



# Empfehlungen

**Bundesverband Deutscher  
Leasing-Unternehmen e.V.**

**zur**

**Förderung von rein elektrisch  
betriebenen Fahrzeugen (BEV) mittels Leasing**

Brüssel, 20. Februar 2025

Bundesverband Deutscher  
Leasing-Unternehmen e.V.

Avenue des Arts 19 A-D  
1000 Brüssel

Tel: +32-2-03.92.90

[bdl@leasingverband.de](mailto:bdl@leasingverband.de)

[www.leasingverband.de](http://www.leasingverband.de)

EU Transparency Register 84917875724-73



### **Was wir jetzt dringend empfehlen!**

Die EU und Deutschland brauchen

- ein aufeinander abgestimmtes Mobilitätspaket
- die aktive Stimulierung des Marktes mittels verlässlicher und langfristiger wirtschaftspolitischer Entscheidungen für den BEV-Ausbau
- eine zielgerichtete und alle Finanzierungsarten berücksichtigende Investitionsförderung, d.h.
  - Fiskalische Anreize für Mitgliedstaaten mit der dringenden Empfehlung, alle (auch private) Finanzierungsformen wie z.B. Leasing zulassen
  - Förderung von BEV mit der erforderlichen Infrastruktur über Leasing
  - Neu- und Gebrauchtwagenförderung
  - Fokussierung auf gewerbliche Förderung, um Hebelwirkung zu maximieren
  - Stimulierung des öffentlichen Sektors
- Förderung von Ladeinfrastruktur, kostengünstigen Ladestrom, Netzkapazitäten und transparente CO2-Bepreisung
  - Förderinstrumente müssen Finanzierungsvielfalt des Marktes einbinden
- Angemessene Risikoverteilung der Förderrisiken zwischen Nutzer und Eigentümer
- Bürokratiearme, praktikable Umsetzung für Leasing-Finanzierer und Leasing-Nutzer
  - Da die Investitionsentscheidung der Markt trifft, sind etwaige quantitative BEV-Vorgaben - auch zu Flotten – an den Markt zu adressieren (nicht an die Finanzierer/Finanzdienstleistern)



## 1. Hintergrund der stagnierenden BEV-Marktdurchdringung

Aktuell befindet sich die deutsche und europäische Autoindustrie in einem schwierigen Marktumfeld. Europäische Hersteller sehen sich mit Herausforderungen beim ausreichenden Absatz ihrer rein elektrischen Fahrzeuge (BEV) konfrontiert. Zugleich sorgen die Flottengrenzwerte für Absatzdruck bei den Fahrzeugherstellern.

Andererseits müssen Unternehmen, Verbraucher und öffentliche Auftraggeber durch das europäische Emissionshandelssystem (Emission Trading System, kurz EU ETS 2) mit deutlich höheren Kosten für Benzin und Diesel ab dem Jahr 2027 rechnen. Insofern erscheint es überraschend, dass Angebot und Nachfrage nicht zusammenfinden.

Grundlegende **Informationsasymmetrien, technologisches Verbesserungspotenzial und fehlende politische Unterstützung** lassen sich als Ursachen identifizieren. Weiterhin wird eine **fehlende beziehungsweise zu gering ausgebaute Ladeinfrastruktur** als Hürde benannt. Auch **Defizite bei Reichweite der BEV sowie nicht ausgereifte Software** werden als Kritikpunkte angeführt, teils jedoch basierend auf mittlerweile veralteten Vorurteilen. Weitere Unsicherheiten für Nutzer – insbesondere für Flottenbetreiber – von BEV ergeben sich aus möglichen **Restwertrisiken** und **fehlender wirtschaftspolitischer Planungssicherheit**. Während die ersten Aspekte typisch für einen neu entstehenden Markt sind, ist die fehlende politische Unterstützung kein Marktphänomen.

Das **abrupte Ende der Fördermaßnahmen** in Deutschland für BEV war für einen Markthochlauf ebenso schädlich wie das **Infragestellen künftig zulässiger Antriebsarten** durch die Politik. Private und unternehmerische Investitionsentscheidungen basieren auf verlässlichen und langfristigen Planungen. Fehlende politische Kontinuität erschwert beziehungsweise verhindert daher konkrete Entscheidungen – mit der Folge, dass Investitionen für BEV zurückgestellt werden.

## 2. Was Leasing leisten kann

Zur Ankurbelung des BEV-Marktes, zur Erreichung der Flottengrenzwerte von Pkw-Herstellern und der Senkung von Emissionen im Mobilitätssektor werden aktuell verschiedene staatliche Fördermaßnahmen, v. a. im Zusammenhang mit Leasingfinanzierungen, diskutiert.

