonus) automatisch lukriert. Das Land ist jedoch nicht vorsteuerabzugsberechtigt, damit kann dieser Vorteil nicht genutzt werden.*

Um sonstige Steuervorteile in Anspruch nehmen zu können, werden die Einsatzmöglichkeiten von Elektrofahrzeugen intensiv geprüft. So ist z.B. angedacht, die beiden Postfahrzeuge der LAD durch ein Elektrofahrzeug [XXX] zu ersetzen. Es wurde auch schon mit [XXX] Kontakt aufgenommen, um hier Synergien nutzen zu können. [...] Die Ausnützung steuerlicher Vorteile fand insofern Berücksichtigung, als grundsätzlich Fahrzeuge angeschafft wurden, die in der jeweiligen Kategorie einen minimalen Schadstoffausstoß aufweisen [...].“

- 15.2 Der BLRH bemängelte, dass das Land nicht dokumentierte, inwieweit es steuerliche Vorteile durch gezielte Auswahl bestimmter Fahrzeugmodelle oder Antriebsarten ausnützte.

Der BLRH hielt seine Kritik und Empfehlung aufrecht.

- 15.3 Das Land führte in seiner Stellungnahme aus, dass steuerliche Aspekte bei der Bedarfsplanung zwar berücksichtigt werden, diese jedoch nicht das einzige Auswahlkriterium darstellen. Es wird auf ein ausgewogenes Kosten-Nutzen-Verhältnis Bedacht genommen. Eine Dokumentation allfälliger steuerlicher Vorteile wird zukünftig erfolgen.

16 Rahmenverträge unter Einhaltung der vergaberechtlichen und organisatorischen Bestimmungen

- 16.1 (1) Im Vorbericht beanstandete der BLRH, dass die Rahmenvereinbarung auf unbestimmte Zeit abgeschlossen worden war. Der BLRH erkannte darin einen Widerspruch zu den vergaberechtlichen Bestimmungen. Dem gegenüber referenzierte der Sachverhalt des zugrundeliegenden Sitzungsakts für den Regierungsbeschluss vom 26.07.2005 auf eine Vertragsdauer von sechs Jahren und 100 Fahrzeuge (50 + optionale Erweiterung um 50).

Er empfahl Rahmenverträge nur befristet und unter Einhaltung der vergaberechtlichen Bestimmungen abzuschließen. Regierungsbeschlüsse bzw. Verträge sollten mit dem zugrundeliegenden Sitzungsakt (Sachverhalt) übereinstimmen. Abweichungen wären entsprechend zu vermerken. (siehe Vorbericht III. Teil-2.10.2, 3.9.2, 3.11.2, 3.16.2, 3.20.2)

(2) Dazu hielt das Land fest, „dass das Referat Zentrale Beschaffung bis dato keine neuen Rahmenvereinbarungen abgeschlossen hat. Die Zentrale Beschaffung hat lediglich aus bestehenden Rahmenvereinbarungen der BBG GmbH abgerufen.“

Im Prüfungszeitraum wurde der bestehende Rahmenvertrag nicht geändert, jedoch für zukünftige Einzelvertragsabschlüsse ab 01.01.2017 im Hinblick auf Bekanntgabe des Zinssatzes und Bewertung der Schäden am Vertragsende, entsprechend der Empfehlung durch den externen Berater, aber klargestellt [...].“

(3) Das Land übermittelte eine Liste von Beschaffungen auf Grundlage von Rahmenvereinbarungen inklusive der referenzierenden Geschäftszahl (GZ). Diese Liste sollte die seit Einführung des Beschaffungsmonitoring erfassten Beschaffungen darstellen. Das Dokument enthielt keine Informationen über den dargestellten Zeitraum, den Ersteller, das Erstellungsdatum sowie keine Seitennummerierung.

(4) Das Land schloss laut den vorgelegten Inventarlisten von 2014 bis 2016 zumindest 79 weitere PKW-Leasing-Einzelverträge auf Basis der bestehenden Rahmenvereinbarung ab. Das Land gab bekannt, künftig PKW des Kleinwagensegmentes zu kaufen anstatt zu leasen.

- 16.2 Der BLRH hielt fest, dass das Land bis Ende 2016 zumindest 79 weitere PKW-Leasing-Einzelverträge auf Basis des bestehenden Rahmenvertrages vom Juli 2005 abschloss.

Dies, obwohl die Bgld. LReg im Juli 2005 einen Rahmenvertrag über maximal 100 Leasing-PKW genehmigte. Der BLRH stellte bereits im Rahmen der Überprüfung aus dem Jahr 2014 eine Überschreitung um 68 Fahrzeuge (Stichtag 31.12.2013) fest.

Das Land gab jedoch bekannt, künftig PKW des Kleinwagensegmentes zu kaufen anstatt zu leasen.

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

- 16.3 Das Land hielt in seiner Stellungnahme fest, dass es zwischen 2014 und 2016 zu den maximal 100 Leasing-PKW gemäß Rahmenvertrag zumindest 79 weitere Einzelverträge abschloss. Dabei hat das Land im Prüfzeitraum „69 von 79“

Fahrzeugen ersetzt und sechs weitere auf das Leasingmodell umgestellt. Vier Fahrzeuge im PKW-Segment schaffte das Land neu an.

17 Evaluierung der rechtlichen und wirtschaftlichen Grundlagen der PKW-Beschaffung

17.1 (1) Der BLRH kritisierte im Vorbericht, dass das Land keine detaillierten Gesamtkostenbetrachtungen des Fuhrparkwesens bzw. der PKW-Beschaffung anstellte. Die Wirtschaftlichkeit der PKW-Beschaffung von 2008 bis 2013 konnte der BLRH daher nicht beurteilen.

Er empfahl die rechtlichen und wirtschaftlichen Grundlagen der PKW-Beschaffung umfassend zu evaluieren. Dies sollte anhand einer Gesamtkostenbetrachtung des Fuhrparkwesens erfolgen. Weiters wären die maßgeblichen Verwaltungssysteme einander gegenüberzustellen bzw. zu bewerten. Auf dieser Grundlage sollte eine Neuausschreibung der Leistungen vorgenommen werden. (siehe Vorbericht III. Teil-3.9.2, 3.12.2, 3.13.2, 3.14.2)

(2) Das Land beauftragte im Juli 2015 einen externen Berater zur „Optimierung der Fuhrpark-Situation“. Der Auftrag beinhaltete die „Ausarbeitung von strukturellen, organisatorischen und strategischen Maßnahmen zur Reorganisation des Fuhrparks.“

Im Wesentlichen empfahl der externe Berater folgende Maßnahmen:

1. Implementierung einer Fuhrparkmanagementsoftware
2. Prüfung der Einsatzmöglichkeit einer Pool Car Software
3. Operativ-strategische Handlungsmöglichkeiten zur Optimierung des Fuhrparkmanagementvertrages
4. Übergeordneter strategischer Fuhrparkleiter
5. Einhaltung der Energieeffizienzrichtlinie
6. Dienstwagenordnung Car Policy
7. Bedarfsplanung und Beschaffungsstrategie

17.2 Der BLRH stellte fest, dass das Land rechtliche und wirtschaftliche Grundlagen der PKW-Beschaffung evaluieren ließ. Er erkannte darin jedoch keine Evaluierung des gesamten Fuhrparkwesens, da diese nur auf einzelne Segmente wie beispielsweise jenem der „Kleinwagen“ beschränkt war.

