

Vertragsrisiken erkennen und meiden

Das E-Bike-Leasing als Mittel zur Mitarbeitermotivation und Förderung nachhaltiger Mobilität brummt. Gleichwohl zeigt ein Experten-Seminar: Es gibt einiges zu beachten und auch offene Fragen.

Zeitgemäß ist das Fahrrad als Fortbewegungsmittel auf jeden Fall. Bleibt die Frage, ob sich das dienstliche Leasing für den Arbeitnehmer wirklich lohnt?

„Die Verträge im E-Bike-Leasing gehen mittlerweile in die Hunderttausende. Und ihre Zahl steigt aller Voraussicht nach in den kommenden Jahren weiter“, schätzt Michael Kroll. Damit hat der Geschäftsführer von Leasoft als Veranstalter das Seminar rund um die aktuellen und rechtlichen Aspekte des E-Bike-Leasing in Frankfurt am Main eingeleitet. Denn nicht nur für Unternehmen, sondern auch für die öffentliche Hand als Arbeitgeber (AG) sei der Druck im Zeichen einer nachhaltigen Verkehrswende sowie der Mitarbeitermotivation enorm, Diensträder anzubieten.

Zugleich rechnet sich das E-Bike-Leasing für AG und Arbeitnehmer (AN), welches meist über 36 Monate läuft. Für beide ist der vertragliche und steuerliche Rahmen geklärt. Prinzipiell sind die E-Bikes als Diensträder dem Dienstwagen seit 2012 gleichgestellt, werden aber zusätzlich gefördert. Dazu gehört die Versteuerung des geldwerten Vorteils durch den AN, der sich seit 2020 auf nur noch 0,25 Prozent des Listenpreises als Bemessungsgrundlage bei einer Gehaltsumwandlung beläuft. Festgelegt sind inzwischen auch der gemeine Wert eines Fahrrads von 40 Prozent des Neupreises nach drei Jahren Leasinglaufzeit sowie eine Pauschalsteuer von 30 Prozent auf potenzielle Preisvorteile bei Kauf des AN zum Vertragsende.

Neuralgischer Punkt

Gleichwohl gibt es Diskussionen zu verschiedenen vertraglichen Gestaltungen und steuerlichen Aspekten. Roland Wehl, Geschäftsführer der AMS Fuhrparkmanagement, hat die steuerlichen Fallen rund um das Dienstrad-Leasing erläutert. Im Fokus: die Verfügungsgewalt des AGs über

Foto: Miguel Pereira/Getty Images/istockphoto

**Mehr online unter
autoflotte.de**

das Leasingobjekt. Diese müsse auch im Rahmen der Gehaltsumwandlung sichergestellt sein. Nur dann sei der Leasingvertrag dem AG zuzurechnen und von einer steuerlichen Anerkennung der Gehaltsumwandlung auszugehen. Eine solche liegt laut dem Experten vor, wenn ein AN auf eine Gehaltserhöhung oder auf einen Teil des zukünftigen Gehaltsanspruchs verzichtet und er dafür eine Leistung wie die Nutzungsüberlassung erhält.

„Es besteht dabei die große Gefahr, dass der AG seine wesentlichen Pflichten und Rechte als Leasingnehmer auf den AN abwälzt“, so Wehl. „Dann sprechen die Finanzbehörden von einem ‚durchgereichten‘ Leasingvertrag. Damit wird die Umwandlung zu einer sogenannten Gehaltsverwendung, die steuerschädlich wirkt.“ Auch die Regelung der Mehrerlöschance ist von Bedeutung. Wie verhält es sich, wenn der Leasinggeber von vornherein immer auf seine Mehrerlöschance verzichtet? Ist das E-Bike dem AN dann noch wirtschaftlich zuzurechnen? Wohl kaum“, sagt Wehl. Er fügt hinzu: „Wenn bei wirtschaftlicher Betrachtung davon auszugehen ist, dass der

