

Das Dienstradleasing-Modell für öffentlich Tarifbeschäftigte.

Etwa zwei Drittel der Berufspendler nutzen für den Arbeitsweg das Auto. Dass im Hinblick auf Verkehrsstaus sowie die Gesundheit und Fitness der Erwerbstätigen das Fahrrad eine sinnvolle Alternative ist, zeigen u.a. Studien aus [Dänemark](#) und den [Niederlanden](#).

Seit dem Jahr 2012 gilt das sogenannte Dienstwagenprivileg (1%-Regel) auch für Dienstfahrräder. Dies bedeutet zunächst, dass private Wege von und zur Arbeit mit einem Dienstrad, das vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellt wird, zurückgelegt werden können. Der geldwerte Vorteil, der durch die Bereitstellung des Dienstrades entsteht, muss mit einem Prozent des Brutto-Listenpreises monatlich versteuert werden. Das Leasing-Modell für Dienstfahrräder sieht zusätzlich vor, dass der Arbeitgeber als Leasingnehmer auftritt und die Leasingraten monatlich an die Beschäftigten in Form der Gehaltsumwandlung umlegt. **Der Arbeitgeber muss auch einen Anteil zahlen** (z. B. Versicherung oder Wartung), damit das Rad als Dienstfahrrad gelten kann. Der Rahmenvertrag wird zwischen dem Arbeitgeber und dem Fahrradhändler, der das Modell anbietet, abgeschlossen, die Leasing-Beiträge werden vom Bruttogehalt abgezogen. Daher verringert sich das zu versteuernde Einkommen und damit auch die Sozialabgaben. Nach drei Jahren kann das Fahrrad bei einigen Leasing-Anbietern durch **Zahlung eines Restgeldbetrages (Restwert)** erworben werden.



Die Tarifvertragspartner ver.di und VKA sprechen sich gegen die Gehaltsumwandlung aus. Für öffentliche Tarifbeschäftigte kann eine tarifwidrige Regelung daher zur Nachzahlung der nicht gezahlten Sozialversicherungsbeiträge führen. Das Dienstradleasing-Modell wird dennoch in einigen Kommunen für städtische Bedienstete angeboten, beispielsweise in Tübingen und Heilbronn. Diese berufen sich dabei auf eine wirksame arbeitsvertragliche Vereinbarung, würden aber auch eine ausdrückliche tarifvertragliche Regelung begrüßen.

[Dienstradleasing bei der Stadt Heilbronn](#)

Aktuelle Informationen zum Dienstradleasing.

Für öffentlich Tarifbeschäftigte ist das Dienstradleasing noch nicht rechtssicher verfügbar. Es wird jedoch in einigen Kommunen und kommunalen Unternehmen genutzt.

Im Landesbesoldungsgesetz für Baden-Württemberg wurde die rechtliche Grundlage für das Fahrradleasing im Rahmen einer Entgeltumwandlung für Verbeamtete geschaffen.

In den aktuellen Diskussionen zur **Besteuerung und Bewertung des Restwertes**, gibt es Kompromisslösungen von den Leasing-Anbietern, bspw. bei EURORAD und JobRad.

Diensträder bleiben eine Option.

Bislang gibt es keinen einheitlichen Umgang mit dem Dienstradleasing-Modell. Dabei ist es für viele Beschäftigte des öffentlichen Dienstes unverständlich, dass die Nutzung des Modells von dem jeweiligen Tarifvertrag abhängt, zumal gerade öffentliche Verwaltungen beim Thema Radverkehrsförderung vorangehen sollten.

Die Frage nach der Restwertbesteuerung, die nicht vorhandene Vorsteuerabzugsfähigkeit und der Anteil an den Leasingraten, den die Kommune übernimmt, bestimmen im Allgemeinen die Attraktivität des Modells. Der positive Nutzen von Dienstfahrrädern ist jedoch unbestritten, daher bleibt für Kommunen, die das Thema der nachhaltigen Mobilität für ihre Beschäftigten angehen möchten, weiterhin die Option, Dienstfahrräder zu kaufen und diese den Beschäftigten zur Verfügung zu stellen oder ähnlich zum Jobticket günstige Konditionen bei Fahrradhändlern auszuhandeln.

i Auf den Seiten der unterschiedlichen Leasingmodell-Anbietern, wie [mein-dienstrad.de](#), [businessbike.de](#) oder [lease-a-bike.de](#), können über den Leasingrechner die Einflussfaktoren und finanziellen Vorteile genauer untersucht werden.

Literaturhinweis/Websites:

Spiegel online vom 21. August 2017: Zwei von drei Pendlern nehmen das Auto.

ACE Auto Club Europa e.V.: Infoblatt Diensträder.

Vereinigung der Kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA): Beratungsergebnis im Arbeitskreis Mai 2014.

Gnann, Thauer & Kollegen - Kanzlei für Arbeitsrecht 2015: Rechtsgutachten zur Frage der Zulässigkeit der Einführung des sog. „JobRad-Modells“ unter Berücksichtigung tarifgebundener Betriebe.

Welche Argumente gibt es für und gegen das Modell?

1. Das Dienstradleasing -Modell bietet Arbeitgebern eine günstige Möglichkeit, den Beschäftigten ein hochwertiges Fahrrad für den Dienstweg anzubieten und damit eine attraktive Alternative zum Auto zu schaffen. Kritisch wird hier gesehen, dass in vielen Fällen, der Beschäftigte sein Dienstrad fast vollständig selbst bezahlt und der finanzielle Nutzen vor allem bei den Arbeitgebern liegt
2. Dienstradleasing wird als wichtiger Aspekt der Radverkehrsförderung gesehen; als wichtiger Anreiz, um auf dem Arbeitsweg auf das Fahrrad umzusteigen. Positive Effekte sind u. a. weniger Staus, weniger Schadstoffe und damit eine gesündere Bevölkerung und mehr Lebensqualität.
3. Durch die Gehaltsumwandlung werden insgesamt weniger Sozialabgaben gezahlt. Der Beschäftigte hat, da er weniger Sozialversicherungsbeiträge zahlt, einen geringfügig kleineren Rentenanspruch. In einem Hintergrundpapier hat die AGFK Baden-Württemberg eine Aufstellung von Kosten und Nutzen für das Sozialsystem zusammengestellt. Laut ver.di und VKA soll die Radverkehrsförderung nicht zu Lasten der Sozialkassen gehen. Das Günstigkeitsprinzip (§4 Abs. 3 TVG) ist daher ihrer Meinung nach nicht anwendbar.

[Interview ver.di](#)
[Hintergrundpapier AGFK BW](#)

i Sämtliche personenbezogene Bezeichnungen sind geschlechtsneutral zu verstehen

Weitere Informationen erhalten Sie in Ihrer Koordinierungsstelle. Ihre zuständige Koordinierungsstelle finden Sie unter:



www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de