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

18 Umsetzung der Endenergieeffizienzrichtlinie

18.1 (1) Im Vorbericht stellte der BLRH fest, dass über die Erfüllung der Bestimmungen des Art. 7 Abs. 3 und 4 der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zur Umsetzung der Endenergieeffizienzrichtlinie keine spezifischen Nachweise vorlagen. In welchem Ausmaß diese Bestimmungen bei der KFZ-Beschaffung Berücksichtigung fanden, konnte der BLRH nicht beurteilen.

Er empfahl die maßgeblichen Entscheidungs-, Genehmigungsprozesse und Dienstweisungen lückenlos zu dokumentieren. (siehe Vorbericht III. Teil-2.7.2)

(2) Das Land äußerte sich wie folgt: *„Bei der Beschaffung wird automatisch auf schadstoffarme und damit energieeffiziente Fahrzeuge Bedacht genommen. z.B. besteht der Anteil der Leasingfahrzeuge nur mehr aus 2 Fahrzeugen der Schadstoffemissionsklasse Euro 4, 79 Fahrzeugen der Schadstoffemissionsklasse Euro 5 und 56 Fahrzeugen der Schadstoffemissionsklasse Euro 6 PKW´s.*

Die Emissionsklassen Euro 5 und 6 entsprechen dem derzeitigen Stand der Technik. Sämtliche Folgebeschaffungen orientieren sich an der neuesten Technologie. Ein Einsatz von Elektrofahrzeugen wird, aufgrund der Markverfügbarkeit von mittlerweile technisch bereits erprobten Fahrzeugen, überlegt. Eine Entscheidung über Anzahl und Typen wird jedoch sinnvollerweise erst nach Veröffentlichung der Ausschreibung von Elektrofahrzeugen durch die BBG erfolgen. Mit der Veröffentlichung ist voraussichtlich im April 2017 zu rechnen.“

(3) Das Land konnte keine Dokumentation über Entscheidungs-, Genehmigungsprozesse bzw. Dienstanweisungen hinsichtlich der Umsetzung der Endenergieeffizienzrichtlinie übermitteln.

- 18.2 Der BLRH kritisierte, dass das Land keine Dokumentation über Entscheidungs-, Genehmigungsprozesse bzw. Dienstanweisungen für die Umsetzung der Endenergieeffizienzrichtlinie vorlegen konnte. Er konnte aufgrund der fehlenden Dokumentation nicht beurteilen, inwieweit das Land die Bestimmungen des Art. 7 Abs. 3 und 4 der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zur Umsetzung der Endenergieeffizienzrichtlinie umsetzte.

Der BLRH hielt seine Kritik und Empfehlung aufrecht.

- 18.3 Das Land hielt in seiner Stellungnahme fest, dass es künftig bei Entscheidungs-, Genehmigungsprozessen bzw. im Rahmen von Dienstanweisungen darauf achten wird eine ausreichende Dokumentation hinsichtlich der Umsetzung der Endenergieeffizienzrichtlinie sicherzustellen.

19 Bedarfsplanung unter Berücksichtigung von Abweichungsanalysen

- 19.1 (1) Im Vorbericht stellte der BLRH kritisch fest, dass das Land keine Abweichungsanalysen bei der PKW-Beschaffung vornahm. Er wies darauf hin, dass die Beschaffungsverfügung 2005 die Durchführung von Abweichungsanalysen vorsah.

Der BLRH empfahl, Abweichungsanalysen vorzunehmen und der Bedarfsplanung zugrunde zu legen. (siehe Vorbericht III. Teil-3.15.2)

(2) Das Land teilte dazu mit: *„Abweichungsanalysen im Bereich Leasing sind durch den Zugang zur Software des Vertragspartners (FPM-Vereinbarung) möglich. Aufgrund der Analysen (Min-/der/Mehr/km) werden Fahrzeuge unter den Nutzern getauscht, um die vereinbarte Kilometerleistung nicht zu über-/unterschreiten.“*

(3) Das Land legte eine Abweichungsanalyse von 129 Leasing-PKW vor. Jeweils 30 Einträge enthielten den Vermerk „kein aktueller Kilometerstand vorhanden“ bzw. „Vertragslaufzeit zu gering“. Es war nicht dokumentiert, ob die Abweichungsanalyse diese PKW umfasste.

Abweichungsanalysen für die restlichen „Nicht-Leasing-PKW“ des Landes lagen nicht vor. Eine Bedarfsplanung des gesamten PKW-Bereichs war nicht vorhanden.

- 19.2 Der BLRH hielt fest, dass das Land Abweichungsanalysen für PKW erstellte. Aus den vorgelegten Informationen konnte er allerdings nicht nachvollziehen, ob diese sämtliche PKW des Landes berücksichtigten. Nach Ansicht des BLRH stellten diese keine vollständige Grundlage für eine umfassende Bedarfsplanung dar.

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

20 Vollständigkeit der Inventarlisten der KFZ-Bestände

- 20.1 (1) Der BLRH vermerkte im Vorbericht kritisch, dass die Inventarlisten des LAD-Fuhrparks unvollständig waren.

Er empfahl auf die Vollständigkeit der Inventarlisten zu achten und sämtliche KFZ-Bestände nachvollziehbar zu erfassen. (siehe Vorbericht III. Teil-3.18.2)

(2) Das Land konnte keine überprüften und alle KFZ beinhaltenden Inventarlisten für die Jahre 2015 bzw. 2016 vorlegen.

Die Inventarlisten der Baudirektion zu den Stichtagen 31.12.2015 bzw. 31.12.2016 enthielten keine Informationen zum Ersteller, Erstellungsdatum, Prüf- sowie Freigabevermerke.

Die übermittelten „Verzeichnisse über Dienstkraftfahrzeuge“ der LAD-Garage zum Stichtag 31.12.2015 umfassten keine Informationen zum Ersteller sowie Prüfvermerke. Die „Inventarliste Fuhrpark LAD-Garage“ zum Stichtag 31.12.2016 enthielt keine Informationen zum Ersteller, Erstellungsdatum sowie unklare bzw. mangelhafte Prüf- sowie Freigabevermerke.