AN der Leasingnehmer oder gar der Mietkäufer ist, wird es für den AG teuer. Er muss Lohnsteuern und Sozialabgaben nachzahlen. Obendrein müsste die als Vorsteuer geltend gemachte Umsatzsteuer zurückgezahlt werden. Der Schaden könnte größer sein als die Summe der Leasingraten. Mit Blick auf das Verhältnis zwischen AG und AN rät er: „Bei der Fahrzeugüberlassung nicht auf das eigene Nutzungsrecht verzichten. Wenn ein Unternehmen im Rahmen der Gehaltsumwandlung dem AN zum Beispiel zusichert, das Fahrzeug niemals für dienstliche Zwecke nutzen zu müssen, stellt sich schnell die Frage des Gestaltungsmissbrauchs.“

Steuerrechtlicher Fallstrick

Daneben sieht Wehl mögliche Probleme bei der Umsatzsteuer heraufziehen. So ist seiner Einschätzung nach sowohl der geldwerte Vorteil ein Leistungsaustausch zwischen AG und AN, der umsatzsteuerpflichtig ist, als auch der tatsächliche Wert des Dienststrades am Vertragsende.

„Leasinggeber, die die Umsatzsteuer lediglich auf den Kaufpreis abführen, sind in der Gefahr, bei einer Steuerprüfung eine Überraschung zu erleben. Denn Bemessungsgrundlage ist nicht der vom AN bezahlte Kaufpreis, sondern der faktische Zeitwert.“ Es verhalte sich wie bei der Kfz-Überlassung. Auch der geldwerte Vorteil

der Fahrzeugüberlassung sei umsatzsteuerpflichtig.

Einfallstor für Schadenersatz

Anschließend hat Rechtsanwalt Benno Kreuzmair von der Kanzlei Kreuzmair & Schmeiser in München ausgewählte zivilrechtliche Fragen und Besonderheiten im E-Bike-Leasing dargelegt. Ein Teil des Vortrags hat sich um Anbahnung, Abschluss, Durchführung und Abwicklung des Leasingvertrages sowie der damit verbundenen Verträge durch die Allgemeinen Geschäftsbedingungen gedreht. Letztere seien wichtig, um einen einheitlichen Ablauf der Verträge sicherzustellen und Risiken auszuschließen.

Ein Beispiel dafür: die Übergabe des Fahrrads. Schließlich entstehen Haftungsrisiken, wenn der Mitarbeiter die Übernahme unterschreibt und es fehlt zum Beispiel ein Scheinwerfer oder wenn der Händler noch Teile an E-Bikes einbaut, die nur mit dem AN und nicht mit dem Leasinggeber abgesprochen sind. Wer haftet? Wann ist das E-Bike übergeben worden? Von wem? Und wer hat es für wen in Empfang genommen? Kann es vielleicht sein, dass AG und AN falsche Angaben gemacht haben?

Aus den Antworten können Schadenersatzpflichten entstehen, an denen der Leasinggeber stets beteiligt sei, meint Kreuzmair. Deshalb empfiehlt er, den AN eine

Anzeige



carano
Software Solutions GmbH

Verteiltes Arbeiten mit Fleet+

Ob Manager, Fahrer oder Dienstleister:
Teilen Sie Informationen dezentral,
zielgerichtet und DSGVO-konform.

Jetzt anfragen:
www.carano.de/fleet



Ist das Leasingbike anfangs noch im Auslieferungszustand? Arbeitgeber sollten vom Arbeitnehmer eine Übernahmebestätigung abzeichnen lassen.

Übernahmebestätigung abgeben zu lassen, die die Vertragsmäßigkeit und Betriebsbereitschaft des Rads dokumentiert.

„Mängelansprüche ergeben sich nicht nur aus der Abweichung zwischen dem, was im Vertrag und was auf dem Hof des Unternehmens steht“, sagt der Rechtsanwalt. Es gelte auch, was in der Werbung gesagt wird. Wenn Händler beispielsweise einen Tag der offenen Tür veranstalten und Hilfskräfte Leistungen versprechen, die das E-Bike dann nicht mitbringt, handelt es sich um einen Mangel.

Eine weitere Frage, mit der sich die Teilnehmer beschäftigen haben: Wer darf das E-Bike außer dem AN nutzen? „Da im Regelfall der AG der Leasingnehmer ist und dieser das Fahrrad nicht selbst nutzt, muss geregelt werden, wer zur Nutzung berechtigt ist, insbesondere ob neben dem AN auch seine Familienangehörigen sowie Dritte es nutzen dürfen“, so Kreuzmair.

