



Wissenschaftlicher Dienst

Aktenzeichen
52-1703

16. Mai 2018

Einführung eines Jobradmodells

A. Auftrag

Seit 2012 ist die steuerliche Behandlung zur Überlassung von (Elektro-)Fahrrädern an Arbeitnehmer neu geregelt.¹ Dienstfahrräder werden danach weitgehend wie Dienstkraftfahrzeuge behandelt.

Zu der Frage der Einführung eines Jobradmodells in der Landesverwaltung hat sich die Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN mit Schreiben vom 3. Mai 2018 an den Wissenschaftlichen Dienst des Landtags gewandt. Nach Angaben in dem Schreiben böten Anbieter wie JobRad oder vergleichbare Anbieter Fahrräder oder E-Bikes im Rahmen eines Nutzungsüberlassungsvertrages bzw. eines Leasing-Modells an. Der Arbeitgeber lease das Fahrrad oder das E-Bike und überlasse es dem Arbeitnehmer zur Nutzung. Dieser bezahle für das Fahrrad in Form von Entgeltumwandlung 1 Prozent seines Bruttoarbeitslohnes, meist für einen Zeitraum von 36 Monaten. Die Rahmenbedingungen der Überlassung des Fahrrades würden zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer vertraglich geregelt.

Das Land Rheinland-Pfalz möchte nach Angaben der anfragenden Fraktion die Landesverwaltung bis zum Jahr 2030 klimaneutral gestalten. Anreize durch das Land für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades durch seine Beamtinnen und Beamten und Angestellten seien daher ein Baustein hin zu einer klimaneutralen Landesverwaltung.

Andere Bundesländer, beispielsweise Baden-Württemberg, ermöglichen nach Angaben der anfragenden Fraktion ihren Beamtinnen und Beamten die Nutzung eines Jobradangebots. Dazu hätten landesrechtliche Anpassungen vorgenommen werden müssen. Es stelle sich die Frage, ob in Rheinland-Pfalz ebenso rechtliche Anpassungen notwendig seien.

Vor diesem Hintergrund hat die antragstellende Fraktion einen Fragenkatalog eingereicht, der Gegenstand der nachfolgenden Stellungnahme ist.

¹ Gleichlautende Erlasse der obersten Finanzbehörden der Länder vom 23.11.2012 (BStBl. 2012 I S. 1224); siehe aber auch zur Klarstellung: OFD Nordrhein-Westfalen v. 03.05.2016 - Kurzinfo LSt 1/2016.

B. Stellungnahme

- I. Bestehen in Rheinland-Pfalz grundsätzliche landesrechtliche Hindernisse, die der Einführung eines solchen Jobradmodells durch das Land entgegenstehen? Wir bitten dabei insbesondere das Landesbesoldungsrecht und andere rechtliche Rahmenbedingungen in die Prüfung miteinzubeziehen.**

- II. Ist dabei zwischen Beamtinnen und Beamten sowie Angestellten des öffentlichen Dienstes zu unterscheiden, insbesondere wegen tarifrechtlicher Vorgaben?**

Ja. Es bestehen grundsätzliche landesrechtliche Hindernisse, die der Einführung des ange-dachten Jobradmodells durch das Land entgegenstehen.

Bei der Rechtslage ist zwischen Beamtinnen und Beamten (Richterinnen und Richtern) einer-seits sowie Angestellten andererseits zu unterscheiden.

Für Beamtinnen und Beamte gilt nach § 3 Abs. 3 LBesG RP: *„Auf die gesetzlich zustehende Besoldung kann weder ganz noch teilweise verzichtet werden.“*

Nach der Fragestellung ist eine Entgeltumwandlung des Bruttoarbeitslohnes vorgesehen. Die Entgeltumwandlung bedeutet einen Verzicht auf die in Geld zu gewährende gesetzlich zu-stehende Besoldung. Eine Entgeltumwandlung würde damit gegen das Verbot aus § 3 Abs. 3 LBesG RP verstoßen.

