



Das einzigartige  
Fuhrpark-  
Verwöhnprogramm:  
*It's easier to leaseplan.*

***Finanzierungs-  
bedingungen im  
Fahrzeugleasing vor  
dem Hintergrund der  
Finanzmarktkrise***

**BPPP**

**Arbeitskreis Finanzierung  
Hamburg, 19. August 2009**



## LeasePlan Deutschland GmbH

- ▶ Gründung: 1973
- ▶ Anlagevermögen: 1,15 Mrd €
- ▶ Stammkapital: 12,2 Mio €
- ▶ Verwaltete Fahrzeuge: >86.000
- ▶ Mitarbeiter: 300
  
- ▶ Markenunabhängiger Leasing- und Fuhrparkmanagementdienstleister
- ▶ Muttergesellschaft LeasePlan Corporation, Niederlande (Anteilseigner VW und 2 Investoren)
- ▶ Seit 2007 verstärkt im öffentl. Sektor tätig

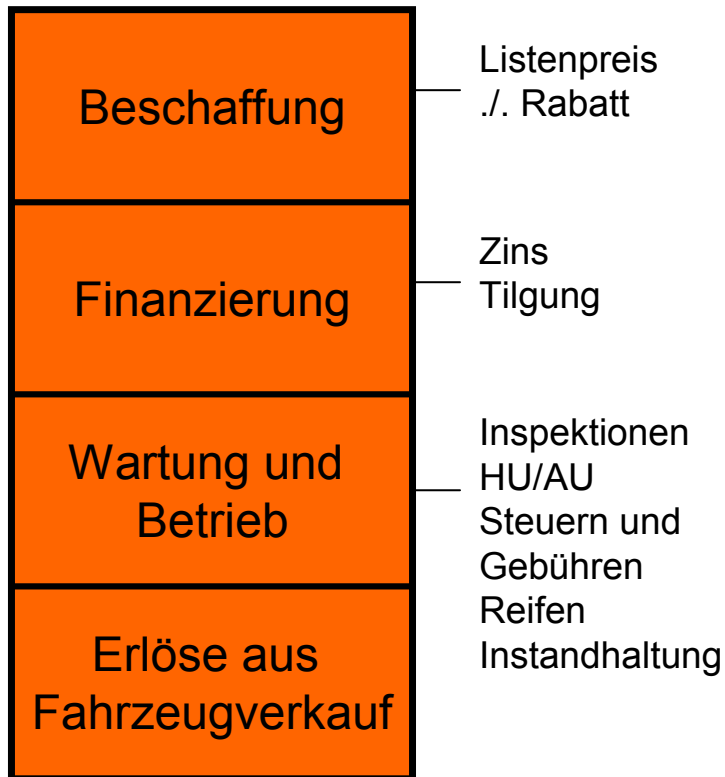


## ***Intention Vortrag***

- ▶ kurzer Bericht über Erfahrungen
- ▶ Erkenntnisse über das Leasing im öffentlichen Sektor
- ▶ Auswirkungen, insbesondere mit Blick auf die Finanzmarktkrise, weil hier die Bedeutung von Risikoeinschätzungen nochmals besonders hervorgetreten ist
- ▶ welche Schlüsse ziehen wir daraus

# Fahrzeug- und Fuhrparkkosten/Risiken

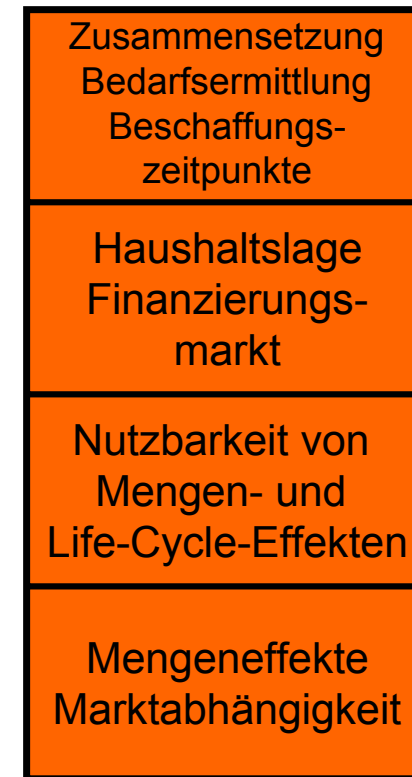
## Fahrzeugkauf



## Risiken Fahrzeug



## Risiken Fuhrpark



# **Fuhrparkmanagement- und Leasing**

## **Hebel zur Kostensenkung und Risikominimierung im Fuhrpark**

### **Fahrzeugleasing**

<b>Konstante Leasingrate über Fz-Laufzeit</b>
Incl. feste Kalkulation für Wartung und Reparatur
Incl. fester Restwert