Wer darf das Dienstrad nutzen?

Allerdings kann der Versicherer die Nutzung des E-Bike einschränken. Ungeachtet dessen bleiben für den AG Haftungsrisiken, wenn im Überlassungsvertrag steht, dass er für den Zustand des Dienstrades verantwortlich ist. „Fährt dann zum Beispiel der AN oder ein Freund mit dem E-Bike und hat einen Unfall, weil die Bremsen nicht funktionieren, muss geklärt sein, wen die Halterhaftung trifft. Zudem ist es ein versicherungsrechtliches Thema“, ergänzt der Jurist.

Darüber hinaus weist er auf Rückrufe wegen Produktmängeln als Spezialfall hin. LG sollten sich um dieses Thema kümmern, die Rückrufe dem AN zur Kenntnis bringen und für den fachgerechten Austausch des mangelbehafteten Teils sorgen.

Kernelementen der Leasing-Bilanzierung von E-Bikes hat sich Michael Kroll gewidmet. Demnach regelt hier analog dem Kfz-Leasing ausschließlich § 39 Abgabenordnung (AO) die Bilanzierungsfrage und damit die wirtschaftliche Zurechnung. Dabei spielt es für die Bilanzierung des E-Bikes beim Leasinggeber eine maßgebliche Rolle, dass er während der realen Lebensdauer des Objektes irgendwann die sogenannte tatsächliche Sachherrschaft darüber innehatte, die wirtschaftlich ins Gewicht fällt. Das bedeute in der Praxis unter anderem: Der Herausgabeanspruch des Leasinggebers muss wirtschaftlich ins Gewicht fallen.

Restwert niedriger als Marktwert

„Gleiches gilt für seinen Anteil an Wertsteigerungschancen zum Vertragsende oder dass er alternativ das Wertminderungsrisiko trägt, nachdem die Sach- und Preisgefahr auf den Leasingnehmer abgewälzt wird.“ „Bei den Diensträdern geht es vor allem darum, was am Ende der Leasinglaufzeit passiert“, so Kroll. Ein Knackpunkt ist etwa, dass der Restwert meist niedriger angesetzt ist als der Marktwert. Denn es entstehen gerade erst die Vermarktungsbörsen für gebrauchte E-Bikes, welche die Daten für eine valide Ermittlung des Marktwertes liefern können. Zu diskutieren sei ferner die Frage: Was ist der Marktpreis? Ist es der Marktpreis vor Ort, im Internet, mit Rabatt, mit Transportkosten, mit Akkuaustauschkosten? Kroll gibt daher den Tipp: Solange es keine belastbaren auch hauseigenen Verwertungsstatistiken gibt, einen Sachverständigen einzubeziehen und den von ihm ermittelten Wert für Betriebsprüfungen zu dokumentieren.

Einen Blick wirft der Leasingexperte dazu auch auf eine mögliche Kaufoption für



Michael Kroll, Chef der Leasoft, brachte den Fuhrparkleitern die Welt der Leasing-Räder näher

Fotos: Annemarie Schneider/Autoflotte



Um die steuerlichen Aspekte kümmerte sich Roland Wehl, Geschäftsführer der AMS Fuhrparkmanagement

den AN in den Teilamortisations-Verträgen, die im E-Bike-Leasing üblich sind. „Eine Kaufoption zum Restwert einzuräumen, sehe ich als äußerst kritisch. Meiner Einschätzung nach handelt es sich dann um ein Finanzierungsgeschäft, vor allem, wenn wie beim E-Bike-Leasing der Restwert regelmäßig kleiner ist als der Marktwert“, sagt Kroll. Kaufoptionen zum Marktwert seien dagegen unproblematisch, für den Leasingnehmer aber meist nicht wirtschaftlich. „In der Praxis sind daher häufig Zwischenwerte für den Kaufoptionspreis anzutreffen, zum Beispiel 18 Prozent bei einem Restwert von zehn Prozent. Die Zulässigkeit sollte aber etwa mit dem Betriebsstätten-Finanzamt des Leasinggebers abgestimmt sein.“ Annemarie Schneider