



Gleichbehandlung von Finanzdienstleistungsinstituten (Leasing-Gesellschaften) und Kreditinstituten im Rahmen öffentlich-rechtlicher Absicherungsgarantien der KfW für die Ausfallrisiken der Leasing-Gesellschaften

1. Einführung

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vertritt über 600 Mitgliedsunternehmen aus den Bereichen der Fahrzeughersteller, Zulieferer und Anhänger- und Aufbautenhersteller. Für den Absatz von Kraftfahrzeugen ist die Finanzierung durch Leasing und Kredite von grundlegender Bedeutung. Gerade die Finanzinstitute der Fahrzeughersteller (sog. Captives) erbringen mit über den Fahrzeughandel vermittelten Leasing- und Finanzierungsverträgen eine wesentliche Dienstleistung für private und gewerbliche Kunden.

Der Bundesverband deutscher Leasing-Unternehmen (BDL) vertritt die Interessen der deutschen Leasingwirtschaft. Ziel des BDL ist es, Leasing in Deutschland zu fördern und zu schützen – aus Anbieter- wie aus Kundensicht. Rund 150 Leasing-Gesellschaften – vom Mittelständler bis zum internationalen Leasing-Konzern – haben sich im BDL zusammengeschlossen, um sich im Dialog mit Gesetzgeber, Verwaltung und Öffentlichkeit für die Belange der Branche und des Produkts einzusetzen.

Die Bundesregierung hat mit ihrem Maßnahmenpaket vom 25. März 2020 zur Abmilderung der Folgen der Covid-19-Pandemie im Zivil-, Insolvenz- und Strafverfahrensrecht (19/18110) die besondere Schutzbedürftigkeit von Verbrauchern und Kleinstunternehmen erkannt. Die Leasing-Branche ist der Investitionsfinanzierer des gesamten Mittelstandes und finanziert mittels Leasing kleine und mittlere Unternehmen aller Branchen.

Auf Seiten der Gläubiger können somit Leasing-Gesellschaften in gleichem bzw. wegen der gesetzlichen Einbeziehung von Kleinstunternehmen sogar in noch größerem Umfang von ausbleibenden Zahlungen betroffen werden als finanzierende Banken. Die Leasing-Unternehmen sind bereit, diese ihr vom Gesetzgeber zugewiesene Verantwortung zu übernehmen. Wirtschaftliche – und unter Gleichbehandlungsgrundsätzen rechtliche – Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass auch Leasing-Unternehmen Zugang zu den gleichen Unterstützungsmöglichkeiten erhalten wie Kreditinstitute.

2. Situationsbeschreibung

Mit einem jährlichen Neugeschäft von knapp 75 Mrd. EUR im vergangenen Jahr und einem Bestand von rund 220 Mrd. EUR einschließlich des Kfz-Leasing leistet die deutsche Leasing-Branche einen wesentlichen Anteil an der Investitionsfinanzierung des deutschen Mittelstandes. Davon machte das Neugeschäft mit dem Leasing von Pkw und Nutzfahrzeugen in 2019 fast 80% aus. Hierzu zählen bspw. Pflegedienste, Fahrzeuge für Krankentransporte,

Taxiunternehmer, Handwerksbetriebe und Freiberufler. All diese Unternehmen haben in den letzten Jahren hohe Investitionen getätigt, deren Fortbestand es nun zu sichern gilt. Grundsätzlich werden über 50% aller außenfinanzierten Unternehmensinvestitionen über Leasing finanziert.

Aus den Maßnahmen zur Eindämmung des Corona-Virus ergibt sich ein weitgehender Shutdown der Wirtschaft. Um diese Krise von gigantischem Ausmaß zu überbrücken und bleibende Schäden von mittelständischen Unternehmen abzuwenden, regen wir an, die bestehenden Förderprogramme der KfW für Leasing-Unternehmen zu öffnen und geeignete neue Wege bei der Unterstützung anzubieten.

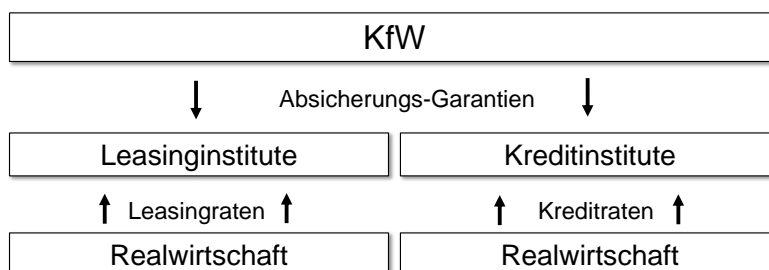
In den letzten Wochen hat sich die wirtschaftliche Situation dramatisch verschärft. Die außergewöhnlich starken und auch nicht vorhersehbaren Einschränkungen der wirtschaftlichen Aktivitäten führen zu unerwarteten Liquiditätsengpässen, da vertraglich gesicherte, fest eingeplante Einnahmen kurzfristig wegbrechen. Unternehmen und Freiberufler aller Branchen reagieren darauf, indem sie versuchen, Ausgaben zu reduzieren bzw. zu verschieben. Auf Seiten von Leasing-Unternehmen hat dies zu einem massiven Anstieg der Stundungsanfragen geführt.