Im Jahr 2024 wurden in Deutschland Investitionen in Höhe von fast 80 Milliarden Euro durch die Leasing-Branche finanziert. Rund 90 Prozent des Investitionsvolumens werden von Unternehmenskunden realisiert, davon ein Großteil von kleinen und mittelständischen Unternehmen. Leasing leistet damit einen entscheidenden Beitrag zur Erreichung der Transformationsziele. Dies gilt auch für das Segment der **Elektromobilität. Mehr als die Hälfte aller neuen BEV auf dem Markt war 2024 geleast**. Eine erfolgreiche staatliche Fördermaßnahme zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Ziele im Verkehrssektor muss daher die Finanzierungsform **Leasing zwingend berücksichtigen**.

Über Leasing-Rückläufer wird wiederum der Gebrauchtwagenmarkt stimuliert.

Für eine weite Verbreitung von BEV auf deutschen und europäischen Straßen ist es daher essenziell, zunächst über einen erfolgreichen Erstmarkt anschließend einen **funktionierenden Zweitmarkt** zu gestalten.



BEV sind gemäß Daten des Kraftfahrtbundesamts erst seit etwa 2021 in größeren Stückzahlen am Markt verfügbar.<sup>1</sup> Ausgehend von einer üblichen Leasing-Laufzeit von 3-5 Jahren werden in den kommenden Jahren also mehr BEV auf dem Zweitmarkt zum Kauf oder Gebrauchtwagen-Leasing angeboten.

### **3. Lösungsansätze: Skizze einer Förderkulisse für Deutschland**

Staatliche Fördermaßnahmen für BEV sollten möglichst zielgenau und effizient ausgestaltet werden.

Aus deutscher Sicht muss eine mögliche **Förderkulisse** zwischen der gewerblichen und privaten Nutzung der Fahrzeuge ebenso unterscheiden wie nach Neu- und Gebrauchtwagenmarkt. (*Überblick über Optionen siehe Anhang*)

#### **3.1. Neuwagenförderung und Unternehmenskunden**

90 Prozent der Leasing-Finanzierungen erfolgen für gewerbliche Kunden. Insbesondere die Flottenbetreiber sorgten in den vergangenen Jahren für das wachsende Neugeschäft und damit die Steigerung des BEV-Absatzes. 2023 war schon jeder zweite neu zugelassene BEV-PKW geleast, 2024 waren es sogar über 60 Prozent<sup>2</sup>. Zudem sind zwei Drittel der jährlichen Leasing-Neuzulassungen gewerbliche Halter. Da Leasing-Verträge im Durchschnitt kürzere Laufzeiten aufweisen als Darlehensverträge, beschleunigt auch die regelmäßige Nachrüstung der Unternehmensflotten die Umstellung auf BEV. Daher ist der größte Hebel zur Förderung von E-Mobilität eine gewerbliche Neuwagenförderung (Erster Leasing-Zyklus).

Eine Förderung dieser Nutzergruppe könnte über die Betriebsausgaben erfolgen. So könnte beispielsweise eine 1,5-fache Anrechnung der Leasing-Rate als Betriebskosten einen entscheidenden Anreiz schaffen, um bei Neuinvestitionen auf BEV zu setzen.

Eine temporär erhöhte Anrechnung von BEV-Leasingraten als Betriebsausgabe führt zu einer geringeren Steuerlast. Eine solche Regelung wäre unbürokratisch und effizient. Fehlallokationen oder Fördermittelmissbrauch könnten über ein solches Instrument auf ein Minimum reduziert werden.

#### **3.2. Gebrauchtwagenförderung und Kleingewerbetreibende sowie Privatkunden**

Für Privatpersonen kommt grundsätzlich auch eine staatliche Förderung des Leasing in Betracht. Der Anteil der Privatkunden ist im Leasing allerdings sehr klein (10 %), weshalb die Hebelwirkung wesentlich geringer ist als im Unternehmensbereich.

Privatkunden achten bei ihren Investitionsentscheidungen noch stärker auf den Preis. Daher spielen für diese Kundengruppe der Gebrauchtwagenmarkt (Zweiter Leasing-Zyklus) sowie die Höhe der Leasing-Raten eine größere Rolle.

---

<sup>1</sup> Laut Daten des Kraftfahrtbundesamtes wurden im Gesamtjahr 2019 rund 63.000 BEV zugelassen, 2020 waren es bereits rund 194.000 BEV und 2021 rund 356.000 BEV. Von diesen Fahrzeugen kommt nun ein Teil nach und nach am Gebrauchtwagenmarkt an.

[https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/MonatlicheNeuzulassungen/monatl\\_neuzulassung\\_node.html?yearFilter=2021&monthFilter=12\\_Dezember](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/MonatlicheNeuzulassungen/monatl_neuzulassung_node.html?yearFilter=2021&monthFilter=12_Dezember).