(3) In seiner Fragenbeantwortung merkte das Land dazu an: *„Für die Vollständigkeit und Richtigkeit der Inventarerfassung sind sowohl das Referat Fuhrparkmanagement für den LAD-Fuhrpark als auch die Baudirektion für deren Fuhrpark verantwortlich. Im Referat Fuhrparkmanagement erfolgt die Inventarisierung durch einen Mitarbeiter, die Überprüfung der Richtigkeit erfolgt durch den Referatsleiter. Das zentrale Monitoring erfolgt über das Referat Fuhrparkmanagement.“*

In der Baudirektion ist ausschließlich der zentrale Inventarverwalter für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Inventarerfassung zuständig. Es wird zumindest einmal jährlich die Richtigkeit der Inventarlisten mit dem jeweiligen Leiter der Organisationseinheit überprüft.“

20.2 Der BLRH kritisierte, dass das Land keine vollständigen KFZ-Inventarlisten für die Jahre 2015 bzw. 2016 vorlegen konnte. Aus den vom Land vorgelegten Informationen war es dem BLRH nicht möglich einen stichtagsbezogenen KFZ-Bestand zu ermitteln. Weiters enthielten die Listen keine bzw. unzureichende Prüfvermerke.

Der BLRH hielt seine Kritik und Empfehlung aufrecht.

20.3 Das Land nahm dazu folgend Stellung: *„Mit der Aufnahme der Tätigkeiten des Referates Fuhrparkmanagements wurde intensiv an der Aktualisierung der Inventarlisten gearbeitet, sodass durch Auswertung der jeweiligen Bestandslisten vollständige Inventarlisten für den Bereich PKW mit Stichtag 31.12.2015 und 31.12.2016 vorhanden sind. Diese wurde auf Anregung des LRH um das Erstellungsdatum sowie den Verfasser ergänzt. [...] Die Empfehlung des BLRH klare und mangellose Prüf- sowie Freigabevermerke zu erstellen wird künftig umgesetzt werden.“*

21 Regelung zur Abrechnung und Kontrolle des PKW-Leasingentgelts

21.1 (1) Im Vorbericht bemängelte der BLRH die uneinheitliche Abrechnung der Leasingentgelte für die Poolfahrzeuge des LAD-Fuhrparks am Beispiel der Biologischen Station Illmitz (BSI). Insbesondere bestanden keine schriftlichen Festlegungen über die Zuständigkeiten der Beschaffung, Verwaltung und Entgeltabrechnung der PKW. Der LAD-Fuhrpark und die BSI leisteten für einen PKW von April bis Juni 2013 zeitgleich Leasingentgelte. Der BLRH wies kritisch darauf hin, dass der BSI die betreffenden Einzelverträge nicht vorlagen. Die Dienststelle führte nach eigenen Aussagen zumindest ab Jänner 2012 keine umfassende Rechnungsprüfung durch. Auf welcher Grundlage die Zahlungsanweisung erfolgte, konnte der BLRH nicht nachvollziehen.

Er empfahl die Abrechnung des PKW-Leasingentgelts zu vereinheitlichen bzw. klar zu regeln. Dabei wären die internen Kontrollmechanismen umfassend zu evaluieren und an die Erfordernisse anzupassen. (siehe Vorbericht III. Teil-3.18.2)

(2) Das Land hielt dazu fest: *„Durch die Einrichtung des Referats Fuhrparkmanagements ist ein zentrales Monitoring gewährleistet. Durch den Zugang zur Software des Vertragspartners (FPM-Vereinbarung) können laufend Abweichungsanalysen erstellt werden.“*

(3) Des Weiteren teilte das Land dazu mit: *„Im Zuge der Umsetzung des Projekts "ERV - Elektronische Eingangsrechnungsverarbeitung in XXX" und der damit verbundenen Pilotphase in der Landesamtsdirektion (Start: 12.09.2016), werden sämtliche Rechnungen, ausschließlich und durchgehend im XXX elektronisch erfasst, verarbeitet, genehmigt, gebucht und angewiesen.“*

Schon bei der "Ersterfassung" in der Fachabteilung als auch bei der "Vorerfassung" in der Buchhaltung wird jede Rechnung durch XXX auf folgende Parameter-Übereinstimmungen geprüft:

- Referenz
- Rechnungsdatum
- Kreditor
- Rechnungsbetrag

Stimmen obige Parameter überein, weist XXX automatisch auf die bereits vorhandene Rechnung hin.“

(4) Das Land legte keine ausreichenden Regelungen zur Anordnungsbefugnis, einheitlichen Abrechnung und internen Kontrolle des PKW-Leasingentgelts vor.

- 21.2 Der BLRH kritisierte, dass das Land keine Regelungen zur Abrechnung des PKW-Leasingentgelts erließ.

Der BLRH hielt seine Kritik und Empfehlung aufrecht.

- 21.3 In der Stellungnahme hielt das Land fest, dass durch die Einrichtung der elektronischen Eingangsbuchungsverarbeitung aufgrund verschiedener Parameter Doppelverrechnungen erkannt werden, somit eine doppelte Anweisung ausgeschlossen ist. Eine Regelung zur Abrechnung von PKW-Leasingentgelten hält das Land nicht erforderlich, da die Entgelte nach Vertragsabschluss zentral von der Buchhaltung bezahlt werden. Rechnungen für Sonderleistungen (Selbstbehalt Unfall, etc.) werden getrennt erstellt und nach fachtechnischer, sachlicher und rechnerischer Prüfung zur Anweisung gebracht.

22 Bereitstellung eines Dienstwagens für den LSR-Präsidenten sowie Benützungsbeträge für Fahrzeug- und Personalbereitstellungen

- 22.1 (1) Der BLRH stellte im Vorbericht die Bereitstellung eines Dienstwagens mit Chauffeur für den Amtsführenden Präsidenten des Bgld. Landesschulrats grundsätzlich in Frage. Er betrachtete dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass gemäß § 8 Bgld. Landesbezügegesetz ausschließlich dem Präsidenten des Bgld. Landtages und den Mitgliedern der Bgld. LReg ein Dienstwagen gebührte. Der BLRH kritisierte, dass das Land den vom Amtsführenden Präsidenten des Bgld. Landesschulrats dafür zu entrichtenden Benützungsbetrag nicht an die erfolgten Fahrzeugwechsel bzw. (höheren) Bruttokaufpreise anpasste. Dem Land Burgenland entstand dadurch ein Fehlbetrag von zumindest rund 4.668 EUR.