Bei der weit überwiegenden Mehrheit der Stundungsanfragen ist davon auszugehen, dass es sich um Unternehmen mit einer positiven Fortführungsprognose handelt und Stundungen daher ein geeignetes Mittel sind, um nachhaltige Schäden abzuwenden und die Krise zu überbrücken. Da die Leasing-Güter jedoch überwiegend fristenkongruent über Banken finanziert sind, wird es Leasing-Gesellschaften kaum möglich sein, der zu bereits erkennbaren Flut an Stundungsanfragen nachzukommen, ohne sich selbst nicht vertretbaren Risiken auszusetzen.

3. Gleichbehandlung von Leasing-Gesellschaften bei der KfW-Absicherung

Bei Kreditinstituten ist vorgesehen, dass Liquiditätshilfen für die Kunden über verschiedene Programme der KfW mit weitgehender Haftungsfreistellung (80-90%) dargestellt werden. Eine wirkungsgleiche Absicherung ist auch für Leasing-Gesellschaften und deren mittelständische Kunden erforderlich. Denn: Leasing-Gesellschaften sind von der BaFin beaufsichtigte Finanzdienstleistungsinstitute und ein wichtiges Bindeglied zwischen Finanzwirtschaft (Banken) und Realwirtschaft (investierender Mittelstand).

Vor diesem Hintergrund plädieren wir eindringlich für eine Gleichbehandlung von Leasing- und Kreditinstituten im Rahmen der KfW-Absicherung.



Die robuste Risikotragfähigkeit der Leasing-Gesellschaften rechtfertigt eine solche Maßnahme. Auch die BaFin bestätigt, dass „in Deutschland zugelassene und beaufsichtigte Leasing-Unternehmen hinsichtlich ihrer Robustheit vergleichbaren Aufsichtsvorschriften wie

CRR Institute unterliegen. Ihnen gegenüber bestehende Risikopositionen können demnach wie Risikopositionen gegenüber CRR Instituten behandelt werden.“ Dabei gilt die Beurteilung der BaFin unabhängig von Institutsgröße und Gesellschafterhintergrund.

Darüber hinaus müssen die Programme der KfW für Leasing-Gesellschaften und Leasing-Raten erweitert werden.

4. Schutz des Mittelstandes vor Insolvenzrisiken

Auch wenn die deutsche Wirtschaft in den letzten Jahren an Substanz gewonnen hat, so ist zu erwarten, dass es zu Liquiditätsengpässen kommt – gerade auch im Mittelstand. Im schlimmsten Fall droht Unternehmen die Insolvenz. Eine Stützung der Realwirtschaft ist auch der beste Weg, für Stabilität in Industrie und Gesellschaft zu sorgen.

Es ist von entscheidender Bedeutung die Leasing-Gesellschaften als wichtigsten Automobilinvestor in die Lage zu versetzen, durch Garantien der KfW Insolvenzen von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) soweit möglich zu verhindern. Denn Leasing-Gesellschaften laufen bei nicht abgesicherten Stundungen Gefahr, auf ihrer Refinanzierungsseite in nicht mehr zu steuernde Risiken zu geraten. Damit würde ungewollt eine Kettenreaktion in Richtung der refinanzierenden Bank einerseits und den KMU andererseits ausgelöst. So kann das von der Bundesregierung mit den Hilfsmaßnahmen verfolgte Ziel, die Liquiditätsengpässe der KMU abzupuffern und ihnen eine schnelle Wiederaufnahme ihrer Tätigkeit nach Überwindung der Corona-Krise zu ermöglichen, nicht erreicht werden.

Bei Ungleichbehandlung der Leasing-Gesellschaften bezüglich ihrer Absicherung drohen:

1. Liquiditätsengpässe bei Leasing-Gesellschaften – ihrerseits häufig Mittelstand – durch ausgefallene Leasing-Forderungen
2. Ausfallrisiko für die Banken aufgrund nicht abgeführter Refinanzierungs-Raten
3. Gefahr für die KMU bei Insolvenz der Leasing-Gesellschaft, da geleaste Betriebsmittelausstattung entzogen würde und die Geschäftstätigkeit der KMU dadurch unmittelbar und massiv beeinträchtigt wäre

Die Absicherung von Zahlungsausfällen (Leasing-Raten) im direkten Zusammenspiel mit der KfW ist für die rund 150 in Deutschland zugelassenen und BaFin-beaufsichtigten Leasing-Gesellschaften nach alledem unerlässlich. Nur die angestrebte KfW Garantie stellt die Versorgung von mittelständischen Unternehmen, Selbständigen und Freiberuflern mit den für sie erforderlichen Betriebsmitteln sicher.

Berlin, den 27. März 2020

Verband der Automobilindustrie e.V., Behrenstraße 35, 10117 Berlin

Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen e.V., Markgrafenstraße 19, 10969 Berlin