

PFARRERVERTRETUNG
DER EVANGELISCHEN LANDESKIRCHE IN WÜRTTEMBERG

Geschäftsstelle Pfarrervertretung
der Ev. Landeskirche in Württemberg
Postfach 68 · 72650 Neckartenzlingen
Telefon 07127/9802099
E-Mail: Pfarrervertretung@elkw.de



Pfarrervertretung · Postfach 68 · 72650 Neckartenzlingen

An den
Evangelischen Oberkirchenrat
Postfach 10 13 42

70012 Stuttgart

Vorsitzender:
Stefan U. Kost
Planstr.1
72654 Neckartenzlingen
Tel. 07127/1456478
Mail: kost.pfarrervertretung@elkw.de

Geschäftszeichen (bei Antwort bitte angeben)
20.35-07-02-V18/6a.1

Neckartenzlingen, den 22. November 2021

**Entwurf der Verordnung des Oberkirchenrats zur Änderung der Reisekostenordnung
und Entwurf der Ausführungsbestimmungen zur Reisekostenordnung**

Sehr geehrter Herr Dr. Frisch,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Zustellung **des Entwurfs der Verordnung des Oberkirchenrats zur Änderung der Reisekostenordnung und Entwurf der Ausführungsbestimmungen zur Reisekostenordnung**, vorab eingegangen per Email am 7. Oktober 2021 und postalisch am 21.10.2021, und nehmen zur Mitwirkung gemäß § 16 Abs. 1 Nr. 1, § 17 Abs. 1 Pfarrervertretungsgesetz wie folgt dazu Stellung:

In Ihrem Anschreiben zur Änderung der RKO argumentieren Sie, dass
„bereits aus steuerlichen Gründen eine möglichst weitgehende inhaltliche Angleichung der RKO an das Landesreisekostengesetz (LRKG) geboten sei, da die Reisekostenvergütung nur in diesem Fall rechtssicher als steuerfreie Aufwandsentschädigung aus öffentlichen Kassen gezahlt werden könne“

Dies leuchtet im ersten Moment formal ein, wenn man davon ausgeht, dass der Beruf des Pfarrers vergleichbar mit dem der Landesbeamten ist.
Insofern bitten wir um Erläuterung der Vergleichsbasis mit der gesetzlichen Grundlage für die Landesbeamt*innen.

Denn unseres Erachtens sind Landesbeamte mit vergleichbaren Aufgaben der Wechseltätigkeit und Einsatzorte beispielsweise die Bürgermeister*innen.

Entwurf der Verordnung des Oberkirchenrats zur Änderung der Reisekostenordnung und Entwurf der Ausführungsbestimmungen zur Reisekostenordnung vom 7.10.2021

Diese nutzen jedoch nicht ihren Privateigenen PKW, sondern Dienstfahrzeuge, die sie gestellt bekommen.

Die somit anfallenden Kosten trägt der Arbeitgeber und nicht der Nutzer.

Ausgenommen davon sind private Fahrten mit dem dienstlichen PKW.

Sie werden unter dem Aspekt des geldwerten Vorteils versteuert. Wir gehen davon aus, dass dies analog für kirchenleitende Mitarbeiter mit dienstlich gestelltem PKW auch in unserer Landeskirche gilt. Wir gehen davon aus, dass die weiteren Betriebskosten hier vom Arbeitgeber übernommen werden.

Uns würde an dieser Stelle interessieren, inwieweit es zulässig ist, wenn man im Rahmen des Beamtenverhältnisses erwartet, dass man die dienstlichen Fahrten zu einem Teil selbst bezahlt.

Es wäre also anzufragen bzw. steuerrechtlich abzuklären, inwieweit der Beruf des Pfarrers bzw. konkret der des Gemeindepfarrers und dessen Dienstreisen, abweichend von der Landesreisekostenbestimmung, nicht mit einem höheren Regelsatz als 30 ct/km bzw. 35ct/km bei „erheblichem dienstlichen Interesse“ angesetzt werden kann.