<sup>2</sup> BDL-Jahresstatistik.



Die Förderung von Leasing von Gebrauchtwagen könnte die Leasing-Raten geringer halten und die CO<sub>2</sub>-preisbedingten Preissteigerungen im Individualverkehr abmildern.

Staatliche Förderansätze sollten sowohl bei Unternehmens- als auch bei Privatanutzern unbürokratisch und praxisnah ausgestaltet sein. Investitionsanreize wie Leasing-Prämien sollten dabei bereits auf den Vertragsabschluss abzielen. Dies ermöglicht den Nutzern Planungssicherheit und den Leasing-Unternehmen eine Kalkulationssicherheit. Zu einem späteren Zeitpunkt gewährte Vorteile wie die Berücksichtigung bei der Einkommens- oder Kfz-Steuer sind ebenso denkbar, der konkrete monetäre Vorteil ist jedoch nicht zwingend bei der Investitionsentscheidung erkennbar.

#### **4. Förderung von BEV-Leasing der Öffentlichen Hand**

Neben Privaten und Unternehmen müssen BEV auch im öffentlichen Sektor gefördert werden. In Deutschland unterstützt Leasing von jeher das kommunale Beschaffungswesen, bietet kapitalschonende Entlastung in den überhitzten öffentlichen Haushalten und ist in der Lage, kommunalkreditähnliche Konditionen anzubieten.

Flotten auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene, aber auch Funktionsfahrzeuge wie Räum- und Streufahrzeuge oder Busse sollten konsequent auf BEV umgestellt werden.

Entscheidend hierfür sind eine einfache, standardisierte Ausgestaltung der öffentlichen Ausschreibungen und die konsequente Aufnahme von Leasing in die Förderbedingungen.

#### **5. Grenzen von Leasing: Regulatorische Risiken und praxisferne Förderbedingungen**

Leasing-Gesellschaften in Deutschland sind als Finanzdienstleistungsinstitute dem Kreditwesengesetz (KWG) und weiteren regulatorischen Anforderungen unterworfen. Sie erfüllen strenge regulatorische Auflagen der deutschen und europäischen Finanzmarktaufsicht BaFin beziehungsweise EBA.

Im Rahmen ihrer Risikotragfähigkeitsrechnung müssen Leasing-Gesellschaften Risiken abbilden, wie Restwertrisiken der Leasing-Objekte oder Bonitätsrisiken der Leasing-Nehmer. Die Bonität der Kunden entscheidet dabei über das Zustandekommen eines Leasing-Vertrages und die Konditionen.

Aktuelle Vorschläge, einkommensschwache Haushalte mittels Leasing zu einem BEV zu verhelfen (beispielsweise unter dem Begriff „Social Lease“ oder „Volks-Leasing“) sind irreführend, denn sie erwecken den Eindruck, dass die Bonität eines Kunden irrelevant sei. Im Gegenteil: bei der Bonitätsbetrachtung der Kunden sind sowohl die geschuldeten Raten als auch das Restwertrisiko durch unsachgemäße Nutzung beziehungsweise nicht vorgenommene Wartungen, Versicherungen, TÜV oder Schäden am Objekt zwingend zu berücksichtigen. Ohne zusätzliche Absicherung dieser Bonitätsrisiken können Leasing-Gesellschaften folglich keine attraktiven, den BEV-Markt positiv beeinflussenden Angebote machen.

Hinzu kommt, dass die Risiken aus der Nutzung den jeweiligen Verantwortungsbereichen zugeordnet werden müssen: Die Förderprogramme/-bedingungen müssen klarstellen, dass nutzungsbedingte Risiken beim Nutzer bleiben. Eine aus regulatorischer Sicht falsche Risiko-



justierung in der Förderkulisse würde andernfalls ebenfalls dazu führen, dass Leasing-Gesellschaften kaum Angebote unterbreiten können.

Nicht zuletzt muss eine direkte Fördermittelabwicklung über die Leasing-Gesellschaften mit den administrativen, monetären und personellen Folgeaufwänden berücksichtigt werden. Eine Einkommensprüfung und die Übernahme von administrativen Aufgaben im Kontext von Förderanträgen durch Leasing-Gesellschaften lehnen wir ab. Diese ist von der mittelständischen Leasing-Branche nicht leistbar.

## 6. Forderungen des BDL

Wirtschaftspolitische Weichenstellungen im Bereich BEV-Förderung/E-Mobilität sind grundsätzlich wegweisende politische Entscheidungen, die über Legislaturperioden hinaus Bestand haben müssen. Die EU und Deutschland sollten hier gemeinsam an einem Ziel arbeiten.