### **Fuhrparkmanagement**

Erfassung, Aufbereitung und Bereitstellung der Informationen zum Bedarf und wirtschaftlichen Betrieb
Bereitstellung von Standardprozessen
Bereitstellung von Dienstleisternetzen
Erstellung von Car-Policies Schulungen der Mitarbeiter
Marktinformationen

# **Fahrzeugleasingausschreibungen im öffentlichen Sektor VOL, Haushaltsordnungen, Beschaffungspreisgrenzen, Praxis**

## **▶ VOL (überwiegend offenes Verfahren)**

- ▶ Leistungsbeschreibung durch Auftraggeber
- ▶ Ausserkraftsetzung allgemeiner Geschäftsbedingungen
- ▶ Formale Hürden
- ▶ Unzureichende Informationen über Bedarf und Bedarfsträger

## **▶ Haushaltsordnung**

- ▶ Konstante Preise in der Haushaltsperiode
- ▶ Bedingungen an Leasing und Finanzierung
- ▶ Trennung von Investition und Betriebsführung

## **▶ Beschaffungsvorgaben**

- ▶ KFZ-Richtlinien der Länder (allein der Beschaffungspreis ist ausschlaggebend für Vergaben)/ Beschaffungspreisgrenzen
- ▶ Kein TCO (Total Cost of Ownership)/Life-Cycle-Kosten
- ▶ Prozessorganisation

## **▶ Praxis**

- ▶ Geringer Teil wird „echt“ ausgeschrieben
- ▶ häufiger Wechsel Kauf/Leasing – Potentiale werden nicht genutzt
- ▶ großer Teil der Ausschreibungen ist nicht zu bearbeiten
- ▶ Hoher Anteil von Aufhebungen

## Preis Anpassungsbedarf

- ▶ Allgemeiner Anpassungsbedarf – Berücksichtigung in Standardrahmenverträgen
  1. Preisänderungen des Herstellers
  2. Face-Lifting und Modellwechsel
  3. Kapitalmarkt – Zinsentwicklung
  4. Gebrauchtwagenmarkt
- ▶ Nachlässe Fahrzeuge

Hersteller räumt den Behörden einen sog. Behördenrabatt ein, um die Markenpräsenz im Behördenbereich zu fördern. Die Behörden sind daran interessiert, dass der Hersteller bei Fahrzeugpreisänderungen die Nachlässe aufrechterhält. (=Marktstandard, wird so auch im privatwirtschaftlichen Umfeld gehandelt).
- ▶ Kapitalmarkt entwickelt sich unabhängig vom Fahrzeugmarkt.

Anpassungen werden in der Regel durch Zinsbindungsklauseln geregelt.
- ▶ Gebrauchtwagenmarkt

Unterliegt in Grenzen einer Gesetzmäßigkeit, die in der Regel durch Beliebtheit des Fahrzeuges, Zuverlässigkeit, Laufzeit/Laufleistung und Modellalter beeinflusst wird.

## Preisbindungsklauseln (marktüblich)

### ▶ Zinsbindung

- ▶ Interbanken + Kapitalbeschaffung (derzeit 300 bps) + Marge x %
- ▶ ¼ jährliche Prüfung

### ▶ Fahrzeugpreisbindung

- ▶ UVP abzügl. Rabatt

### ▶ Restwert

- ▶ Prognosen erforderlich
- ▶ ¼ jährliche Überprüfung



# Auswirkungen der Finanzmarktkrise

## ▮ Finanzierungsbedingungen

- Aussetzen des Interbankenreferenzzinses
- Steigende Geldbeschaffungskosten
- Sinkende Liquidität

## ▮ Autokrise

- Hersteller/Händler vor der Insolvenz
- Nachlassgestaltung
- Regulierung des Staates (Abwrackprämie)