30ct/km bzw. 35ct/km entsprechen nach einschlägigen Betriebskostenberechnungen für einen PKW entsprechen denen für einen VW Up oder Renault Clio.

Geht man davon aus, dass Pfarrer*innen als privaten PKW einen Kombi erwerben, der dienstlich genutzt werden soll und gleichzeitig als Privatwagen dient, der auch für Familienfahrten und Urlaubsreisen genutzt wird, wäre nach einschlägigen Berechnungen ein mindestens doppelter bzw. dreifacher Wert für die Betriebskosten zu erheben.

Unberücksichtigt sind dabei jedoch noch die im Moment steigenden Benzinkosten, die die Betriebskosten entsprechend erhöhen.

Hier ist noch zu erwähnen, dass die Kilometerpauschale im Steuerrecht für 2021 ab dem 20. Kilometer auf 35 Cent angehoben wurde. Die Rechtsprechung hat ja bereits die geltend gemachte Unrechtbehandlung, dass im Steuerrecht für die ersten 20 Kilometer nur 30 Cent berechnet werden gegenüber dem öffentlichen Dienst (35 Cent ab dem 1. Kilometer), eindeutig abgewiesen. Wir bewegen uns also im rechtskonformen Raum.

Faktisch bedeutet dies, dass wir uns, solange dem Steuerrecht nicht entsprochen wird, die beibehaltene Absenkung der Wegstreckenentschädigung eine Gehaltskürzung für die Pfarrer*innen darstellt, da sie die Kosten, die für die Nutzung des Privat-PKW anfallen, nicht mehr angemessen erstattet bekommen, sondern zum Großteil selbst tragen müssen. Dies trifft vor allem die Pfarrer*innen im ländlichen Raum.

Sollten unsere Anfrage und Hinweise hinsichtlich der steuerlichen Abdeckung eines höheren Kostenersatzes pro gefahrenem „Dienstkilometer“ Ihrerseits dennoch negativ ausfallen, wäre hier die Einführung eines Dienstwagens für jede Pfarrer*in bzw. Dekan*in in Erwägung zu ziehen. Dann wäre eine saubere Trennung von privaten und dienstlichen Fahrten gegeben. Unseres Erachtens wäre dann auch die Streichung von § 7,1 so zu verstehen, dass nicht mehr „*in erster Linie von privateigenen Kraftfahrzeugen zur Nutzung von Dienstreisen und Dienstgänge*“ ausgegangen werden muss“.

Da dieser Passus in der Neufassung entfällt, gehen wir jedoch bei §7,1 neu in Angleichung an das LRKG von einer stillschweigenden Übereinkunft aus, dass sie generell zu nutzen seien.

Diese Änderung beinhaltet, dass keine Verpflichtung zur dienstlichen Nutzung von privateigenen PKWs besteht. Dies könnte dazu führen, dass der privateigene PKW nicht mehr zur Verfügung gestellt wird, solange die Kilometerpauschale auf dem von Ihnen festgehaltenen Stand bleibt.

Entwurf der Verordnung des Oberkirchenrats zur Änderung der Reisekostenordnung und Entwurf der Ausführungsbestimmungen zur Reisekostenordnung vom 7.10.2021

Die Auswirkungen, vor allem im ländlichen Raum, wo weder sinnvoll auf öffentliche Nahverkehrsmittel noch auf das Fahrrad ausgewichen werden kann, sind nicht hoch genug einzuschätzen. Selbst für Pfarrerinnen, die in Ballungsräumen leben und die, in ihrer Nähe über ein halbwegs intaktes Nahverkehrssystem verfügen, gibt es ob der Dichte und des Ineinander-Verzahntseins von Aufgaben und Diensten oftmals keine Alternative zu der Nutzung des PKWs.