Der BLRH empfahl, die Bereitstellung eines Dienstwagens mit Chauffeur für den LSR-Präsidenten auf Basis einer Gesamtkostenbetrachtung zu evaluieren. Diese Gesamtkostenbetrachtung wäre einem Kostenvergleich mit unterschiedlichen Nutzungsmodellen zu unterziehen. Im Fall der weiteren Fahrzeug- und Personalbereitstellung durch das Land wären klare rechtliche Grundlagen zu schaffen. Weiters empfahl er, Benützungsbeträge für Fahrzeug- und Personalbereitstellungen ausschließlich auf Grund der zu schaffenden rechtlichen

Grundlagen einzuheben und entsprechend anzupassen. (siehe Vorbericht III. Teil-3.19.2)

(2) Das Land legte keine Dokumentation über die Evaluierung der Bereitstellung eines Dienstwagens mit Chauffeur für den LSR vor. Auch für andere Fahrzeug- und Personalbereitstellungen stellte das Land keine Regelungen für Benützungsbeträge zur Verfügung.

(3) Das Land nahm dazu wie folgt Stellung: *„Der Empfehlung des LRH wurde gefolgt. Dem Amtsführenden Präsidenten des Landesschulrates wird im Bedarfsfall auf Anforderung ein Dienstkraftwagen aus dem Pool der Verfügungsfahrzeuge zur Verfügung gestellt. Aufgrund des Regierungsbeschlusses vom 27.1.2015, wonach dem Amtsführenden Präsidenten des Landesschulrates im Bedarfsfall auf Anforderung ein Dienstkraftwagen aus dem Pool der Verfügungsfahrzeuge zur Verfügung gestellt wird, war die Einbehaltung eines Benützungsbetrages gemäß § 8 Bgld. Landesbezügegesetz obsolet.“*

- 22.2 Der BLRH kritisierte, dass das Land die Nutzung des Dienstwagens mit Chauffeur für den LSR ohne Evaluierung der bisherigen Nutzung neu regelte. Durch diese Vorgangsweise konnte keine Aussage über den tatsächlichen Bedarf sowie die Effizienz bzw. Wirkung der Neuregelung getroffen werden. Das Land erließ auch keine Regelungen für Benützungsbeträge für andere Fahrzeug- und Personalbereitstellungen.

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als nicht umgesetzt.

23 Bereitstellung von externen Werbefahrzeugen

- 23.1 (1) Im Vorbericht kritisierte der BLRH, dass den Pachtverträgen über die Bereitstellung der Werbefahrzeuge für die LFS Eisenstadt und Neusiedl am See keine Beschlüsse der Bgld. LReg gemäß § 2 Abs. 26 GeOL zugrunde lagen.

Der BLRH empfahl die Bereitstellung von externen Werbefahrzeugen auf Vereinbarkeit mit den Compliance-Regelungen des Landes Burgenland zu prüfen. Auf dieser Grundlage sollten verbindliche Richtlinien auf Landesebene beschlossen werden. (siehe Vorbericht III. Teil-3.20.2)

(2) Das Land erstellte keine Richtlinien für die die Bereitstellung von externen Werbefahrzeugen. Es gab dazu bekannt: *„Der Werbevertrag des ehemals benützten Werbefahrzeuges in der LFS Neusiedl lief aus und wurde nicht verlängert. Das Werbefahrzeug der LFS Eisenstadt wurde mit einem 5-jährigen Vertragszyklus abgeschlossen, letztmalig wurde das Fahrzeug am 24.7.2014 ersetzt. Die Kündigung wurde mit Schreiben vom 17.2.2017 ausgesprochen. Das letzte Werbefahrzeug läuft somit mit 24.7.2019 aus.“*

Sonstige Werbefahrzeuge sind nicht in Verwendung. Die Nutzung von Werbefahrzeugen ist künftig nicht geplant. Die Regelung durch die bestehende Compliance Richtlinie wird daher für ausreichend erachtet.“

23.2 Der BLRH stellte fest, dass das Land keine Richtlinien für die Bereitstellung von externen Werbefahrzeugen erstellte. Er anerkannte jedoch die Vertragskündigung, die allerdings erst 25 Monate nach Veröffentlichung des Prüfberichtes und nach Einleitung der Follow-Up-Prüfung erfolgte. Die verspätete Kündigung sah der BLRH im Zusammenhang mit der Ankündigung auf die Nutzung externer Werbefahrzeuge künftig generell zu verzichten.

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

Schlussbemerkungen

Zusammenfassend wies der BLRH auf die sieben noch nicht umgesetzten Empfehlungen des Vorberichtes vom Dezember 2014 hin und regte deren Umsetzung an:

- Eine Dienstwagenordnung (Car Policy) auf Landesebene zu beschließen und der Bedarfsplanung zugrunde zu legen. *(siehe Vorbericht III. Teil-3.12.2)*
- Die personellen Entwicklungen in den einzelnen Abteilungen, die Anzahl der Außendienste und insbesondere die Entwicklung der Reisekosten in die PKW-Bedarfsplanung explizit einzubeziehen. *(siehe Vorbericht III. Teil-3.14.2)*
- Steuerliche Aspekte bei der PKW-Bedarfsplanung zu berücksichtigen und steuerliche Vorteile weitgehend zu nutzen. *(siehe Vorbericht III. Teil-3.14.2)*
- Die Bestimmungen der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zur Umsetzung der Endenergieeffizienzrichtlinie einzuhalten bzw. deren Erfüllung nachvollziehbar zu dokumentieren. *(siehe Vorbericht III. Teil-2.7.2)*
- Auf die Vollständigkeit der Inventarlisten zu achten. *(siehe Vorbericht III. Teil-3.18.2)*
- Die Abrechnung des PKW-Leasingentgelts zu vereinheitlichen bzw. klar zu regeln. Dabei wären die internen Kontrollmechanismen umfassend zu evaluieren und an die Erfordernisse anzupassen. *(siehe Vorbericht III. Teil-3.18.2)*
- Im Fall der weiteren Fahrzeug- und Personalbereitstellung durch das Land Burgenland wären klare rechtliche Grundlagen zu schaffen. *(siehe Vorbericht III. Teil-3.19.2)*

Eisenstadt, im Oktober 2017

Der Landes-Rechnungshofdirektor

Mag. Andreas Mihalits, MBA eh.

Stellungnahme der geprüften Stelle

Zum vorläufigen Prüfungsergebnis der Follow-Up-Prüfung

**Überprüfung des Beschaffungswesens
im Land Burgenland,
insbesondere die Beschaffung von Dienstfahrzeugen**

übermittelte das **Land Burgenland** eine Stellungnahme.

