

Sixt Leasing AG
HV am 01.06.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Vorsitzender,

mein Name ist Elke Schubert und ich vertrete Aktionäre die ihre Stimmen auf die Deutsche Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz DSW übertragen haben.

Heute ist die erste Hauptversammlung der Sixt Leasing AG und gleich werden die Aktionäre schier erschlagen von einer 80 seitigen Einladung. Es gilt die Umwandlung der Sixt Leasing AG in eine Societas Europaea, eine SE zu beschließen. Wer immer plant eine SE zu gründen muss bedenken, dass in neben einer EG-Verordnung die unterschiedlichen nationalen Ausführungsgesetze und die jeweiligen allgemeinen nationalen Vorschriften für Aktiengesellschaften, sowie eine EG-Richtlinie über die Rechte der Arbeitnehmer und dazu die nationalen Umsetzungsakte beachtet werden müssen. Dies ist mit einem beträchtlichen Verwaltungsaufwand verbunden. Vorteil der SE ist freilich, dass sie im Internationalen Geschäftsverkehr einheitlich auftreten kann und nicht über eine Vielzahl von Tochtergesellschaften auftreten muss. Positiv ist weiter, dass die in einzelnen Ländern erzielten Erträge innerhalb der SE, ohne umständliche Ausschüttungen eingesetzt werden können. Normalerweise wird die Gründung einer SE unter zwei Motiven verfolgt:

- Man will seinen Sitz in das europäische Ausland verlegen, oder
- man möchte mit einer Tochtergesellschaft fusionieren.

Deshalb meine erste drängende Frage: Warum der Umwandlungswunsch? Sie haben dazu Stellung genommen mit der Begründung, Sie wollen guter europäischer Partner sein und andere machen es auch. Ist das ausreichend?

Antwort: Die Rechtsform der SE hilft beim gesamteuropäischen Auftritt als Sixt Leasing und nicht unter Einzelunternehmen und die Fokussierung auf Europa wird dadurch verdeutlicht.

Die Sixt Leasing AG wurde vergangenes Jahr geboren, hat quasi gekalbt aus der Sixt SE und zunächst einmal erheblich vom Einstandskurs lassen müssen. Vergangenes Jahr, das wir hier zu behandeln haben, hat sich der Kurs auch nicht mehr zurück zum Einstandskurs bewegt. Warum ging es erstmal abwärts?

Antwort: Kurz vor dem Börsengang war der Höchststand des DAX. Danach herrschte ein allgemeiner Kursrückgang. Mittlerweile ist das Unternehmen wieder knapp bei Einstandsniveau.

Drei große Abhängigkeitsfelder bestehen noch. Einmal der Name Sixt, für den Sie zahlen, dann die Startkreditverbindlichkeiten, die die Sixt SE ausgereicht hat und zum anderen Shared Services, die Überschneidungen von Verwaltungstätigkeiten zum Inhalt haben. Letzteres ist positiv, was geteilt wird ist billiger. Wie sieht es mit der Rückführung des Darlehens von der Sixt SE aus? Können die Zahlungsziele hier eingehalten werden?

Antwort: Für die Namensnutzung zahlen wir 0,25% des operativen Umsatzes für 25 Jahre, was durchaus normal ist. Der Tilgungsplan für das Darlehen beträgt 3 Jahre und ist durch auslaufende Leasingverträge besichert. 350 Mio € sollen umfinanziert werden, für 30 Mio € haben wir ein Schuldscheindarlehen vergeben und eventuell ist die Emission einer Anleihe für nächstes Jahr im Gespräch.

Vergangenes Jahr hat uns Dieselgate aufgeschreckt. Besteht hierdurch ein Restwertisiko für die Leasingfahrzeuge der Sixt Leasing AG?

Antwort: Die Buy-Back-Verträge mit den Herstellern bleiben unverändert. Es sind 4300 Fahrzeuge betroffen. Wir stellen überdies keinen Verfall am Gebrauchtwagenmarkt fest.

Gibt es hier überhaupt Auswirkungen? Müssen gar Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten mit VW oder mit anderen Autoherstellern gebildet werden?

Antwort: Rückstellungen haben wir nicht gebildet.

Politischer Wunsch ist, die Elektromobilität auszubauen. Gibt es hier Auswirkungen auf die Sixt Leasing AG?

Antwort: Wenn der Kundenwunsch da ist, dann liefern wir selbstverständlich auch Elektrofahrzeuge. Wir waren auch der erste Vertriebspartner von TESLA in Europa.

Sie haben laut Unternehmensmitteilung ein Programm entwickelt für die Fahrzeugbestellung. Warum gibt es hier keine Zusammenarbeit mit den Fahrzeugherstellern, die von den Fahrzeugkäufen profitieren und ausnahmslos bereits solche Programme entwickeln ließen? Wie schon gesagt: Was geteilt wird ist billiger und man muss das Rad nicht immer neu erfinden.

Antwort: Die Programme sind differenziert nach Fahrzeugmarken. Darüber laufen auch die Leasingangebote. Der von uns entwickelte Konfigurator ist Alleinstellungsmerkmal und damit wichtig für die Marktstellung. Die Daten werden von uns gekauft. Lediglich im Bestellprozess gibt es Synergien mit den Händlern.

Die Tagesordnungspunkte beziehen sich hauptsächlich auf die neue Satzung für die Societas Europaea. Wir sehen hier keine Kritikpunkte, weshalb die Deutsche Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz für die von ihr vertretenen Aktionäre in allen Tagesordnungspunkten mit „Ja“ stimmen wird.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.