Angestellte des Landes unterfallen den tarifvertraglichen Regelungen, da Rheinland-Pfalz Mit-glied der Tarifgemeinschaft deutscher Länder ist. Die tarifvertraglichen Regelungen sehen die Möglichkeit einer Entgeltumwandlung für vom Dienstherrn geleaste und sodann an die Ange-stellten überlassene Dienstfahräder bisher nicht vor.

III. Wenn gesetzliche Änderungen notwendig sind: Welche Änderungen müssten genau erfolgen, damit auch Beamtinnen und Beamten sowie Angestellten der nachgeordneten Behörden und der Kommunen die Nutzung eines Jobradangebots ermöglicht wird?

1. Beamtinnen und Beamte

Für Beamtinnen und Beamte müsste das Landesbesoldungsgesetz dahingehend ergänzt werden, dass eine Entgeltumwandlung für vom Dienstherrn geleaste Dienstfahräder zugelassen wird.

Baden-Württemberg hat durch das Gesetz vom 18. Juli 2017² folgende Regelung eingeführt:

„Ausgenommen hiervon sind (...) Leistungen im Rahmen einer Entgeltumwandlung für vom Dienstherrn geleaste Dienstfahräder, die den Beamten und Richtern auch zur privaten Nutzung überlassen werden, wenn es sich um Fahrräder im verkehrsrechtlichen Sinne handelt. Eine Entgeltumwandlung nach Satz 2 setzt außerdem voraus, dass sie für eine Maßnahme erfolgt, die vom Dienstherrn den Beamten und Richtern angeboten wird und es diesen freigestellt ist, ob sie das Angebot annehmen.“

Eine vergleichbare Regelung wäre in Rheinland-Pfalz durch den Landesgesetzgeber jederzeit möglich.

2. Angestellte des Landes

Für die Angestellten des Landes müsste der Tarifvertrag der Länder geändert oder ergänzt werden.

Eine Änderung oder Ergänzung des Tarifvertrages der Länder kann nur einvernehmlich erfolgen, d.h. das Land benötigt die Zustimmung aller übrigen Tarifvertragsparteien.

Zu einer ersten politische Einschätzung für ein solches Vorhaben wird auf die Übersicht der von den Gewerkschaften und Verbänden im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum baden-württembergischen Gesetzentwurf vorgetragenen Anliegen verwiesen.³ Diese Übersicht ist dieser Stellungnahme als Anlage zur Information beigefügt.

² Gesetz zur Änderung des Landesbesoldungsgesetzes Baden-Württemberg und weiterer dienstrechtlicher Vorschriften, GBl. S. 334, ber. S. 495.

³ BW LT-Drs. 16/2144, S. 33-34, 41 und 47.

3. Angestellte der Kommunen

Für die Angestellten der kommunalen Arbeitgeber gilt dieselbe Rechtslage wie für die Angestellten des Landes. Auch die Tarifverträge der Kommunen sehen die Möglichkeit einer Entgeltumwandlung für vom Dienstherrn geleaste und sodann an die Angestellten überlassene Dienstfahräder bisher nicht vor.

IV. Welche vergaberechtlichen Voraussetzungen müssen erfüllt werden, wenn das Land die Nutzung eines Jobradangebots ermöglicht?

Die vergaberechtlichen Voraussetzungen für die Nutzung eines Jobradangebots beurteilen sich nach dem Zeitpunkt der Vergabe. Da derzeit nicht absehbar ist, wann und in welchem Umfang eine entsprechende Regelung erfolgt, können die vergaberechtlichen Voraussetzungen hier nicht im Einzelnen dargestellt werden.

Allgemein gilt folgendes:

Ob und wenn ja in welcher Form eine Vergabe durchzuführen ist, beurteilt sich nach der Art der zu vergebenden Leistung sowie den hierfür geltenden Schwellenwerten.

Bei der Beschaffung von Fahrrädern dürfte es sich um einen öffentlichen Lieferauftrag handeln, der vom Land als zentralem öffentlichen Auftraggeber vergeben wird.

