

Leasing 2023



Leasing 2023

01

Investitionen der Leasing-Wirtschaft
Leasing-Quoten

02

Leasing-Objekte

03

Pkw-Leasing

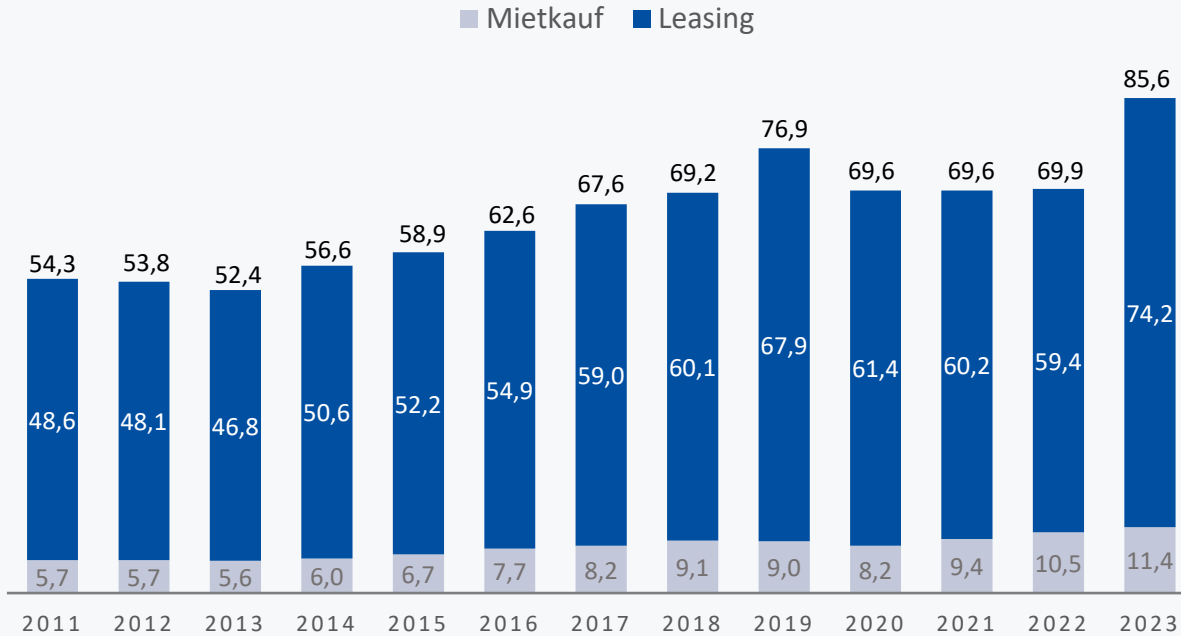
04

Ausblick Rahmenbedingungen

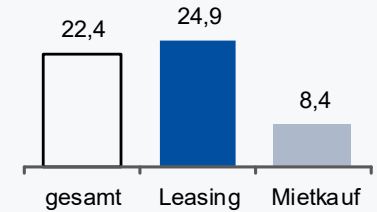


2023: NEUGESCHÄFT DER BRANCHE AUF REKORDHOCH VON 85,6 MRD. EURO

FINANZIERUNGSVOLUMEN LEASING UND MIETKAUF IN MRD. EURO



Veränderungsraten 2023 zu 2022 (%)



Quellen: Institut der deutschen Wirtschaft, BDL, ifo Investitionstest (bis 2019) | Stand: 1. März 2024