Zahl: LAD-GS/AR.LRH-10023-38-2017

verfasst am: 05.10.2017

Umfang: 16 Seiten (Anschreiben, Äußerung, Vollständigkeitserklärung)

eingelangt am: 10.10.2017



LAND BURGENLAND

LANDESAMTSDIREKTION – GENERALSEKRETARIAT – RECHT
HAUPTREFERAT ALLGEMEINE RECHTSANGELEGENHEITEN

Amt der Bgld. Landesregierung, Europaplatz 1, 7000 Eisenstadt

An den
Burgenländischen Landes-Rechnungshof
Europaplatz 1
7000 Eisenstadt

Eisenstadt, am 5.10.2017
Sachb.: Yvonne Sedlatschek
Tel.: +43 5 7600-2427
Fax: +43 5 7600-61884
E-Mail: post.gs-ar@bgld.gv.at

Zahl: LAD-GS/AR.LRH-10023-38-2017

Betreff: Vorläufiges Prüfungsergebnis des Bgld. Landesrechnungshof betreffend die Follow-Up-Prüfung "Überprüfung des Beschaffungswesens im Land Burgenland, insbesondere die Beschaffung von Dienstfahrzeugen"; Äußerung (Abgabefrist: 11.10.2017)

Bezug: LRH-320-15/8-2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

die burgenländische Landesregierung teilt mit, dass beiliegende Äußerung zu vorläufigem Prüfungsergebnis des Bgld. Landes-Rechnungshof betreffend Follow-Up-Prüfung "Überprüfung des Beschaffungswesens im Land Burgenland, insbesondere die Beschaffung von Dienstfahrzeugen" abgegeben wird.

Beilagen:

Äußerung

Vollständigkeitserklärung

Mit freundlichen Grüßen!

Für die Landesregierung:
Der Landesamtsdirektor:
Mag. Ronald Reiter, MA



Dieses Dokument wurde amtsigniert.
Siegelprüfung und Verifikation unter
www.burgenland.at/amsignatur

Amt der Burgenländischen Landesregierung • A-7000 Eisenstadt • Europaplatz 1 • t: +43 5 7600-0 • f: +43 2682 61884
e-mail: ambringen@bgld.gv.at • Bitte Geschäftszahl anführen • www.burgenland.at • DVR: 0066737 • UID: ATU37264900

Seite 1 von 1

Äußerung der Burgenländischen Landesregierung
zum vorläufigen Prüfungsergebnis der Follow-Up-Prüfung
des Bgld. Landesrechnungshof:

**“Überprüfung des Beschaffungswesens im
Land Burgenland, insbesondere die Beschaffung
von Dienstfahrzeugen”**



Die Burgenländische Landesregierung gibt zum vorläufigen Prüfungsergebnis der Follow-Up Prüfung des Bgld. Landesrechnungshof betreffend "Überprüfung des Beschaffungswesens im Land Burgenland, insbesondere die Beschaffung von Dienstfahrzeugen" folgende Äußerung ab:

I. Ziel der Prüfung

In vorliegendem Bericht führte der Bgld. Landesrechnungshof (BLRH) eine Follow-Up-Prüfung zum Prüfungsbericht „Überprüfung des Beschaffungswesens im Land Burgenland, insbesondere die Beschaffung von Dienstfahrzeugen“ durch.

Die Follow-Up-Prüfung umfasste ausschließlich die im Vorbericht gefassten, unverzüglich umsetzbaren Empfehlungen.

Als Überprüfungszeitraum wurde der 1.1.2015 bis 31.12.2016 festgelegt.

II. Zu einzelnen Abschnitten

(1) Beschaffungsstrategie

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Das Land Burgenland hat im Zuge der Einrichtung des Referates Zentrale Beschaffung eine Gesamtbeschaffungsstrategie im Sinne von strategischen Beschaffungsgrundsätzen erstellt. Diese allgemeinen Grundsätze sollen als Grundlage aller weiteren Regelungen und Aktivitäten im Beschaffungswesen dienen.

Aus Sicht des Landes werden weitere Teilbeschaffungsrichtlinien jedoch auf die jeweilige Beschaffungsgruppe abgestimmt sein. So hat die Strategie für die Beschaffung des Fuhrparks bspw. keinen Konnex zur Beschaffung im Bereich der Drucker und Scanner Lösungen und diese Beschaffung wiederum keinen Konnex zur Beschaffung von Büromöbel.

Betreffend der notwendigen Regelungen (Strategien) zur Steuerung und Überwachung des Beschaffungswesens, siehe folgenden Punkt 2.

(2) Monitoring

Der BLRH sah seine Empfehlungen in den bisher gesetzten Maßnahmen teilweise umgesetzt.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Das Land teilt die Ansicht des Landesrechnungshofs, dass es einer Strategie für die Steuerung und Überwachung des Beschaffungswesens bedarf. Aus

diesem Grund richtete das Land in einem ersten Schritt mit 01.09.2017 ein Monitoringssystem ein, in welches sämtliche Beschaffungen zu erfassen sind.

Zukünftig soll dieses Monitoringsystem, durch die Digitalisierung des Beschaffungsprozesses, automatisiert werden. Detailerläuterungen zum Monitoringsystem werden damit durch Detailerläuterungen zum digitalen Beschaffungsprozess abgelöst und allen Nutzern im System zur Verfügung gestellt.

(10) Transparente Darstellung des KFZ-Bestandes durch Nachweise über die Einhaltung der Systemisierungspläne im Landesvoranschlag bzw. Rechnungsbabschluss

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Der Systemisierungsplan stellt eine Anlage zum Voranschlag dar. Der Systemisierungsplan ist in der VRV nicht vorgesehen, wird jedoch als zusätzliche Anlage dem Voranschlag beigelegt, um dem Landesfinanzreferenten einen stichtagsbezogenen Überblick über die Gesamtanzahl der Fahrzeuge sowie deren geplante Obergrenze für das kommende Budgetjahr zu geben. Er orientiert sich am voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf (Auslastung) an Fahrzeugen im kommenden Budgetjahr und wird jährlich im Rahmen der Budgeterstellung verfasst. Er ist sohin als Obergrenze für die Beschaffungen an Fahrzeugen zu verstehen, die während des Budgetjahres grundsätzlich nicht überschritten werden dürfen.

Mit Aufnahme der Tätigkeit des Referats „Fuhrparkmanagement“ wurde u.a. eine Richtlinie für die „Erstellung des Systemisierungsplans für Fahrzeuge des Landes Burgenland“ erlassen. Die entsprechenden Nachweise über die Einhaltung der im Systemisierungsplan angeführten Obergrenze werden daher beizubringen mit dem Rechnungsabschluss 2017 als Anlage geführt werden.

(11) KFZ-Bedarfsplanung und Dienstwagenordnung (Car Policy)

Der BLRH hielt seine Kritik aufrecht.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Die Bedarfsplanung des LAD Fuhrparks und der Baudirektion unterliegt einem Monitoring im Hinblick auf die bestehenden Erfordernisse bezüglich der Auslastung (km-Leistung/Jahr). Die Berechnung der KFZ-Amortisation im Vergleich zum amtlichen Kilometergeld dient u.a. als Grundlage für die Feststellung der Auslastung der Fahrzeuge. Weiters erfolgen Abweichungsanalysen im Fuhrparkbereich in Form von Laufleistungsanalysen, welcher der Bedarfsplanung zugrunde gelegt werden.