Aber Pfarrer auf dem Land zu sein, geht heute schlichtweg nicht mehr ohne PKW, zumal unsere Landeskirche in ihren verschiedensten Projekten und Plänen auf immer stärkere Zusammenarbeit der Kollegenschaft und der Gemeinden setzt, was eine größere Mobilität voraussetzt (was unter ökologischen Aspekten tatsächlich nicht immer unproblematisch ist).

Unseres Erachtens bietet der Entwurf selbst bereits eine weitere Möglichkeit inwieweit die angesetzten 30 bzw. 35cent/km Fahrtkosten eine Erweiterung in Form einer Erhöhung erfahren könnten.

Zum einen gibt es bereits die Möglichkeit über eine Pauschale, die als geldwerter Vorteil versteuert werden muss-ungeachtet der tatsächlich zurückgelegten dienstlichen Kilometer, und zum anderen sind die, in der Neufassung des Entwurfs nun angesetzten 25ct/pro km mit dem Fahrrad unter dem steuerlichen Aspekt als geldwerter Vorteil zu betrachten, da hier selbst bei Nutzung von E-Bikes oder Pedelecs ein Gewinn erwirtschaftet wird.. die Betriebskosten liegen hier laut einschlägiger Berechnungen zwischen 8 und 15ct/km, je nach Laufzeit.

Insofern bei der Nutzung eines privateigenen Fahrrads für Dienstfahrten dieser Vorteil ermöglicht wird, bei der Nutzung des privateigenen PKWs als Dienstfahrzeug jedoch, sehen wir hierin eine rechtlich nicht gegebene bewusste Abweichung vom Gleichbehandlungsprinzip.

Nimmt man dazu Ihre Erläuterung, dass *„das Bedürfnis, die bisherigen Defizite der RKO im Bereich der Elektromobilität zu beseitigen und eine verbesserte Einbindung des Klimaschutzgedankens zu gewährleisten. Positive Effekte sind hier beispielsweise durch die verbesserte Förderung umweltfreundlicher Beförderungsmittel wie Fahrrad und Pedelec zu erwarten“* auf, was wir gerne tun, müsste jedoch das generelle Augenmerk auf einer schnelleren Umsetzung des Projekts „Kirche Elektriziert“ liegen, das mit großer Beachtung im kirchlichen Leben zu Beginn 2020 seinen „Kick off“ erfuhr.

Zwischenzeitlich wurde uns jedoch auf Nachfragen hin, wann die Umsetzung flächendeckend erfolgen würde, im Sommer vergangenen Jahres erklärt, dass dies bis Ende 2020 der Fall sei.

Wir sind jedoch bereits im 4.Quartal 2021 angelangt, und von Nachfragen dazu soll bis auf Weiteres abgesehen werden, wurde uns bzw. in einem Mail an sämtliche Pfarrämter erklärt.

Darum fragen wir diesbezüglich - im Blick auf die geplante Änderung der RKO - an dieser Stelle nochmals offiziell nach, wann denn die Umsetzung nun zu erwarten ist?

Sollte die Landeskirche dies nicht selbständig stemmen können, gibt es unseres Erachtens auf EKD-Ebene versierte Unternehmen, wie beispielsweise die HKD oder WGKD, die solche Vorhaben auch für Württemberg flächendeckend professionell umsetzen könnten.

Um eine verbesserte Einbindung des Klimaschutzgedankens zu verwirklichen, wäre unseren internen Beratungen folgend zu überlegen, ob als ökologischer Anreiz für die Mitnahme von Mitfahrer*innen nicht eine Mitfahrpauschale in doppelter Höhe der bisherigen Kilometerpauschale anzusetzen wäre, bzw. bei Erhöhung der Kilometerpauschale auf tatsächliche Höhe der Betriebskosten eine entsprechend hohe Mitfahrer*innenpauschale angesetzt wird.