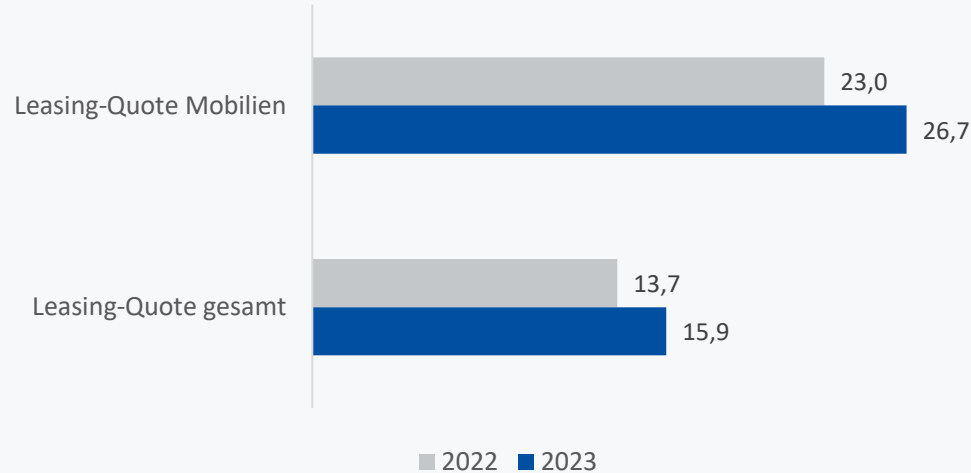
2023: Hochrechnung der Neugeschäftsentwicklung (nicht preisbereinigt) der BDL-Mitglieder auf den gesamten Leasing-Markt.

Die Volumina wurden gerundet, die Änderungen in Prozent basieren auf den exakten Werten.



LEASING-BRANCHE BAUT MARKANTEIL AUS UND FINANZIERT ÜBER EIN VIERTEL DER GESAMTWIRTSCHAFTLICHEN AUSRÜSTUNGSINVESTITIONEN IN DEUTSCHLAND

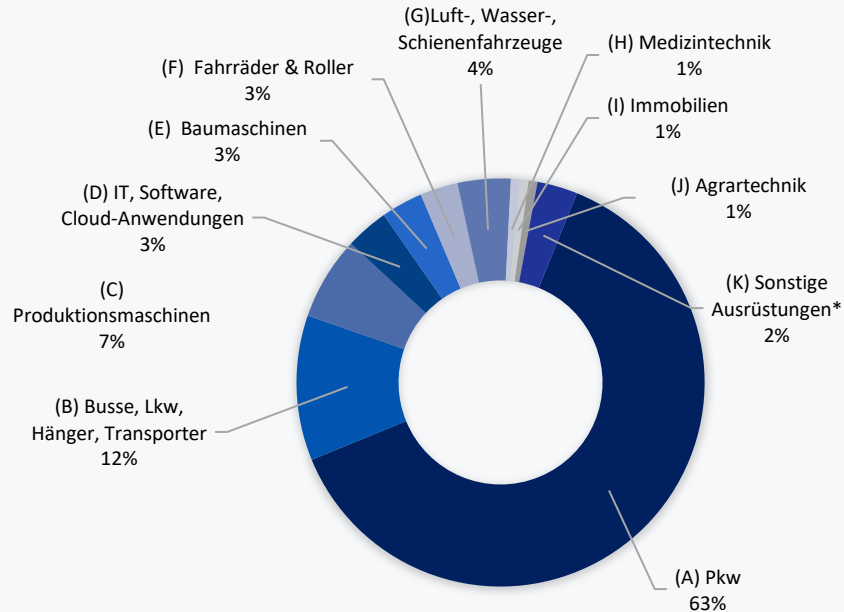
ANTEILE IN PROZENT



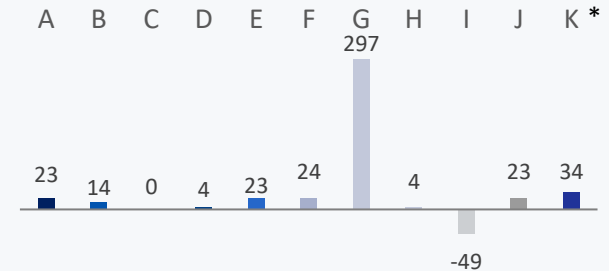


PKW DOMINIEREN DAS NEUGESCHÄFT DER LEASING-WIRTSCHAFT

ANTEILE DER OBJEKTGRUPPEN AM NEUGESCHÄFT IN %



Veränderungsraten 2023 zu 2022 nach Anschaffungswert (%)



Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft, BDL | Stand: 1. März 2024

