



Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen e.V.

Weiterführende Argumente zum

Call for Evidence „Clean Corporate Vehicles“

Brüssel, 8. September
2025

Bundesverband Deutscher
Leasing-Unternehmen e.V.

Avenue des Arts 19 A-D
B-1000 Brüssel

Tel: +32 (0)2 203 92 90
bdl@leasingverband.de
www.leasingverband.de



Aufbauend auf der vom Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen e. V. (BDL) am 5. Juli 2024 übermittelten Stellungnahme zur Konsultation zur "Ökologisierung von Unternehmensflotten" übermitteln wir Ihnen im Folgenden weiterführende Argumente bezüglich der aktuellen Initiative "Clean Corporate Vehicles".

Der BDL vertritt die Interessen der deutschen Leasing-Wirtschaft. Leasing-Unternehmen in Deutschland ermöglichen jährlich Neuinvestitionen von über 80 Mrd. EUR - vor allem für mittelständische Kunden. Gut ein Viertel aller Investitionen in Betriebs- und Geschäftsausstattung wird über Leasing realisiert. Damit leistet Leasing einen entscheidenden Beitrag zur gesamtwirtschaftlichen Investitionsversorgung, insbesondere für den deutschen Mittelstand. Auch die Branche selbst ist mittelständisch geprägt: Über drei Viertel aller deutschen Leasing-Unternehmen beschäftigen weniger als 50 Mitarbeitende. Gleichzeitig versteht sich die Leasing-Branche als wichtiger Ermöglicher der Transformation. Wir befürworten die Förderung emissionsarmer Leasing-Objekte durch gezielte EU-Finanzierungsprogramme sowie eine strukturierte Einbindung der Leasing-Wirtschaft in die Folgenabschätzung und Weiterentwicklung von Lösungen.

Grundsätzlich begrüßt die Leasing-Branche in Deutschland das Ziel der Europäischen Kommission (KOM), durch eine nachhaltige und klimaneutrale Mobilität einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der EU-Klimaziele zu leisten und damit langfristig den Übergang zu einer emissionsfreien Wirtschaft zu unterstützen.

Die Initiative zur Dekarbonisierung von Unternehmensflotten soll ein regulatorisches Umfeld schaffen, das Unternehmen bei der Umstellung auf emissionsfreie Antriebe unterstützt. In diesem Rahmen möchten wir unsere Perspektive als **Finanzierer** von Unternehmensflotten einbringen.

Klarstellung

Das Geschäftsmodell eines Leasing-Unternehmens besteht in der Finanzierung und Bereitstellung von Mobilitätslösungen für (private und) gewerbliche Kunden - nicht jedoch in der Investitionsentscheidung, der operativen Nutzung oder Steuerung der jeweiligen Fahrzeugflotten. Leasing-Unternehmen sind daher keine Flottenbetreiber, sondern – ähnlich wie Kreditinstituten - Finanzierer dieser.

Diese Berücksichtigung erfolgt auch im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung und der damit verbundenen Überarbeitung der Nachhaltigkeitsberichtsstandards ESRS. Im Rahmen der Reform der Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen in der EU hat die EFRAG (European Financial Reporting Advisory Group AISBL), das die KOM beratende Gremium, eine maßgebliche Klarstellung aufgenommen, die nach unserem Verständnis auf die Berechnung von Flottengrenzen zu übertragen ist.



Hintergrund: Nach der aktuellen Entwurfsfassung der ESRS 1 TZ 70¹ erfolgt die Zurechnung von Umweltwirkungen aus der Nutzung eines geleasten Objektes bei der Wirtschaftspartei, die über die tatsächliche Nutzung des geleasten Wirtschaftsguts bestimmt. Die rechtlichen Eigentumsverhältnisse sollen an dieser Stelle keine Relevanz (mehr) entfalten². Demzufolge sind die aus der Nutzung geleaster Fahrzeuge entstehenden Treibhausgasemissionen dem Leasing-Nehmer zuzurechnen, da dieser die operative Kontrolle über die Fahrzeugflotte ausübt. Leasing-Geber berichten die Emissionen lediglich als indirekte Emissionen (Scope 3), da die Objekte der Wertschöpfungskette zuzurechnen sind.