Seit dem 1. Januar 2018 liegt der Schwellenwert für die Anwendung des EU-Vergaberechts bei 221.000 Euro.⁴ Berechnungsgrundlage zur Ermittlung des Schwellenwertes ist der vom öffentlichen Auftraggeber geschätzte Auftragswert, der als der geschätzte zahlbare Gesamtbetrag ohne Mehrwertsteuer definiert wird (Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie 2014/24/EU). Sonderregelungen gelten bei wiederkehrenden Leistungen oder Daueraufträgen.

Wird der EU-Schwellenwert nicht erreicht, gilt das nationale Vergaberecht, für das über die „Verwaltungsvorschrift über das öffentliche Auftrags- und Beschaffungswesen in Rheinland-Pfalz“ vom 24.04.2014⁵ für die Vergabe von Liefer- und Dienstleistungen noch die „Vergabeordnungen für Leistungen (VOL/A) 1. Abschnitt“ gelten.⁶ Diese Vorschriften werden allerdings in naher Zukunft durch die „Verfahrensordnung für die Vergabe öffentlicher Liefer- und Dienstleistungsaufträge unterhalb der EU-Schwellenwerte“ (Unterschwellenvergabeordnung – UVgO) abgelöst werden.

⁴ Art. 4 Buchst. c der Richtlinie 2014/24/EU; Art. 1 Abs. 1 Buchst. c der Delegierten Verordnung (EU) 2017/2365 der Kommission vom 18. Dezember 2017.

⁵ MinBl. S. 48.

⁶ Zu weiteren Einzelheiten und zur Rechtsgrundlage siehe nur: <https://mwvlw.rlp.de/de/themen/wirtschafts-und-innovationspolitik/wettbewerbspolitik/vergaberecht/nationale-vergabeverfahren/> (Abruf vom 15. Mai 2018).

Darüber hinaus hat das Land die Regelungen des Landestariftreuegesetzes (LTTG) ab einem geschätzten Auftragswert von 20.000 Euro sowie die Regelungen des Mittelstandsförderungsgesetzes (MFG) zu beachten.

Wegen der Einzelheiten der Rechtsgrundlagen unterhalb der EU-Schwellenwerte wird auf die Internetseite des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz unter <https://mwvlw.rlp.de/de/themen/wirtschafts-und-innovationspolitik/wettbewerbspolitik/vergaberecht/nationale-vergabeverfahren/> verwiesen.

Anlage⁷

Wissenschaftlicher Dienst

⁷ BW LT-Drs. 16/2144, S. 33-34, 41 und 47.

Übersicht der von den Gewerkschaften und Verbänden im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Gesetzentwurf vorgetragenen Anliegen

Lfd. Nr.	Gewerkschaft/ Verband	Anliegen	Begründung des Anliegens	Votum der Landesregierung mit Begründung
1	BBW Beamtentbund Tarifunion	<p>Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 3 Abs. 3 LBesGBW)</p> <p>Der Umstand, dass bei der Entgeltumwandlung von der Festlegung einer Obergrenze für die Leasingrate abgesehen werden soll, wird kritisch gesehen.</p>	<p>Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts muss gewährleistet sein, dass den Beamtinnen und Beamten sowie den Richterinnen und Richtern in jedem Fall die Mittel zur Bestreitung eines angemessenen Lebensunterhalts verbleiben.</p>	<p><u>Im Gesetzentwurf nicht berücksichtigt.</u></p> <p>Die in einer früheren Fassung des Gesetzentwurfs vorgesehene Obergrenze von 150 € ist entfallen, da rechnerisch die durchschnittliche Leasingrate mit derzeit rd. 60 €/Monat deutlich unter dieser Obergrenze liegt und somit nicht als ein bedeutender Teil der Alimentation zu werten ist. Bei der Ausgestaltung des Radleasing-Konzepts für Landesbedienstete soll auf den Gesichtspunkt der wirtschaftlichen Belastungsgrenze besonders geachtet werden. Dies ist angemessen und ausreichend, da eine entsprechende Regelung nicht im Landesbesoldungsgesetz getroffen werden muss, sondern auf niedrigerer Regelungsebene getroffen werden kann (Ziff. 4.1.2 VwV Regelungen). Im Übrigen ist es den Beamtinnen und Beamten sowie den Richterinnen und Richtern freigestellt, ob sie ein vom Dienstherrn angebotenes Fahrradleasing im Rahmen der Entgeltumwandlung in Anspruch nehmen.</p> <p>Für den Fall der Einführung des Radleasings für Landesbedienstete werden diese über die genaueren Modalitäten der Überflassung eines Dienstfahr-</p>
		<p>Es sollte sichergestellt werden, dass die Betroffenen über die Modalitäten</p>		

