



BDL Linkstraße 2 10785 Berlin

Herrn

Referat IVA5
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Per E-Mail:
Leon.Leuser@bmwe.bund.de

Kontakt:

Berlin, 3. Februar 2026

Sehr geehrter Herr [REDACTED],

wir bedanken uns für Ihre Anfrage vom 29. Januar 2026 zum EU-KOM Vorschlag "Clean Corporate Vehicles".

Als Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen e. V. (BDL, LobbyR R001688) vertreten wir die Interessen der deutschen Leasing-Wirtschaft. Die Leasing-Unternehmen Deutschlands ermöglichen für ihre meist mittelständischen Kunden jährliche Neuinvestitionen von über 80 Mrd. EUR. Im Mobilenbereich werden knapp ein Viertel aller Investitionen in Betriebs- und Geschäftsausstattung mittels Leasing realisiert. Die Finanzierungslösung Leasing trägt somit maßgeblich zur gesamtwirtschaftlichen Investitionsversorgung, insbesondere des deutschen Mittelstandes, bei. Gleichzeitig sind die Leasing-Gesellschaften selbst mittelständisch geprägt. Über drei Viertel aller deutschen Leasing-Unternehmen haben weniger als 50 Mitarbeitende, die Hälfte unter 15 Arbeitskräfte.

Die Leasing-Branche versteht sich als Ermöglicher und Begleiter der Transformation der deutschen Wirtschaft. Leasing-Gesellschaften finanzieren traditionell eine breite Palette an Objekten zur Energie-, Wärme- und Mobilitätswende (Photovoltaik-Anlagen, Windparks, Elektromobilität, Fahrräder etc.). Darunter fällt auch ein großer Anteil gewerblicher Fahrzeuge. Die Leasing-Branche selbst agiert dabei als Finanzierer und nicht als Betreiber von Flotten, bietet jedoch für diese nach Bedarf und Wunsch des Kunden verschiedene Services an und arbeitet eng mit Flottenbetreibern zusammen.

Angesichts der kurzen Frist beantworten wir Ihre Fragen gern wie folgt:

Wie bewerten Sie den Vorschlag der Kommission (KOM) vom 16. Dezember 2025 zur Regulierung von Sauberen Unternehmensflotten?

Generell ist anzumerken, dass gegenüber den ersten Plänen einige Aspekte von der KOM aufgegriffen wurden. Trotzdem bleiben Kritikpunkte.



Seite 2 zum Schreiben vom 3. Februar 2026

Der Vorschlag der KOM legt in Artikel 3 nationale Zielvorgaben für den Mindestanteil von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen an den Neuzulassungen von Firmenfahrzeugen fest. Laut Definition in Art. 2 ist ein „Firmenfahrzeug“ ein Fahrzeug, das auf eine juristische Person zugelassen ist. Einbezogen werden die Flotten von Großunternehmen in jedem einzelnen Mitgliedstaat. Eine Flottenzuordnung der Kfz zu den Unternehmen soll hierbei über die Zulassung („registration“) erfolgen. Bei der deutschen Halterzulassung erfolgt diese somit beim nutzenden Unternehmen.

Insofern wurde das vom BDL stets vorgetragene Argument, Leasing-Unternehmen sind Finanzierer, nicht Betreiber von Fahrzeugflotten, bei der Auswahl der Optionen berücksichtigt (s. unter Folgenabschätzung S. 6, im zweiten Absatz: „Die Festlegung verbindlicher Zielvorgaben für den Mindestanteil von ZEV in bestimmten Arten von Unternehmensflotten (z. B. Leasing oder Taxis) wurde ebenfalls aufgrund unzureichender interner Kohärenz, des sehr hohen Risikos unbeabsichtigter Folgen und von Umgehungsmaßnahmen (z. B. Verlagerung von Fahrzeugleasing auf andere Finanzierungslösungen) sowie der erwarteten geringen Wirksamkeit aufgrund des begrenzten Anwendungsbereichs verworfen“.

Unbenommen davon unterfallen Leasing-Unternehmen gemäß der Definition von großen Unternehmen (EU-Richtlinie 2013/34/EU), wenn sie Fahrzeuge selbst nutzten.

Insgesamt ist eine Quotenregelung problematisch, da die Technologien nicht mit den Bedürfnissen der Nutzenden harmonisieren (z. B. benötigtes Kfz, Reichweite, eingesetzte Strecke, Lade- und Parkmöglichkeiten).

Wie bewerten Sie die für Deutschland für 2030 und 2035 vorgeschlagenen Quoten u. a. im Hinblick auf Modellverfügbarkeit, Vorhandensein einer ausreichenden Ladeinfrastruktur und Wirtschaftlichkeit für Ihre Geschäftstätigkeit?

Wir begrüßen die Vereinbarung im Koalitionsvertrag von 2025 (auf S. 7, Zeile 199, 200): „Eine Elektrifizierung der Fahrzeugflotten begrüßen wir grundsätzlich, eine pauschale gesetzliche Quote lehnen wir jedoch ausdrücklich ab.“

Für eine Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge verweisen wir (wie in unserer Stellungnahme zum Call for Evidence vom 8. September 2025) auf folgende 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 verfügbare Markt ist entscheidend für Preis und Nachfrage, auch hinsichtlich des Gebrauchtmärkte. Dies wiederum hat Einfluss auf die Nutzungsmöglichkeiten.