Seit Oktober 2016 werden die Fahrleistungen im Hinblick auf den km-mäßigen Heimfahrtsanteil bzw. der Fahrzeugeauslastung analysiert. Diese Analyse wurde für ein Jahr (bis Oktober 2017) geplant, um repräsentative Ergebnisse zu liefern. Im Anschluss daran wird basierend auf den Ergebnissen der Analyse eine Neubewertung des Bedarfes in allen Dienststellen erfolgen und in weiterer Folge in der Bedarfsplanung berücksichtigt werden und einer kontinuierlichen Überprüfung unterzogen werden.

Zudem werden künftig auch die Reisekostenentwicklungen aufgrund der Implementierung eines elektronischen Dienstreisemanagements als ein ergänzender Parameter in die PKW-Bedarfsplanung miteinfließen.

Fuhrparkerweiterungen erfolgen nur nach nachgewiesenem Bedarf (tatsächliche km/Leistung/Jahr liegt über Schwellenwert).

Hinsichtlich der Dienstwagenordnung (Car Policy) darf erneut auf die derzeit in Geltung stehenden Regelungen des LAD-Fuhrparks sowie der Baudirektion verwiesen werden. An der Aktualisierung sowie Zusammenführung sämtlicher Regelwerke des LAD-Fuhrparks als auch der Abteilung 5 - Baudirektion wird bereits gearbeitet. Im Hinblick darauf, dass einerseits seit Oktober 2016 die Fahrleistungen auf den km-mäßigen Heimfahrtsanteil bzw. der Fahrzeugauslastung über einen Zeitraum eines Jahres analysiert werden und andererseits die Implementierung einer Fuhrparkmanagement-Software für das 4. Quartal 2017 geplant ist, erfolgt die Fertigstellung und in Kraftsetzung der neuen Car Policy

zweckmäßigerweise erst nach Auswertung der oben genannten Daten und Anschaffung der Software.

Die geplante neue Car Policy soll u.a. folgende Themenschwerpunkte umfassen:

- Geltungsbereich
- Organisatorische Maßnahmen
- Kraftfahrzeugrahmenplan = Systemisierungsplan
- Fuhrparklinie
- Beschaffung und Ausscheidung
- Bedarfsprüfung
- Ausstattung
- Zuweisung
- Verwendung (Lenken, Verhalten, Abstellen, etc.)
- Aufgaben der Dienststellenleiter
- Fahrtenbuch (manuell, elektronisch)
- Verwaltung (Verantwortlichkeit, Leistungskontrolle – Monitoring, Technische Veränderung, Ausrüstung)
- Leasingfahrzeuge (Nutzung, Rückgabe, Schadensmeldung, etc.)
- Versicherung
- Zulassung, Abmeldung, Evidenthaltung
- Wartung, Instandsetzung

(12) Anpassung der Ausgaben an den tatsächlichen Bedarf

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Seit Oktober 2016 werden die Fahrleistungen im Hinblick auf den km-mäßigen Heimfahrtsanteil bzw. der Fahrzeugauslastung analysiert. Diese Analyse läuft mind. ein Jahr, um repräsentative Ergebnisse zu liefern. Im Anschluss daran wird basierend auf den Ergebnissen der Analyse eine Neubewertung des Bedarfes in allen Dienststellen erfolgen und in weiterer Folge in der Bedarfsplanung berücksichtigt werden und einer kontinuierlichen Überprüfung unterzogen werden.

Hinsichtlich der weiteren Informationen und Datengrundlagen zur PKW-Bedarfsplanung darf erneut auf den zuvor ausgeführten Punkt 11 verwiesen werden. Zudem werden die budgetär zur Verfügung gestellten Mittel in der Bedarfsplanung mitberücksichtigt.

Ergänzend wird festgehalten, dass das Geräteeanschaffungsprogramm der Baudirektion das Ergebnis der Bedarfsplanung sämtlicher Fahrzeuge (d.h. inkl. LKW, Nutzfahrzeuge, etc.) des Fuhrparks des Landes abbildet. Alle anderen Dienststellen verfügen lediglich über PKWs bzw. vereinzelt über – kleine – Nutzfahrzeuge. Die Gesamtübersicht des gesamten Fuhrparks des Landes liegt dem Referat Fuhrparkmanagement vor.

(13) Einbeziehung KFZ-Nutzer und KFZ-Vergabekordinator/en in die Bedarfsplanung

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Der Fuhrpark des Landes orientiert sich an einer festgesetzten Fuhrparklinie (d.h. definierten Fahrzeugkategorien, -typen, Anspruchsvoraussetzungen, etc.). Diese Linie deckt prinzipiell die allgemeinen Bedürfnisse (Größe, Ausstattung, Komfort, etc.) der Nutzer ab und ermöglicht zudem einen einfachen und unkomplizierten Wechsel der Fahrzeuge zwischen den Nutzern. Mit den Nutzern von Fahrzeugen mit speziellen Bedürfnissen (z.B. Lebensmittelinpektoren, Biologische Station, Labor, Naturschutzorgane: Einbauten/Ausführung) erfolgt eine gesonderte Abstimmung und entsprechende Auswahl der Fahrzeuge (inkl. Ausstattung) nach deren Bedarf. Bei sämtlichen Beschaffungen wird auf die Wirtschaftlichkeit Rücksicht genommen.

Der KFZ-Vergabekordinator in der Baudirektion hält den Kontakt mit den Nutzern aufrecht. Er kann somit unmittelbar auf einen möglichen Bedarf Einfluss nehmen. Eine direkte Einbindung aller KFZ-Nutzer (d.h. jener mit allgemeinen Bedürfnissen) ist weder zweckmäßig noch könnte die Wirtschaftlichkeit des Fuhrparks gewährleistet werden. Der Leiter des Referates Fuhrparkmanagement koordiniert laufend den Bedarf mit dem KFZ-Vergabekordinator der Baudirektion.

(14) Einbeziehung personeller Entwicklungen, Außendienste und Reisekosten in die PKW-Bedarfsplanung

Der BLRH hielt seine Kritik und Empfehlung aufrecht.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Derzeit läuft die Ausrollung des Elektronischen Dienstreisemanagements (EDRM) auf die Abteilungen und Dienststellen des Amtes der Bgld. Landesregierung. Damit werden ab der vollständigen Implementierung des EDRM neben der elektronischen Abwicklung der Dienstreiseanträge, deren Genehmigung und der Abrechnung der Dienstreisen verschiedene Auswertungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Dadurch können Auswertungen wie z.B. die Anzahl der Reisebewegungen sowie die abgerechneten Reisekosten bezogen auf die einzelnen Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter, das jeweilige Hauptreferat oder die jeweilige Abteilung durchgeführt werden und als Grundlage für die von der innerhalb des Amtes der Bgld. Landesregierung zuständigen Organisationseinheit durchzuführenden Bedarfsplanung Verwendung finden.