Lfd. Nr.	Gewerkschaft/ Verband	Anliegen	Begründung des Anliegens	Votum der Landesregierung mit Begründung
		<p>täten der Überlassung eines Dienstfahrrads, insbesondere über die Vertragsparteien des Leasingvertrags und ihre jeweiligen Pflichten sowie die steuerliche Behandlung hinreichend aufgeklärt werden.</p>		<p>rads informiert werden, wie es beispielsweise auch bei der Einführung des JobTicket BW ausführlich geschehen ist.</p>

Lfd. Nr.	Gewerkschaft/ Verband	Anliegen	Begründung des Anliegens	Votum der Landesregierung mit Begründung
		<p><u>Zum Tarifbereich</u></p> <p>Die Möglichkeit der Entgeltumwandlung für vom Dienstherrn geleaste Dienstfahräder sollte auch für die Tarifbeschäftigten eröffnet werden.</p>	<p>Unter ökologischen und ökonomischen Aspekten sollte die Möglichkeit der Entgeltumwandlung auch für Tarifbeschäftigte ermöglicht werden.</p>	<p><u>Nicht Gegenstand des Gesetzgebungsverfahrens.</u></p> <p>Für Tarifbeschäftigte bedarf eine Entgeltumwandlung einer tarifvertraglichen Regelung durch die Tarifparteien (Tarifgemeinschaft deutscher Länder [TdL] und den Gewerkschaften).</p>
2	<p>Deutscher Gewerkschaftsbund DGB-Bezirk Baden-Württemberg</p>	<p><u>Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 3 Abs. 3 LBesGBW)</u></p> <p>Die Entgeltumwandlung sei nicht das richtige Instrument, um vom Dienstherrn geleaste Dienstfahräder zu finanzieren. Sofern es dem Gesetzgeber ein Anliegen ist, die klimaneutrale Mobilität zu fördern, könnte er sowohl im Besoldungs- als auch im Tarifbereich einen Zuschuss zum Erwerb des Dienstfahrrades gewähren oder alternativ die bei Dienstwagen mittlerweile übliche 1 %-Regelung auch für Dienstfahräder nutzen.</p>	<p>Durch die Entgeltumwandlung würde das „Job-Bike“ seinem Namen nicht mehr gerecht, da die Anschaffung eines Dienstfahrrades auf diesem Weg durch die Beamtinnen und Beamten finanziert werde. Die Förderung klimaneutraler Mobilität sollte zudem nicht nur den Beamtinnen und Beamten zugutekommen, sondern im Sinne der Gleichbehandlung auch den Tarifbeschäftigten. Für diese werde eine Entgeltumwandlung sowohl aus tarifrechtlicher Sicht als auch aus sozialversicherungspolitischer Sicht strikt abgelehnt. Die Minderung von sozialversicherungspflichtigem Einkommen führe bei den betroffenen Beschäftigten zu einer zusätzlichen Versorgungslücke im Alter, da diese geringere Rentenbeiträge abführen und damit auch geringere Rentenanwartschaften erwerben.</p>	<p><u>Im Gesetzentwurf nicht berücksichtigt.</u></p> <p>Den Beamtinnen und Beamten sowie den Richterinnen und Richtern ist es freigestellt, ob sie ein vom Dienstherrn angebotenes Fahrradleasing im Rahmen der Entgeltumwandlung in Anspruch nehmen. Wenn es dem Deutschen Gewerkschaftsbund ein Anliegen ist, eine Ungleichbehandlung von Tarifbeschäftigten sowie Beamtinnen und Beamten zu vermeiden, kann nicht nachvollzogen werden, wieso die Tarifpartner eine Entgeltumwandlung zum Zwecke der Radförderung strikt ablehnen. Das Anliegen des DGB steht im Widerspruch zu dessen Haltung. Unabhängig davon wird die Landesregierung selbstverständlich prüfen, ob sich ein Radförderungsmodell verwirklichen lässt, das beide Statusgruppen gleichermaßen berücksichtigt.</p>