Neben der BEV-Förderung sind ein konzentrierter Ausbau der Ladeinfrastruktur, ein nachvollziehbarer Weg zu günstigem Ladestrom im öffentlichen Netz sowie an privaten Wallboxen, der Ausbau der Netzkapazitäten und eine transparente Gegenüberstellung der erwartbaren Kosten durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung im ETS2 erforderlich. Für eine erfolgreiche Stimulierung des Marktes ist eine nachhaltige politische Unterstützung entscheidend.

Vor dem zuvor ausgeführten Hintergrund plädiert der BDL für ein aufeinander abgestimmtes Mobilitätspaket, das abgestimmt mit den verschiedenen Wirtschaftsakteuren ein EU-Vorgehen und Maßnahmen in den Mitgliedstaaten umfasst. Die EU und Deutschland brauchen

- die aktive Stimulierung des Marktes mittels verlässlicher und langfristiger wirtschaftspolitischer Entscheidungen für den BEV-Ausbau
- eine zielgerichtete und alle Finanzierungsarten berücksichtigende Investitionsförderung, d.h.
  - Fiskalische Anreize für Mitgliedstaaten mit der dringenden Empfehlung, alle (auch private) Finanzierungsformen wie z.B. Leasing zulassen
  - Förderung von BEV mit der erforderlichen Infrastruktur über Leasing
  - Neu- und Gebrauchtwagenförderung
  - Fokussierung auf gewerbliche Förderung, um Hebelwirkung zu maximieren
  - Stimulierung des öffentlichen Sektors
- Förderung von Ladeinfrastruktur, kostengünstigen Ladestrom, Netzkapazitäten und transparente CO<sub>2</sub>-Bepreisung
  - Förderinstrumente müssen Finanzierungsvielfalt des Marktes einbinden
- Angemessene Risikoverteilung der Förderrisiken zwischen Nutzer und Eigentümer
- Bürokratiearme, praktikable Umsetzung für Leasing-Finanzierer und Leasing-Nutzer
  - Da die Investitionsentscheidung der Markt trifft, sind etwaige quantitative BEV-Vorgaben - auch zu Flotten – an den Markt zu adressieren (nicht an die Finanzierer/Finanzdienstleistern)



Anhang: mögliche Förderkulisse

	Förderung BEV für Unternehmen	Förderung BEV für Privatkunden
<b>Förderung von BEV durch Leasing</b>	<p>Neuwagenförderung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- starker Hebel</li> </ul> <p>Dienstwagenflotten müssen transformiert werden (ESG-Ziele, CSRD-Berichterstattung etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Investitionen werden üblicherweise in neuwertige Wirtschaftsgüter (hier BEV) vorgenommen</li> <li>- Bei Ersatzinvestitionen kann Förderung entscheidender Faktor sein</li> </ul> <p>Anreiz durch erhöhte Geltendmachung der Leasing-Kosten als Betriebsausgabe</p>	<p>Neuwagenförderung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- trotz Förderung ggf. zu hoher Neuwagenpreis</li> <li>- erreicht nur begrenzte Zielgruppe mit ausreichend finanziellen Möglichkeiten</li> </ul>
	<p>Gebrauchtwagen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zumeist wird auf neuwertige Wirtschaftsgüter zurückgegriffen</li> </ul>	<p>Gebrauchtwagen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Förderung für private Kunden; förderberechtigte Gruppe ggf. einkommensbasiert zu ermitteln</li> <li>- breitere Zielgruppe erreichbar</li> <li>- deutlich günstigere Leasing-Rate im Zweitmarkt möglich</li> </ul>
<p><b>Mögliche Förderinstrumente</b></p> <p>Ziel: effizienter Einsatz von knappen Haushaltsmitteln</p>	<p>Förderbudget (Ausgabe) vs. Einnahmeverzicht</p> <p>Kaufprämien würden erneute Diskussionen über knappe Haushaltsmittel zur Folge haben. Statt Ausgabe → Einnahmereduzierung</p> <p><b>Erhöhter Betriebsausgabenabzug der Leasing-Kosten -&gt; Steuermindernde Wirkung bei Unternehmen</b></p>	<p>Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung für BEV</p> <p><b>Differenzierter Zuschuss zur Leasing-Rate bei Neuwagen und jungen Gebrauchten</b></p>
<b>Ladeinfrastruktur</b>	<p>Förderung von möglicher Ladeinfrastruktur (inkl. Solaranlagen) in den Unternehmen, ggf. Förderung der Batteriekapazitäten, wenn diese zur Netzentlastung beitragen (bidirektionales Laden)</p>	<p>Forcieren von günstigem Strom für die Elektromobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Förderung von Wallboxen für Eigenheimbesitzer</li> <li>- Forcieren von technologischen Erweiterungen (Laden an Laterne etc.)</li> </ul>
<b>Energiekosten / Verfügbarkeit</b>	Förderung von Ladestrom	Förderung von Ladestrom