



Fotos: Annemarie Schneider

In den Seminarräumen von Kloster Banz: An zwei Tagen folgten über 70 Teilnehmer der Einladung zum zweitägigen Leasing-Symposium

# Der Stoff, aus dem Neues wird

Wie Krisen und Innovationen sowie Themen wie Nachhaltigkeit die Leasingbranche transformieren und wo Geschäftschancen entstehen, wurde auf dem Leasoft-Leasing-Symposium gezeigt und darüber debattiert.

**Die hohen Energiekosten**, der Krieg in der Ukraine und steigende Zinsen sind Beispiele für Faktoren, die auch der Leasingbranche das Leben schwer machen. Darauf wies Michael Kroll als Veranstalter des 18. Leasoft-Leasing-Symposiums direkt in seiner Begrüßung der rund 70 Teilnehmer hin. Zugleich blieb er aber optimistisch. Denn die Anbieter hätten immer wieder bewiesen, sich auf neue Herausforderungen einstellen und diese antizipieren zu können. Deshalb solle die zweitägige Konferenz als Plattform dienen, um Lösungen zu suchen und zu diskutieren.

Diese Gelegenheit haben auch einige neue Player genutzt und sind ins oberfränkische Kloster Banz gekommen. Hierzu zählen Dienstrad-Leasinggeber, deren Geschäftsfeld ein Thema war. Begonnen hat das Event jedoch mit einem Rück- und Ausblick von Arno Städtler, der viele Jahrzehnte den Report zum Investitionsklima in der Leasingbranche am Ifo-Institut erstellt hat. Unter dem Titel „60 Jahre Leasing in Deutschland“ betonte er die Innovations-

kraft der Sparte, durch die vier von sechs Rezessionen an ihr unbemerkt vorübergingen und welche auf die zwei anderen dämpfend gewirkt hat. Konkrete Aussagen zu den künftigen Entwicklungen wagt er derzeit nicht. Er mahnte, dass Leasing kein Selbstläufer sei und die Branche sich ihren Gründergeist zurückholen müsse.

## Lernkurve bei Restwertprognose

In diesen unsicheren Zeiten müssen derzeit Anbieter wie der Forecast-Dienstleister Bähr & Fess Restwerte für Fahrzeuge berechnen. Unternehmenschef Reinhard Bähr gab Einblicke, wie das abläuft. Basis der Kalkulation ist die Ermittlung sogenannter Charaktere, die aus automotiven Faktoren wie Marke, Modellreihe und Segment entstehen. Hinzu kommen Parameter wie Lebenszykluseinflüsse, Facelifts und Nachfolgemodelle. Dritte Säule bilden die makroökonomischen Rahmenbedingungen wie BIP und Inflation. Weitere Parameter sind beispielsweise „Days in stock“

und die Discount- und Vertriebsstrategie der Hersteller sowie Importeure.

Die Methoden werden stets aktualisiert. So hat etwa aufgrund der Wirtschaftskrise vor gut 14 Jahren das Volumen an Bedeutung gewonnen und als Faktor in die Kalkulation Einzug gehalten. Hintergrund: In der Talsohle hat es die Berechnungen über den Haufen geworfen, weil es nicht genügend berücksichtigt wurde. Bähr betont, dass man aus jeder Krise etwas gelernt habe.

## Nachhaltigkeit als Ratingklasse

Ein Schwerpunkt des Symposiums waren das Thema Nachhaltigkeit und deren Wirkung auf das Risikomanagement im Leasing. Dass es gerade für das Rating zunehmend relevant wird, hat Götz Olearius von Creditreform in einem Vortrag geschildert. Denn die Corporate Sustainability Reporting Directive zieht die Einführung verbindlicher europäischer Berichtsstandards und Ausweitung der Berichtspflicht auf zir-



**Branchenexperten Arno Städtler (l.), Manfred Bock (Mitte) und Michael Kroll**

ka 49.000 Unternehmen nach sich. Gemäß Guidelines der Europäischen Bankenaufsichtsbehörde (EBA) sollten daher Institute Nachhaltigkeitsrisiken und nachhaltigkeitsmindernde Maßnahmen des Kreditnehmers bewerten.

