

Förderung für Diensträder im Einkommensteuergesetz verstetigen Rechts- und Planungssicherheit für die Fahrradwirtschaft schaffen

Dienstradleasing ist eine der innovativen Erfolgsgeschichten der Mobilitätsbranche. 2008 in Freiburg gegründet, arbeitet JobRad als Marktführerin mittlerweile mit über 100.000 Unternehmen zusammen, die es ihren Beschäftigten ermöglichen, ein Dienstrad über den Arbeitgeber zu leasen. Im gesamten deutschen Markt kommen mittlerweile pro Jahr etwa eine Million Diensträder neu auf die Straßen. Mit mehr als drei Milliarden Euro Umsatz (2023) hat sich die Dienstradleasingbranche zu einem der wichtigsten und stabilsten Absatzkanäle der Fahrradwirtschaft entwickelt. Durch den Umstieg aufs Fahrrad leisten Arbeitnehmende und Unternehmen einen wertvollen Beitrag: Sie entlasten volle Straßen, sparen Ressourcen und tun etwas für Gesundheit und Klima.

Sowohl die Fahrradwirtschaft als auch Unternehmen, die ihren Mitarbeitenden Dienstradleasing anbieten, benötigen eine stärkere Rechts- und Planungssicherheit. Denn die Regelungen zur Entgeltumwandlung, über die der Großteil der Diensträder bezogen wird, sind nicht im Einkommensteuergesetz (EStG) festgeschrieben und laufen Ende 2030 aus. Ebenso gelten die im § 3 Nr. 37 EStG gesetzten Regelungen zum Dienstrad als Gehaltsextra nur bis Ende 2030.

Zum Hintergrund: Grundlage für das Erfolgsmodell Dienstradleasing bildete 2012 die Übertragung der vom Dienstwagen bekannten 1 %-Regel auf das Dienstradleasing. 2020 wurde diese mit der 0,25 %-Regel an die steuerliche Förderung für E-Dienstwagen angeglichen. Dies alles passierte allerdings nur per Erlass der Landesfinanzministerien und nicht auf gleicher Ebene im Einkommensteuergesetz. Daraus folgende steuerliche Detailregelungen werden deshalb vom Dienstwagen abgeleitet, was in der Praxis immer wieder zu Problemen führt. 2012 war der Erlass noch eine pragmatische Lösung für einen Nischenmarkt. Seither hat die Branche jedoch ein starkes Wachstum verzeichnet und es hat sich ein Milliardenmarkt entwickelt.

Die steuerliche Gestaltung betrifft mittlerweile mehrere Millionen Diensträder bundesweit und die Steuerabteilungen der meisten Unternehmen (beispielsweise haben mittlerweile drei von vier DAX-Konzernen ein Dienstradleasing-Angebot für ihre Beschäftigten). Der Gesetzgeber sollte der gewachsenen Bedeutung des Dienstradleasings Rechnung tragen. Es ist Zeit für eine **eigenständige Regelung für Diensträder im Einkommensteuergesetz**. Diese würde mehr Rechtssicherheit und Klarheit für die Nutzung von Diensträdern schaffen.

Gleichzeitig braucht es eine **Verstetigung der Regelungen**. Hunderttausende Unternehmen in Deutschland brauchen Planungssicherheit, um ihren Mitarbeitenden mit der 0,25 %-Regel für Gehaltsumwandlung oder der Steuerfreiheit über das Gehaltsextra **über 2030 hinaus** ein attraktives Angebot machen zu können.

Wie die Verstetigung der DRL-Regelungen im EStG aussehen kann

Wir erlauben uns, einen Formulierungsvorschlag zu machen, der die genannten Aspekte hinreichend adressiert:

§ 8 Abs. 2 Satz 2 EStG wird um einen zweiten Halbsatz ergänzt:

Für die private Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs zu privaten Fahrten gilt § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 entsprechend; **[neu:] für die private Nutzung eines betrieblichen Fahrrades, das kein Kraftfahrzeug im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 ist, ist bei Überlassung für jeden Kalendermonat 1 Prozent eines auf volle 100 Euro abgerundeten Viertels der unverbindlichen Preisempfehlung zuzüglich der Kosten für fahrradtypisches Zubehör, Diebstahlschutz und Montage einschließlich Umsatzsteuer ab dem Zeitpunkt der erstmaligen Inbetriebnahme des Fahrrads anzusetzen.**

§ 52 Abs. 4 Satz 12 EStG **wird gestrichen** (Befristung des § 3 Nr. 37, Gehaltsextra)