Entwurf der Verordnung des Oberkirchenrats zur Änderung der Reisekostenordnung und Entwurf der Ausführungsbestimmungen zur Reisekostenordnung vom 7.10.2021

In Zeiten, in denen es doch allen ein Anliegen sein müsste, zu ökologischem Handeln zu animieren und möglichst viele Fahrgemeinschaften zu bilden, ist die Streichung der Mitfahrerpauschale völlig unverständlich und kontraproduktiv.

Deshalb ist es für uns nicht nachvollziehbar, weshalb die bisherigen Mitfahrer*innenpauschale von 2 ct/km im Entwurf nun komplett entfällt bzw. wird inkludierend „bei einem erheblichen dienstlichen Interesse“ nun in der AFB vorausgesetzt.

Unserer Meinung nach, wird diese stillschweigende Übereinkunft zur Mitnahmeverpflichtung nicht dazu führen, dass Umwege zur Mitnahme von Mitfahrern gefahren werden. Das Gegenteil wird der Fall sein, und die beabsichtigte verbesserte Einbindung des Klimaschutzgedankens dadurch ad absurdum geführt.

Im Ansinnen, „die Ausschlussfrist zur Geltendmachung von Reisekosten, analog zum Landesreisekostengesetz, von einem Jahr auf ein halbes Jahr“ zu verkürzen, sehen wir neben der Angleichung keinen weiteren Sinn. Wir bitten auch in diesem Fall um Erläuterung.

In der Formulierung „für die Teilnahme an Pfarrkonventen und theologischen Arbeitstagen sowie den Ausbildungsabschnitt Ergänzung und Vertiefung (§10 Studienordnung) kann der Oberkirchenrat Regelungen über eine eingeschränkte Gewährung von Kostenbeiträgen treffen“, fehlt uns eine klare Definition von „Pfarrkonvent“:

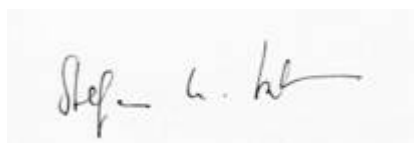
Entweder ist der Pfarrkonvent dienstlich angeordnete Fortbildung. Dann sollte sie kostenlos sein. Oder es ist nicht dienstlich angeordnet und somit freiwillig bzw. kann eine Teilnahme nicht zwingend vorausgesetzt werden. Wir bitten um Erläuterung.

Als Fazit der Stellungnahme zum Entwurf der Verordnung des Oberkirchenrats zur Änderung der Reisekostenordnung und Entwurf der Ausführungsbestimmungen, lässt sich aus den Erläuterungen festhalten, dass die Pfarrervertretung ihm in dieser Form nicht zustimmen kann.

Auch lassen verschiedene Reaktionen, die uns auf verschiedentliche Ankündigungen der geplanten inhaltlichen Änderungen erreichten, erahnen, dass seitens der Pfarrer*innen und Dekan*innen ein großes Unverständnis und Unmut deswegen herrscht, das in weitergehende Überlegungen im Anhörungsprozess über die Pfarrervertretung unbedingt mit einbezogen und berücksichtigt werden sollte.

Gerne sind wir bereit an den weiteren Beratungen zum Entwurf der RKO – gerne auch bilateral oder per Videokonferenz - mitzuwirken und danken Ihnen für die, durch das Pfarrervertretungsgesetz gebotenen Möglichkeiten, diese auch wahrnehmen zu können. Gerade auch dann, wenn an die geplante Einführung zum 1.1.2022 festgehalten werden soll.

Mit freundlichen Grüßen und herzlichem Dank im Voraus



Stefan U. Kost
(Vorsitzender der Pfarrervertretung)

Entwurf der Verordnung des Oberkirchenrats zur Änderung der Reisekostenordnung und Entwurf der Ausführungsbestimmungen zur Reisekostenordnung vom 7.10.2021