Dementsprechend bildet etwa die Wirtschaftsauskunftei die Nachhaltigkeit in einer Risikoklasse ab. Für die Bewertung auf einer Skala von Best Performance mit A1 bis schlechteste Performance mit E3 werden verschiedene Kriterien betrachtet. Diese reichen von adjustierten Kernindikatoren wie CO<sub>2</sub>-Emissionen, gesamter Energieverbrauch und Gender Pay Gap über standortbezogene wie Pendlerdaten bis hin zu umweltbezogenen wie erhöhter Niederschlag und Temperatur sowie individualisierte Daten wie Anteil der Frauen auf Kontrollebene, Testierung und Zugehörigkeitsdauer der Beschäftigten.

### **Dienstrad-Leasing**

Am zweiten Tag hat sich Roland Wehl von der AMS-Fuhrparkmanagement den aktuellen Aspekten des Dienstrad-Leasings gewidmet. Demnach sei das Modell klar geregelt und heute politisch und rechtlich stabil. Zudem sei die gesellschaftliche Akzeptanz groß. Dazu verweist er auf Zahlen des Zweirad-Industrie-Verbands (ZIV), der von 2019 bis Ende 2022 einen Zuwachs von 6,9 Millionen Fahrrädern meldet.

Für die Nachfrage in den Unternehmen spielt vor allem das steuerliche Dienstrad-Privileg eine Rolle. „Denn im Gegensatz zu dem oft behaupteten Steuerprivileg bei Dienstwagen werden Diensträder tatsächlich subventioniert“, so Wehl. Argumente: Die Fahrzeuge werden beruflich und privat genutzt. Dafür könne die Privatnutzung nach der 1%-Regel bzw. entsprechend dem abgesenkten Satz bei E-Autos (0,25–0,5 %) und Plug-in-Hybriden (0,5 %) ver-

steuert werden. Zusätzlich erhöht die Nutzung für den Arbeitsweg den geldwerten Vorteil. Dagegen werden die Diensträder überwiegend privat genutzt. Dennoch würden auch die Diensträder nach der 1%-Regel bzw. begünstigt besteuert. Die Nutzung für den Arbeitsweg bleibe sogar unberücksichtigt.

In einer Beispielrechnung zeigt der Experte auch, wie sich das Steuerprivileg konkret bei einer Entgeltumwandlung mittels Leasings eines E-Bikes auswirkt. Dafür hat er wiederum öffentliche Angebote ausgewertet und als Grundlage genommen. Ergebnis: Bei einem monatlichen Bruttoeinkommen von 4.500 Euro, bei dem eine Leasingpauschale von 137 Euro pro Monat in Abzug gebracht wird und die vergünstigte Besteuerung des geldwerten Vorteils mit dem abgesenkten Prozentsatz von 1 % auf 0,25 % des Bruttolistenpreises erfolgt, wird in dem Modell das Steuer- und Beitragsaufkommen pro Monat um 94 Euro gemindert. Aus Sicht der öffentlichen Hand entspräche das einem Verlust von rund 1.100 Euro pro Jahr. „Bei angenommenen einer Million Diensträder wäre das ein Steuer- und Beitragsverlust von rund 1,1 Milliarden Euro pro Jahr“, schätzt Wehl.

Seiner Ansicht nach sollte sich die Politik daher die Frage stellen, wie wichtig das Privileg als Pull-Faktor hin zur Fahrradmobilität ist. Wie lange bedarf es der Lenkungswirkung und wann führt es zur Mitnahme?

*Annemarie Schneider*



**Roland Wehl skizzierte den steuerlichen Rahmen im Dienstrad-Leasing**

**ATU – IHR KOMPETENTER PARTNER FÜR ELEKTROMOBILITÄT!**

**WIR SIND  
AUCH FÜR IHRE  
ELEKTRO-  
FLOTTE  
DA!**



**PROFESSIONELLE  
FLOTTENLÖSUNGEN FÜR  
ALLE UNTERNEHMENSGRÖSSEN**

Für die individuellen Anforderungen Ihrer Flotte stehen wir Ihnen gerne zur Seite:

Hotline: **+49 (0)961 63186666**  
Internet: **atu-flottenloesungen.de**

Mehr Infos zur Elektromobilität:



**ATU**

Flottenlösungen