Die Einbeziehung der Entwicklung der Reisekosten wird zukünftig erfolgen.

Das Vorbringen des BLRH, dass keine Grundlagen für die PKW-Bedarfsplanung vorliegen, ist daher lediglich hinsichtlich des Teilbereiches der Reisekosten zutreffend. Die Bedarfsplanung des LAD Fuhrparks und der Baudirektion unterliegt einem Monitoring im Hinblick auf die bestehenden Erfordernisse bezüglich der Auslastung (km-Leistung/Jahr). Die Berechnung der KFZ-Amortisation im Vergleich zum amtlichen Kilometergeld dient u.a. als Grundlage für die Feststellung der Auslastung der Fahrzeuge. Weiters erfolgen Abweichungsanalysen im Fuhrparkbereich in Form von Laufleistungsanalysen, welcher der Bedarfsplanung zugrunde gelegt werden. Zudem werden die budgetär zur Verfügung gestellten Mittel in der Bedarfsplanung mitberücksichtigt.

(15) Steuerliche Aspekte bei der PKW-Bedarfsplanung

Der BLRH hielt seine Kritik und Empfehlung aufrecht.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Das Land Burgenland ist im Bereich der KFZ-Beschaffungen nicht vorsteuerabzugsberechtigt. Ebenso besteht keine NOVA-Befreiung.

Das Land Burgenland kann daher bei der Beschaffung von Fahrzeugen lediglich bei der Effizienz sowie auf die Bonusregelungen über CO2-Emissionen und bei Fahrzeugen mit alternativen Antrieben steuerliche Vorteile lukrieren.

Das Land Burgenland weist darauf hin, dass steuerliche Aspekte bei der Bedarfsplanung zwar berücksichtigt werden, diese jedoch nicht das einzige Auswahlkriterium darstellen, sondern darauf dass im Hinblick auf ein ausgewogenes Kosten-Nutzen-Verhältnis Bedacht genommen wird (z.B. NOVA-Befreiung von Luxus-Limousinen mit E-Antrieb). Eine Dokumentation allfälliger steuerlicher Vorteile wird zukünftig erfolgen.

(16) Rahmenverträge unter Einhaltung der vergaberechtlichen und organisatorischen Bestimmungen

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Das Land Burgenland weist erneut darauf hin, dass es sich bei der mit der Leasingfirma abgeschlossenen „Vereinbarung“ um einen Rahmenvertrag, und nicht um eine Rahmenvereinbarung gemäß BVerfG 2002, handelt. Dieser Rahmenvertrag wurde im Zuge eines vorhergehenden EU-weiten Ausschreibungsverfahrens vergaberechtskonform auf unbestimmte Zeit abgeschlossen.

Die referenzierten sechs Jahre im Vertrag und im Sachverhalt des zugrundeliegenden Sitzungsaktes bezeichnen hingegen lediglich den Zeitraum, bis zu welchem der gesamte Fuhrpark Gegenstand des Rahmenvertrages werden soll.

Das Land hebt hervor, dass der vom BLRH angeführten Überschreitung der zulässigen Anzahl an Leasingfahrzeugen eine stichtagsbezogene Betrachtung zu Grunde liegt. Festzuhalten ist, dass auf die Laufzeit betrachtet im Prüfungszeitraum keine Erweiterung des Fuhrparks erfolgte. Es wurde lediglich der beste-

hende, für den Dienstbetrieb erforderliche Fuhrpark aufrechterhalten, indem ausscheidende Fahrzeuge ersetzt wurden.

Der BLRH führt an, dass das Land zwischen 2014 und 2016 zu den max. 100 Leasing-PKW gemäß Rahmenvertrag zumindest 79 weitere Einzelverträge abgeschlossen hat. Dazu ist festzuhalten, dass im Prüfzeitraum 69 von 79 Fahrzeugen ersetzt und 6 weitere Fahrzeuge von Eigenfahrzeugen auf das Leasingmodell umgestellt wurden und daher keine Erweiterung des Fuhrparks erfolgte. Lediglich 4 Fahrzeuge im PKW-Segment wurden neu angeschafft. Ergänzend ist festzuhalten, dass der Gesamtfuhrpark verkleinert wurde.

Die Anzahl der Fahrzeuge kann bei auf Laufzeit abgeschlossenen Einzelverträgen - ohne vertragsbrüchig zu werden - nur sukzessive reduziert werden. Der Fuhrpark des Landes wird Ende dieses Jahres, durch Umstellung auf Kauf im Kleinwagensegment, nur mehr 115 Leasingfahrzeuge umfassen. Nach Auslaufen weiterer Einzelverträge kann sodann das vereinbarte Volumen 2019 eingehalten werden

(17) Evaluierung der rechtlichen und wirtschaftlichen Grundlagen der PKW-Beschaffung

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Das Land beauftragte in Folge der Kritik des LRH zur „Optimierung der Fuhrpark-Situation“ im Juli 2015 einen externen Berater. Ziel war es u.a. die IST-Situation, wie Kosten, Prozesse, Richtlinien etc. darzustellen und zu analysieren. Davon ausgehend sollten messbare und nachweisbare Optimierungen abgeleitet und dann die entsprechenden Maßnahmen zur Umsetzung erarbeitet werden. Demgemäß beinhaltet der Auftrag eine umfassende, das gesamte Fuhrparkwesen betreffende „Ausarbeitung von strukturellen, organisatorischen und strategischen Maßnahmen“. Die seitens des externen Beraters empfohlenen Maßnahmen (z.B. übergeordnetes strategisches Fuhrparkmanagement, Implementierung Fuhrparkmanagement-Software, usw.) beziehen sich bzw. haben Auswirkungen auf das gesamte Fuhrparkwesen des Landes.

Lediglich die IST-Analyse der Fuhrpark Jahreskosten beschränkte sich auf den „PKW-Bereich“. Zu den PKWs zu subsumieren sind u.a. auch Mittelklassewagen, Geländewagen oder Kleinbusse, der PKW Bereich beschränkt sich sohin nicht nur auf das Kleinwagensegment.

(18) Umsetzung der Endenergieeffizienzrichtlinie

Der BLRH hielt seine Kritik und Empfehlung aufrecht.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Das Land Burgenland wir künftig bei Entscheidungs-, Genehmigungsprozessen bzw. im Rahmen von Dienstabweisungen darauf achten eine ausreichende Dokumentation hinsichtlich der Umsetzung der Endenergieeffizienzrichtlinie sicherzustellen.