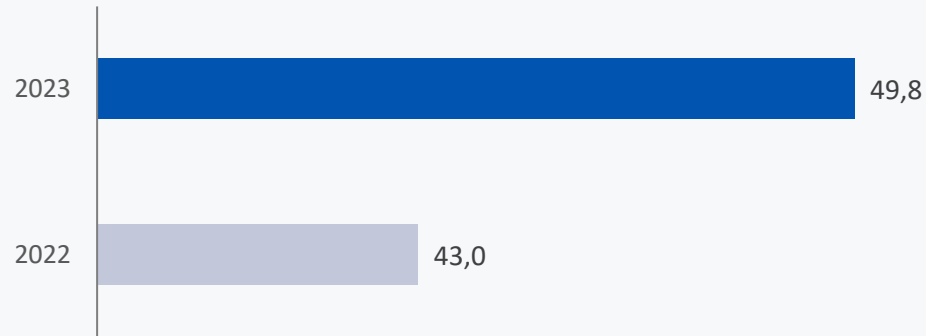
Hochrechnung der Neugeschäftsentwicklung (Leasing und Mietkauf, nicht preisbereinigt) der BDL-Mitglieder auf den gesamten Leasing-Markt

* u.a. Erneuerbare Energieanlagen

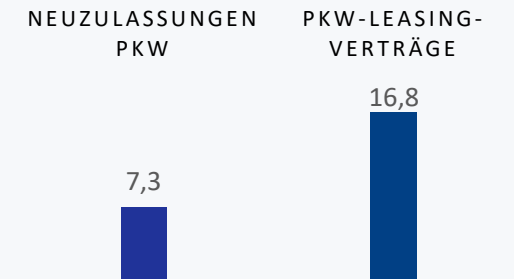


LEASING IM PKW-MARKT: JEDER ZWEITE PKW IST 2023 GELEAST

ANTEIL LEASING-FAHRZEUGE AN PKW-NEUZULASSUNGEN IN PROZENT

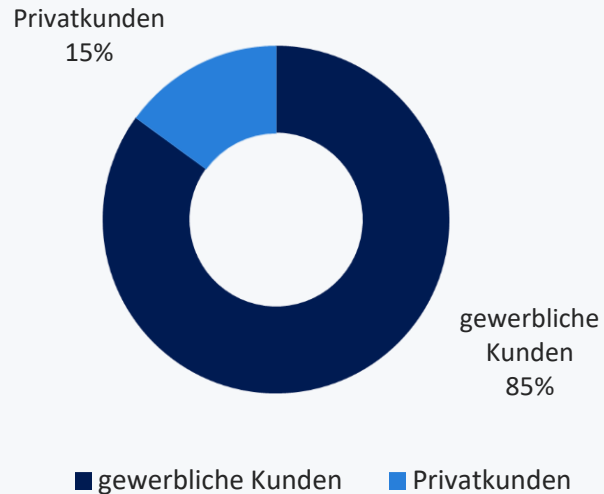


Veränderungsraten 2023 zu 2021 nach Stückzahlen (%)

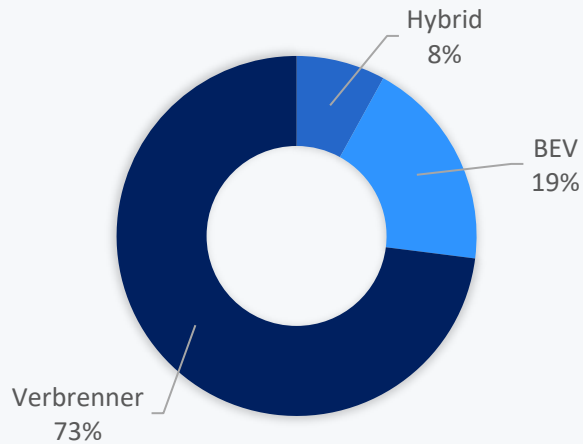




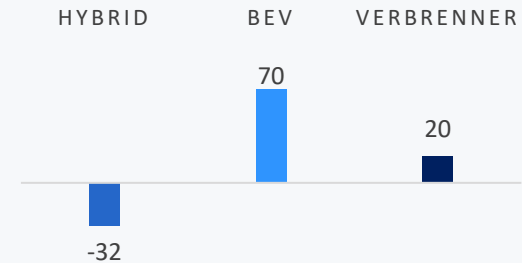
LEASING IM PKW-MARKT: KUNDENGRUPPEN NACH NEUGESCHÄFTSANTEIL



LEASING IM PKW-MARKT: STARKES WACHSTUM BEI E-FAHRZEUGEN ANTRIEBSARTEN DER LEASING-PKW (ANTEILE NACH STÜCKZAHL)



