

Hartmann-Wendels, Thomas

Article

Vorwort

Leasing - Wissenschaft & Praxis

Provided in Cooperation with:

Universität zu Köln, Forschungsinstitut für Leasing

Suggested Citation: Hartmann-Wendels, Thomas (2010) : Vorwort, Leasing - Wissenschaft & Praxis, ISSN 1611-4558, Forschungsinstitut für Leasing an der Universität zu Köln, Köln, Vol. 8, Iss. 2, pp. 3-6

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/60317>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Vorwort

Univ.-Prof. Dr. Thomas Hartmann-Wendels[#]

Die Beiträge des vorliegenden Bandes der Schriftenreihe basieren auf den Hausarbeiten, die im Rahmen eines vom Forschungsinstitut für Leasing betreuten Hauptseminars mit dem Generalthema „Theoretische Erklärungsansätze für das Leasing“ im Sommersemester 2010 an der Universität zu Köln angefertigt wurden. Das Hauptseminar stieß bei den Studierenden auf außerordentlich großes Interesse, von den mehr als sechzig Anmeldungen konnten nur vierzig berücksichtigt werden, um den Charakter eines Seminars mit ausreichender Möglichkeit zur Diskussion zu bewahren.

Die Themen des Hauptseminars drehen sich um die Frage, warum Leasing als Weg zur Realisierung von Investitionen gewählt wird, d.h. worin die Vorteile von Leasing gegenüber anderen Möglichkeiten, Investitionen zu realisieren, liegen. Als Gründe für die Nutzung von Leasing werden immer wieder bilanzielle und steuerliche Motive genannt. Sofern Leasing Off-Balance-Sheet gestaltet wird, werden wichtige Bilanzkennzahlen wie z.B. der Verschuldungsgrad positiv beeinflusst. In einer Reihe von empirischen Arbeiten wurde versucht, zu simulieren, in welchem Maße sich wichtige Bilanzrelationen verändern würden, wenn sämtliche Leasingverhältnisse bilanziert werden müssten. Die Ergebnisse zeigen mehrheitlich, dass die Effekte, die durch die außerbilanzielle Behandlung von Operating Leases erzielt werden, spürbar sind. Lassen sich aber potenzielle Investoren bei ihren Entscheidungen davon beeinflussen? Die empirischen Erkenntnisse hierzu sind nicht eindeutig, sie weisen aber mehrheitlich in die Richtung, dass am Kapitalmarkt auch bilanziell nicht ausgewiesene Verpflichtungen berücksichtigt werden.

Leasing wurde in der Vergangenheit häufig gegenüber der Kreditfinanzierung als die steuerlich günstigere Alternative dargestellt. Dieses Urteil beruhte auf

[#] Direktor des Forschungsinstituts für Leasing an der Universität zu Köln.

der Argumentation, dass Kreditzinsen teilweise der Bemessungsgrundlage der Gewerbesteuer hinzugerechnet werden, Leasingraten dagegen auch gewerbesteuerlich vollständig als Betriebsausgabe absetzbar sind. Diese Argumentation übersah allerdings, dass die Zinsen, die der Leasinggeber im Rahmen der Refinanzierung aufwenden muss, bei ihm teilweise zum Gewerbeertrag hinzugerechnet wurden. Im Endergebnis fand somit keine Steuerersparnis, sondern nur eine Verschiebung der Steuerlast vom Leasingnehmer zum Leasinggeber statt. Mit der Unternehmensteuerreform 2008 wurden Leasing und Kreditfinanzierung insofern gleich gestellt, dass der Leasingnehmer einen fiktiven Zinsanteil in den Leasingraten zu 25% der Bemessungsgrundlage der Gewerbesteuer hinzurechnen muss, für die Leasinggeber dagegen wurde die Möglichkeit geschaffen, in den Genuss des gewerbesteuerlichen Bankenprivilegs zu kommen. Eine völlige Gleichstellung von Kredit und Leasing ist damit allerdings nicht gegeben, da der pauschal ermittelte fiktive Zinsanteil in der Regel nicht dem tatsächlichen Zinsanteil in den Leasingraten entspricht. Je nach Zinssatz und Laufzeit ergeben sich steuerliche Vorteile für das Leasing oder für die Kreditfinanzierung.