(19) Bedarfsplanung unter Berücksichtigung von Abweichungsanalysen

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Die Bedarfsplanung des LAD Fuhrparks und der Baudirektion unterliegt einem Monitoring im Hinblick auf die bestehenden Erfordernisse bezüglich der Auslastung (km-Leistung/Jahr). Die Berechnung der KFZ-Amortisation im Vergleich zum amtlichen Kilometergeld dient u.a. als Grundlage für die Feststellung der Auslastung der Fahrzeuge. Weiters erfolgen Abweichungsanalysen im Fuhrparkbereich in Form von Laufleistungsanalysen, welcher der Bedarfsplanung zugrunde gelegt werden. Zudem werden die budgetär zur Verfügung gestellten Mittel in der Bedarfsplanung mitberücksichtigt.

Ergänzend wird festgehalten, dass die Fahrleistungen der Leasing-Fahrzeuge (PKW) über den für den Fuhrpark des Landes kalkulierten KFZ-Amortisationspunkt liegen, die Auslastung sohin bestätigen sowie den Betrieb der Dienstfahrzeuge rechtfertigen. Im Hinblick auf „Nicht-Leasing-PKW“ wurde die

Erstellung einer Abweichungsanalyse als nicht sinnvoll erachtet, da diese Fahrzeuge zum Teil aufgrund des Alters bereits abgeschrieben sind und zum anderen aufgrund spezieller Anforderungen und Konfigurationen (z.B. Nutzfahrzeuge, Fahrzeuge der Straßenmeister, die sichtbare Befestigungen im Cockpit und Bohrungen an der Karosserie erfordern, Fahrzeuge mit aufwändigen fixen Sonderbauten – Längenmessgeräte, etc.) von der km-Auslastung zwar unabhängig, aber jedenfalls erforderlich sind.

(20) Vollständigkeit der Inventarlisten der KFZ-Bestände

Der BLRH hielt seine Kritik und Empfehlung aufrecht.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Mit der Aufnahme der Tätigkeiten des Referates Fuhrparkmanagements wurde intensiv an der Aktualisierung der Inventarlisten gearbeitet, sodass durch Auswertung der jeweiligen Bestandslisten vollständige Inventarlisten für den Bereich PKW mit Stichtag 31.12.2015 und 31.12.2016 vorhanden sind. Diese wurde auf Anregung des LRH um das Erstelldatum sowie den Verfasser ergänzt.

Betreffend den Gesamt-KFZ-Bestand wird exemplarisch die Inventarliste mit Stichtag 1.7.2017 übermittelt. Es darf angemerkt werden, dass sich der Gesamtfuhrpark sukzessive verkleinert hat.

Die Empfehlung des BLRH klare und mangellose Prüf- sowie Freigabevermerke zu erstellen wird künftig umgesetzt werden.

(21) Regelung zur Abrechnung und Kontrolle des PKW-Leasingentgelts

Der BLRH hielt seine Kritik und Empfehlung aufrecht.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Durch die Einrichtung der elektronischen Eingangsrechnungsverarbeitung werden aufgrund verschiedener Parameter Doppelverrechnungen erkannt, so-

mit ist eine doppelte Anweisung ausgeschlossen. Eine Regelung zur Abrechnung von PKW-Leasingentgelten ist sohin nicht erforderlich, da die Entgelte nach Vertragsabschluss zentral von der Buchhaltung bezahlt werden, Rechnungen für Sonderleistungen (Selbstbehalt Unfall, etc.) werden getrennt erstellt und nach fachtechnischer, sachlicher und rechnerischer Prüfung zur Anweisung gebracht.

Aus Sicht des Landes ist die Regelung ausreichend und daher diese Empfehlung als umgesetzt zu betrachten.

(22) Bereitstellung eines Dienstwagens für den LSR-Präsidenten sowie Benützungsbeträge für Fahrzeug- und Personalbereitstellungen

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als nicht umgesetzt.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Die Erfüllung der großen Zahl von Aufgaben des Amtsführenden Präsidenten des Schulwesens des Landes betreffend erfordert u.a. auch Dienstreisen österreicherweit, weshalb ihm im Bedarfsfall auf jeweilige Anforderung ein Dienstkraftwagen aus dem Pool der Verfügungsfahrzeuge zur Verfügung gestellt wird.

Durch die Außerkraftsetzung der bisherigen Regelung und der bedarfsorientierten Bereitstellung eines Poolfahrzeuges zu den gleichen Bedingungen (Verfügbarkeit) wie für alle MitarbeiterInnen sah das Land Burgenland keine Notwendigkeit einer Evaluierung.

Auf den diesbezüglichen übermittelten Regierungsbeschluss vom 27.02.2015 darf erneut verwiesen werden.

(23) Bereitstellung von externen Werbefahrzeugen

Der BLRH bewertete seine Empfehlung als teilweise umgesetzt.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Das Werbefahrzeug der LFS Eisenstadt wurde in 5-jährigen Vertragszyklen abgeschlossen, letztmalig wurde das Fahrzeug am 24.7.2014 ersetzt. Die Kündigung wurde mit Schreiben vom 17.2.2017 per 24.7.2019 ausgesprochen. Das letzte Werbefahrzeug läuft somit mit 24.7.2019 aus. Eine vorzeitige Kündigung bzw. Ausstieg auf dem Vertrag (vor Ablauf der 5-Jahresfrist) war aufgrund der vertraglichen Vereinbarung nicht möglich. Dass die Kündigung erst 25 Monate nach dem Prüfbericht erfolgte, war daher im Hinblick auf die Kündigungsfrist irrelevant. Mit Auslaufen des Vertrages des nunmehr letzten Werbefahrzeuges ist keine künftige Nutzung von Werbefahrzeugen geplant. Die Regelung durch die bestehende Compliance Regelung wird daher für ausreichend erachtet.

VOLLSTÄNDIGKEITSERKLÄRUNG

ZUR

Initiativprüfung gemäß § 5 Abs. 2 Bgld. LRHG
betreffend die Follow-Up-Prüfung

„Überprüfung des Beschaffungswesens im Land Burgenland insbesondere die Beschaffung von Dienstfahrzeugen“

An den
Bgl. Landes-Rechnungshof
Europaplatz 1
7000 Eisenstadt

Eisenstadt, am 5.10.2017

Unter Bezugnahme auf oben angeführte Überprüfung bestätige ich, als Landesamtsdirektor des Amtes der Burgenländischen Landesregierung, dass der Bgl. Landes-Rechnungshof sämtliche Aufklärungen und Nachweise, die im Zusammenhang mit der Überprüfung angefordert wurden bzw. die zur Klärung des Sachverhaltes erforderlich waren, mit größtmöglicher Sorgfalt auf Grundlage der mir vorgelegten Informationen, vollständig und wahrheitsgemäß zur Verfügung gestellt und alle Auskünfte erteilt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Mag. Ronald Reiter, M.A.
Landesamtsdirektor