Veränderungsraten 2023 zu 2022 (%)





AUSBLICK

Zukunftsinvestitionen in Nachhaltigkeit und Digitalisierung müssen finanziert werden. Mit ihrem spezifischen Branchenwissen sind Leasing-Gesellschaften Schlüsselakteure bei der Förderung von Investitionen und der Einführung neuer Technologien und Geschäftsmodelle.

Um unsere Kunden optimal unterstützen zu können, fordern wir:

- ✓ Nachhaltige Investitionen stärken, Anreize für Transformation schaffen
Wachstumschancengesetz verabschieden, Investitionsprämie auch für Leasing-Investitionen
- ✓ Fehlanreize durch Regulierung vermeiden
Schwarz-Weiß-Logik der Taxonomie verhindert, dass Übergangsinvestitionen finanziert werden, viele Investitionsobjekte, die geleast werden und eine Transformation der Wirtschaft unterstützen, sind nicht erfasst, z. B. fehlen konkrete Anreize, in nachhaltigere Baumaschinen zu investieren
- ✓ Praxisorientierung und Proportionalität
Nachhaltigkeitsberichterstattung CSRD trifft auch Leasing-Gesellschaften, die mit 10 - 15 Mitarbeitern die Umsatzgrenzen der CSRD reißen, umfangreiche Berichtspflichten sind mit dem geringen Personal kaum leistbar, gleiches gilt für die Taxonomie
- ✓ Keine Barrieren bei Fördermitteln für Leasing-Investitionen
Förderprogramme zum Markthochlauf nachhaltiger Güter müssen für alle Finanzierungsformen offen sein



FÖRDERPROGRAMM KSNI FÜR NUTZFAHRZEUGE MIT KLIMASCHONENDEN ANTRIEBEN UND DAZUGEHÖRIGER TANK- UND LADEINFRASTRUKTUR

PROGRAMMSTOPP IST FATAL – INSBESONDERE FÜR KMU

- Das Programm galt als Schlüsselinstrument für die Antriebswende im Lkw-Sektor
- Förderung von Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben (Förderung von 80 % der Investitionsmehrausgaben) sowie von Tank- und Ladeinfrastruktur (80 % der Gesamtausgaben)
- Leasing als Finanzierungsform ausdrücklich zugelassen!
- Gute Resonanz des Programms, Ausstattung des dritten Aufrufs mit über 1 Mrd. Euro, von vielen Unternehmen fest eingeplant (auch angesichts des neuen Mautgesetzes), Programm war 2022 bis Ende 2026 verlängert worden = Verlust an Planungssicherheit und Vertrauen
- Mit Förderstopp können vor allem KMU sich den Umstieg nicht mehr leisten, Unterschied Anschaffungskosten von alternativen Antrieben bei Nutzfahrzeugen zu Diesel-Lkw beträgt Faktor 2,5 – 3, Kosten für Ladeinfrastruktur von 3 - 4 Lkw mehrere 100.000 Euro
- Ende des Jahres wären erstmals die Hersteller in der Lage gewesen, ausreichende Stückzahlen zu liefern. Ohne adäquate Förderung bleiben benötigte Skaleneffekte für die Reduzierung der Stückkosten aus.
- Förderung für Fahrzeuge und Infrastruktur ist in dieser frühen Phase des Markthochlaufs weiterhin dringend notwendig, Klimaziele werden ansonsten im Transportsektor nicht erreicht

Bundesverband
Deutscher Leasing-
Unternehmen e. V. (BDL)

Linkstraße 2
10785 Berlin
+49 30 20 63 370
www.leasingverband.de