## ▮ Gebrauchtwagenmarkt

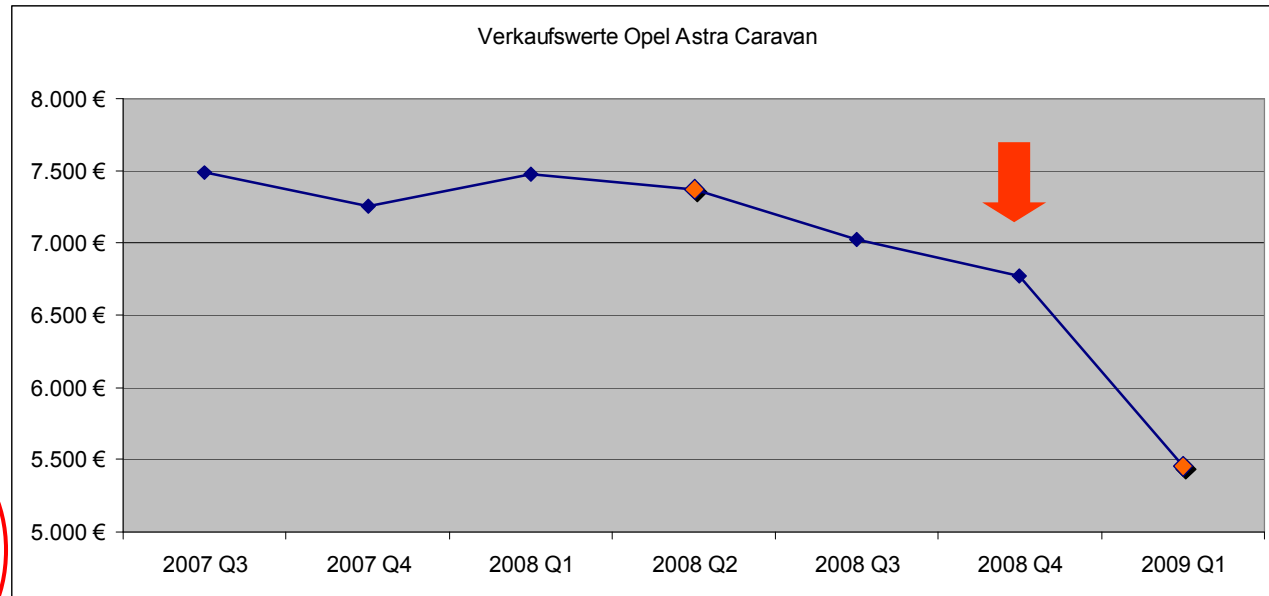
- Sinkende Nachfrage
- Einflüsse der Autokrise auf Marken
- Sinkende Restwerte

## ▮ Regulierung der Märkte

- Ratings
- Aufsicht der BAFIN für Leasinggesellschaften

# Restwert-Situation Expert Eye

Opel Astra Caravan		
UPE		
18.025 €		
Quartal	durchschn. Verkaufserlös	% von UPE
2006 Q1	5.398 €	
2006 Q2	6.536 €	
2006 Q3	6.423 €	
2006 Q4	6.319 €	
2007 Q1	6.937 €	
2007 Q2	6.403 €	
2007 Q3	7.488 €	
2007 Q4	7.252 €	
2008 Q1	7.482 €	
2008 Q2	7.372 €	40,9%
2008 Q3	7.021 €	38,9%
2008 Q4	6.768 €	37,5%
2009 Q1	5.459 €	30,3%



## **Bedeutung am Beispiel eines Auftrags**

2007: Start Behördengeschäft bei LeasePlan

2008: Zuschlag auf Ausschreibung eines Finanzministeriums für  
Fahrzeugleasing in 2009/2010, 1.400 Fahrzeuge  
Finanzierungsleasing pro Jahr



Ende 2008: Krise bei Opel

Ende 2008: Finanzmarktkrise

Ende 2008: Überkapazitäten bei allen Herstellern

Anfang 2009: Rettungsschirm durch niederländische Bank

Anfang 2009: Einbruch Gebrauchtwagenmarkt

I. Quartal 2009: Abwrackprämie

Ende II. Quartal 2009: Preisänderungskündigung: unterschiedliche  
Auffassung zw. Auftraggeber und Auftragnehmer (Terminologie des  
AG nicht marktkonform)

III. Quartal 2009: Einigung über einvernehmliche Aufhebung

→ Teilnahme an Neuausschreibung

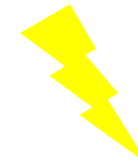


## Fazit

- Der öffentliche Auftraggeber zwingt den Dienstleistern Risiken auf, die nicht geschultert werden können