Daraus folgt: Die im Rahmen der geplanten legislativen Vorgaben zu Flottenquoten oder Emissionsgrenzwerte sind nicht auf Leasing-Geber anzuwenden. Leasing-Unternehmen üben keine betriebliche Entscheidung oder Kontrolle über die Fahrzeugnutzung aus und tragen keine Verantwortung für operative Entscheidungen wie Routenwahl, Fahrverhalten oder Einsatzzeiten. Darüber hinaus obliegt allein dem Leasing-Nehmer sowohl die Auswahl der Fahrzeugflotte als auch deren Konfigurierung. In der Regel tritt ein deutsches Leasing-Unternehmen im Wege der Finanzierung erst nach Abschluss des Kaufvertrages nachträglich in die Bestellung ein.

Transformation benötigt weitreichendere Vorbedingungen

Darüber hinaus halten wir eine regulatorische Vorgabe für Flotten für ein falsches Signal und einen Eingriff in die unternehmerische Freiheit. Vor dem Hintergrund der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Binnenmarktes sollten marktbasierte Anreizsysteme das Mittel der Wahl sein. Die CO₂-Bepreisung des Europäischen Emissionshandelssystems 2 (ETS2) schafft hierfür einen maßgeblichen und marktbasierten Anreiz für Unternehmen und Private sich für die effizienteste Technologie zu entscheiden.

Für eine Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge verweisen wir daher wiederholt auf weitere Aspekte, die zunächst berücksichtigt werden müssen:

- Die Stromerzeugung und die Netzkapazität in ganz Europa sollte sichergestellt sein.
- Für die Unterstützung der E-Mobilität sollten Hindernisse abgebaut und erhebliche Unterschiede zum Entwicklungsstand in den Mitgliedstaaten angeglichen werden.
- Der Markt ist entscheidend für Preis und Nachfrage, auch hinsichtlich des Gebrauchtmарkts.
- Für die verstärkte Ankurbelung sollten Anreize intensiv geprüft bzw. genutzt werden können. Hierzu zählen insbesondere auch Planungssicherheit sowie das Vermeiden öffentlicher Diskreditierung der E-Mobilität.

¹ EFRAG: General Requirements, Seite 17, Tz 70. https://www.efrag.org/sites/default/files/media/document/2025-07/Amended_ESRS_Exposure_Draft_July_2025_ESRS_1.pdf

² EFRAG: Basis for Conclusions, Seite 35, Tz 150. https://www.efrag.org/sites/default/files/media/document/2025-07/Amended_ESRS_Exposure_Draft_July_2025_Basis_for_Conclusions.pdf



- Etwaige Fördermaßnahmen sollten finanzierungsdivers gestaltet sein und Leasing nicht benachteiligen.
- Die jeweiligen Rahmenbedingungen (Arbeitskräfte, Abhängigkeit von kritischen Rohstoffen, preisgünstige Verfügbarkeit von Energieträgern für die jeweilige Antriebsart) sollten besser berücksichtigt und einbezogen werden.

In diesem Sinne unterstützen wir eine Trendwende hinsichtlich der Regulierungspolitik. Mehr Entlastung und weniger Überregulierung in allen Bereichen sollten bei den Überlegungen zu Maßnahmen in der Wirtschaft zunächst Vorrang gegeben werden.

Fazit

Leasing-Geber sind Finanzierer von Fahrzeugen für Unternehmen und können selbst daher keinen eigenen Betrag zur Dekarbonisierung im Fahrzeugflottenbereich leisten. Gesetzgebende Vorgaben wie Flottenquoten oder Grenzwerte müssen sich vielmehr am Leasing-Nehmer ausrichten, der auch die Investitionsentscheidung und Nutzungsverantwortung trägt.

Zudem sollten eventuelle gesetzliche Vorgaben oder Regulierungen besser ökonomisch abgewogen werden. Mit dem gezielten Aufbau von Infrastruktur und der Förderung von Anreizen können Unternehmen in der Europäischen Union ihre Wettbewerbsfähigkeit ankurbeln und auf eine verbesserte Planbarkeit aufbauen. Dies würde auch eine breitere Akzeptanz neuer Technologien fördern, was in der Folge enorme Auswirkungen auf die Sekundärmärkte hätte.