Eine immer wieder empirisch untersuchte Frage ist, welche Unternehmen vorzugsweise Leasing wählen und ob durch Leasing die Möglichkeiten, Investitionen durch externe Kapitalzufuhr zu realisieren, verbessert werden. Es gibt eine Reihe von empirischen Untersuchungen, die zu weitgehend übereinstimmenden Ergebnissen kommen: Demnach wird Leasing vorzugsweise von solchen Unternehmen gewählt, die wachstumsorientiert sind, d.h. einen hohen Investitionsbedarf haben, aber geringe Cash Flows aufweisen, so dass deren Innenfinanzierungskraft noch gering ist. Theoretisch lässt sich dies damit begründen, dass der Leasinggeber im Fall der Insolvenz des Leasingnehmers bessere Möglichkeiten hat, auf das Leasingobjekt zuzugreifen. Dies erhöht zum einen die Verwertungsquote, die der Leasinggeber in der Insolvenz des Leasingnehmers erzielt, zum anderen wirkt die Drohung, auf das Objekt im Falle von Leistungsstörungen zugreifen zu können, disziplinierend auf das Verhalten des Leasingnehmers. Die stärkere Stellung des Leasinggebers im Vergleich zum Kreditgeber erhöht die Bereitschaft, Investitionen durch Kapitalzufuhr von außen zu realisieren. Insgesamt erhöht somit Leasing die Verschuldungskapazität von Unternehmen.

Der Vergleich von Leasing mit der Kreditfinanzierung bezieht sich stets auf das Finanzierungsleasing. Beim Operate Leasing dagegen geht es weniger um die Finanzierungsfunktion des Leasings, sondern um die Möglichkeit, die betrieblichen Kapazitäten flexibel an unterschiedliche Auslastungen anzupassen. Da Leasinggesellschaften darauf spezialisiert sind, gebrauchte Objekte weiter zu verwerten, können sie mit dem Risiko, das aus einer schwankenden Auslastung der Kapazitäten resultiert, besser umgehen, als der Nutzer des Objekts. Dies wiederum erhöht die Effizienz der Produktion und bewirkt letztlich eine Wohlfahrtssteigerung. Empirisch lässt sich dies eindrucksvoll am Beispiel des Flugzeug-Leasing nachweisen. Geleaste Flugzeuge sind im Durchschnitt jünger als gekaufte Flugzeuge, sie werden kürzer gehalten und über geringere Zeiträume geparkt und weisen mehr Flugstunden auf. Hinzu kommt, dass geleaste Flugzeuge häufiger gehandelt werden als gekaufte Flugzeuge, so dass Handelsfraktionen auf dem Markt für gebrauchte Flugzeuge durch Leasing reduziert werden. Weiterhin wirkt sich Leasing positiv auf die Effizienz einer Fluggesellschaft aus, die Effizienzsteigerungen werden auf 6,5% bis 7,8% geschätzt.

Handelsfraktionen können durch Leasing auch deshalb abgebaut werden, weil durch Leasing eine asymmetrische Informationsverteilung über die Qualität der auf einem Markt angebotenen Güter reduziert werden kann. George Akerlof hat in einer sehr einflussreichen Arbeit am Beispiel des Marktes für Gebrauchtfahrzeuge gezeigt, dass eine ungleiche Informationsverteilung zwischen Käufern und Verkäufern über die Qualität der angebotenen Güter zu massiven Marktstörungen führen kann. Es besteht die Gefahr, dass im Endzustand nur noch mit „Zitronen“, d.h. mit Gütern niedriger Qualität gehandelt wird. Am Beispiel des Gebrauchtwagenmarktes kann man modelltheoretisch zeigen, dass Leasing die Qualitätsunsicherheit reduzieren kann. Indem die Leasingrate und der Ausübungspreis der Kaufoption auf das Leasingobjekt in geeigneter Weise miteinander kombiniert werden, führt Leasing zu einem Selbstselektionsmechanismus: Konsumenten mit hoher Präferenz für Qualität wählen Leasing statt Kauf, entsprechend weisen die Gebrauchtfahrzeuge, die aus einem Leasingverhältnis stammen, eine höhere Qualität auf als Gebrauchtfahrzeuge, deren Erstnutzer das Fahrzeug gekauft hat. Damit trägt Leasing dazu bei, das Lemon-Problem auf dem Markt für Gebrauchtfahrzeuge zu entschärfen.

Die in diesem Band enthaltenen Arbeiten präsentieren einen Ausschnitt aus der insgesamt noch recht überschaubaren Leasingforschung. Es ist zu erwarten, dass einige der Seminarteilnehmer ihre im Seminar erworbenen Kenntnisse über Leasing im Rahmen einer Diplom- oder Masterarbeit vertiefen werden. Die Ergebnisse dieser Arbeiten werden wir in künftigen Ausgaben der Schriftenreihe veröffentlichen.