Widerspruch zum Vergaberecht

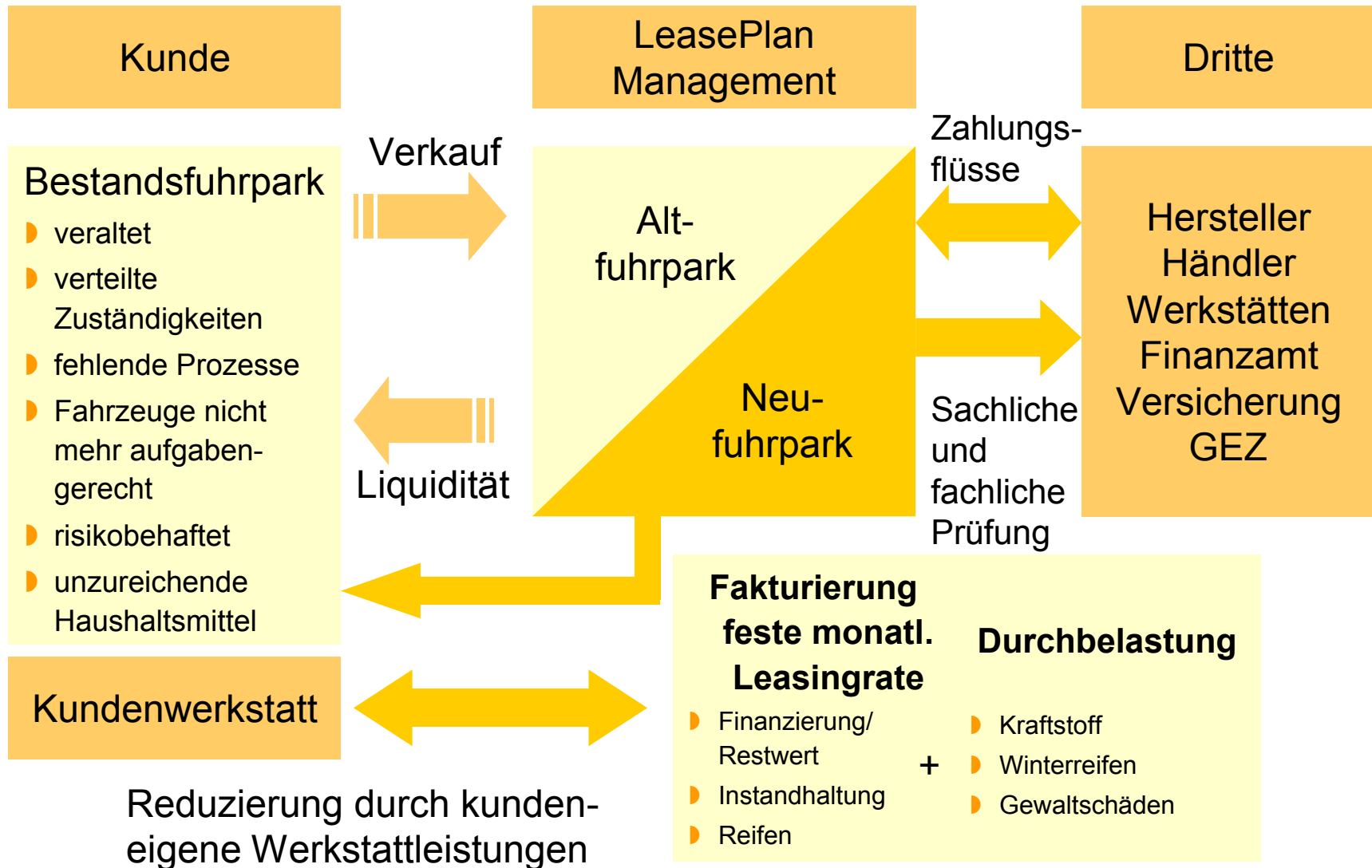


- Der öffentliche Auftraggeber zahlt hohe Risikoaufschläge für Standardleistungen
- Es fehlen Standards im Fuhrparkmanagement (Ausschreibungsstandards)
- Es fehlt ein Finanzierungsbasis (Index für Zinsanpassungen)
- Es fehlt eine Basis für die Gebrauchtfahrzeugbewertung

## **Folgerung**

- ▶ hohes Einsparpotential vorhanden
- ▶ Ausschreibungsbedingungen führen häufig zu unwirtschaftlichen Umsetzungen
- ▶ Risikoverteilung unbefriedigend
- ▶ stark eingeschränkte Möglichkeit an öffentlichen Ausschreibungen teilzunehmen

# Es geht auch anders: Beispiel Stadtwerke mit 250 Fahrzeugen



# **Feststellungen und Fragestellung an den BPPP**

- ▶ Vergabestellen sind interessiert, Ausschreibungen zu optimieren
- ▶ Es ist eine Basis für Preisanbindungen (Fz-Modelle, Zins, Restwert) zu schaffen
- ▶ Ausschreibungsunterlagen müssen standardisiert werden

Diskussion:

- ▶ Kann der BPPP eine Plattform sein, um Akteure (öffentliche Auftraggeber, Fahrzeughersteller, Leasing- und Fuhrparkmanagementdienstleister etc.) zusammenzubringen