Lfd. Nr.	Gewerkschaft/ Verband	Anliegen	Begründung des Anliegens	Votum der Landesregierung mit Begründung
3	Gemeindetag Baden- Württemberg	<p>Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 3 Abs. 3 LBesGBW)</p> <p>Die Überlassung von Dienstfahrzeugen zur Privatnutzung und vor allem das Instrument der Entgeltumwandlung werde eher skeptisch betrachtet. Die Bereitstellung sicherer Abstellplätze und Ladeeinrichtungen für Fahrräder sei weitaus geeigneter als das im Gesetzentwurf vorgesehene Leaserad-Modell.</p>	<p>Den vergleichsweise geringen Vorteilen stehe ein unverhältnismäßig hoher Verwaltungsaufwand gegenüber. Außerdem komme es zu nicht begründbaren Ungleichbehandlungen, da die Beschaffung von privaten Kraftfahrzeugen, die zum Dienstreiseverkehr genutzt werden, nicht gefördert würde. Soweit Kommunen in ihren Verwaltungen und Betrieben für Dienstfahrten Dienstfahrzeuge für geeignet halten, würden diese den Beamtinnen und Beamten zur Verfügung gestellt.</p>	<p>Im Gesetzentwurf nicht berücksichtigt.</p> <p>Die kommunalen Dienstherrn können selbst entscheiden, ob sie ihren Bediensteten ein entsprechendes Angebot unterbreiten wollen. Außerdem ist es den Bediensteten freigestellt, ob sie ein vom Dienstherrn angebotenes Fahrradleasing in Anspruch nehmen. Die vom Gemeindetag gerügte Ungleichbehandlung von Fahrzeugtypen ist durch § 7 Abs. 2 des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg nicht nur begründet, sondern auch geboten.</p>
		<p>Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 27 LBesGBW)</p> <p>Anstelle der für die Kommunalverwaltung geltenden Stellenobergrenzen in der StOGVO sollen im LBesGBW neue Obergrenzen eingeführt werden, die an die Besoldung der kommunalen Wahlbeamten anknüpfen. Dies werde abgelehnt.</p>	<p>Stellenobergrenzen seien für die kommunale Personalwirtschaft grundsätzlich nicht erforderlich und ungeeignet. Der im Besoldungsrecht zu berücksichtigende Grundsatz der funktionsgerechten Besoldung (§ 20 LBesGBW) habe im kommunalen Bereich dazu geführt, dass nahezu durchgehend eine analytische Bewertung der Dienstposten erfolge (nach KGSt) und diese daher anforderungsgerecht bewertet seien. Nur eine konsistente, ersatzlose Abschaffung der kommunalen Stellenobergrenzen entspreche der Vereinbarung im Koalitionsvertrag. In der Größenklasse bis 15.000 Einwohnern</p>	<p>Im Gesetzentwurf berücksichtigt.</p> <p>Dem Anliegen soll für den Bereich der Gemeinden und Gemeindeverwaltungsverbände entsprochen und statt der im Entwurf enthaltenen konkreten Abstandsregelung lediglich ein allgemeiner Verweis auf § 20 Absatz 1 LBesGBW, welcher den Grundsatz der funktionsgerechten Besoldung regelt, angebracht werden.</p>