Welche Auswirkungen sehen Sie auf Wertschöpfung und Beschäftigung in Ihrer Geschäftstätigkeit?

Jeder Markteingriff hat abzuschätzende Folgen. Als Finanzierer von Unternehmensflotten betrifft uns dies zunächst nicht direkt. Indirekt muss das Angebot von verfügbaren Fahrzeugen mit zu erzielenden Quoten mithalten können, da ansonsten Strafzahlungen – hier auf Ebene der Mitgliedsländer – drohen. Zugleich sollte unbedingt jede Form der Unsicherheit und mangelnder



Seite 3 zum Schreiben vom 3. Februar 2026

Planbarkeit vermieden/reduziert werden. Wir plädieren für einen klaren und einfachen Ordnungsrahmen. Mit dem gezielten, skalierten Aufbau von Infrastruktur und der Förderung von Anreizen können Unternehmen in der EU 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.

Wie bewerten Sie die Anforderung im Regulierungsvorschlag, dass ab 2028 staatliche finanzielle Unterstützung nur noch für ZLEV und ZEV aus EU-Produktion vergeben werden darf?

Die Frage bezieht sich auf die Artikel 4 und 5, die in vielerlei Hinsicht problematisch sind und in der derzeitigen Textvorlage abgelehnt werden sollten.

Artikel 4 „Finanzielle Unterstützung für Dienstwagen“ ist nicht auf große Unternehmen beschränkt, sondern gilt – erfreulicherweise – für alle Unternehmensarten. Der Begriff "finanzielle Unterstützung" ist im Vorschlag zwar nirgendwo definiert. Somit bleibt unklar, was abgedeckt ist (z. B. jegliche Art von fiskalischem Anreiz/ Besteuerung, Abschreibungsregeln). Kritisch sehen wir insbesondere, dass bestimmte Themen prominent getrieben werden (s. Dienstwagenbesteuerung). Hierbei handelt es sich um eine Pauschalbesteuerung zum Abbau der bürokratisch aufwändigen Dokumentation von privat gefahrenen Kilometern mit einem Dienstwagen (Entbürokratisierung). Anhand der Erwägungen lässt sich ableiten, dass das Ziel der KOM mittels Art. 4 ist, die Fiskalpolitik zwischen den Mitgliedstaaten zu harmonisieren. Dies würde unserer Ansicht nach deren Gesetzgebungskompetenz übersteigen.

Der Vorschlag, dass ab dem Jahr 2028 Mitgliedstaaten nur dann eine finanzielle Unterstützung für die Anschaffung von Firmenwagen und Lieferwagen gewährt werden darf, wenn diese "in der Europäischen Union" hergestellt sind, ist nachvollziehbar, sollte jedoch auf europäische Hersteller erweitert werden. Insgesamt ist der Blick auf ausreichend verfügbare Fahrzeuge aus heutiger Sicht zu richten, da nur eine quantitative Anzahl von Fahrzeugen eine Versorgung des EU-Marktes ermöglicht.

Eventuelle gesetzliche Vorgaben oder Regulierungen sollten ökonomisch abgewogen werden (s. aktuelle KOM-Konsultation zu besserer Rechtsetzung).

Gibt es Vorschläge von Ihnen, wie der Regulierungsvorschlag geändert werden sollte z. B. zur Verbesserung der Effektivität, Kostenminderung?

Wir möchten nochmals betonen: Leasing-Unternehmen sind Finanzierer von Fahrzeugen für Unternehmen und daher in ihrer Eigenschaft als Finanzdienstleister nur mittelbar betroffen.

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. Entscheidend für die Anrechnung der Objekte muss demnach der Nutzer sein, nicht der Eigentümer. Leasing-Geber müssen trotz Eigentümerschaft wie Banken als Finanzierer von Quoten ausgenommen werden. Die Anrechnung muss bei den Nutzern der Fahrzeuge/ Leasing-Nehmern erfolgen, der auch die Investitionsentscheidung und Nutzungsverantwortung trägt.



Seite 4 zum Schreiben vom 3. Februar 2026

Gerade mit Blick auf die ‚local content‘ Debatte sollten die enormen wirtschaftlichen Auswirkungen wohl abgewogen werden – die nach unserer Ansicht zu steigenden Preisen der Fahrzeuge führen werden. Auch sollten die jeweiligen Rahmenbedingungen (Arbeitskräfte, Abhängigkeit von kritischen Rohstoffen, preisgünstige Verfügbarkeit von Energieträgern für die jeweilige Antriebsart) angemessen berücksichtigt und einbezogen werden.

Etwaige Fördermaßnahmen sollten der Marktrealität besser Rechnung tragen und finanzierungsdivers gestaltet sein: Leasing sollte weder explizit noch implizit ausgeschlossen werden.

Eine Trendwende hinsichtlich der Regulierungspolitik, mehr Entlastung und weniger Überregulierung halten wir für das Gebot der Stunde.

Wir begrüßen den konstruktiven Austausch mit Ihnen und hoffen, dass in Deutschland das BMWLE bei diesem Gesetzgebungsverfahren die Federführung beibehält.

Sehr gerne stehen wir weitere Gespräche zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Bundesverband Deutscher
Leasing-Unternehmen e.V.