Verband Österreichischer Leasing-Gesellschaften

POSITIONSPAPIER

zur

Initiative zur Dekarbonisierung von Unternehmensflotten

Juli 2025

Executive Summary

Die Europäische Kommission plant mit der Initiative „Greening of Corporate Fleets“ eine verpflichtende Elektrifizierung gewerblicher Fahrzeugflotten – durch einen Mindestanteil an vollelektrischen Fahrzeugen (Soll 2030 = 100%), Berichtspflichten und regulatorischen Druck. Als Verband Österreichischer Leasing-Gesellschaften begrüßen wir ambitionierte Klimaziele im Mobilitätssektor. Doch der vorliegende Vorschlag bedeutet Zwang statt Motivation, ist unausgewogen und gefährdet bestehende Marktmechanismen, ohne die notwendige Infrastruktur oder Akzeptanz sicherzustellen.

Unsere zentralen Kritikpunkte

1. Unverhältnismäßige Belastung von Unternehmen
2. Technologieeinengung statt Innovation
3. Ladeinfrastruktur als strukturelles Nadelöhr
4. Fehlende Konsumentennachfrage am Gebrauchtmarkt gefährdet Leasingmodell
5. Standortnachteil durch EU-Überregulierung
6. Bürokratie ohne Wirkung
7. Unbeabsichtigte Folgen von Zwangsvorgaben für Firmenfahrzeuge

Unsere Vorschläge für eine realistische und wirkungsvolle Mobilitätswende

1. Umsatzsteuererleichterung für gebrauchte E-Fahrzeuge zur Stabilisierung des Leasingmodells
2. Verlässliche politische Strategie statt widersprüchlicher Förderlogik
3. Leasingfähige Fördermodelle anstelle indirekter Steueranreize
4. Transparente, flächendeckende Ladeinfrastruktur mit Preisregulierung
5. Recht auf Reparatur und gesetzlich abgesicherte Batteriegarantien, angepasst an heutige technische Standards

Fazit

Leasing ist ein zentraler Hebel zur Elektrifizierung von Fahrzeugflotten und Unternehmen sind bereits Vorreiter und Träger der E-Mobilität. Der Markt braucht keine Zwangs-Quoten, sondern stabile Rahmenbedingungen, verlässliche Infrastruktur und Vertrauen. Nur so gelingt eine tragfähige Mobilitätswende in Europa.

Verband Österreichischer Leasing-Gesellschaften
1030 Wien, Invalidenstrasse 1/11A
Tel: +431/714 29 40, voel@leasingverband.at
ZVR: 897738196 UID: ATU63928557

Einleitung

Der Verband österreichischer Leasing-Gesellschaften („VÖL“) ist die Interessenvertretung der österreichischen Leasingwirtschaft. Die österreichische Leasingwirtschaft treibt den Wandel zur emissionsfreien Mobilität maßgeblich voran. Allein im vergangenen Jahr wurden rund 54 % aller Neufahrzeuge in der EU durch Leasing- und Mietunternehmen in den Markt gebracht. Bei batterieelektrischen Fahrzeugen (BEVs) liegt dieser Anteil sogar bei 60 %. Das zeigt: **Ohne Leasing kommt die Mobilitätswende nicht voran.**

Mit der geplanten **„Greening of Corporate Fleets“-Initiative** verfolgt die Europäische Kommission das Ziel, Firmenflotten verpflichtend zu dekarbonisieren – unter anderem durch Quoten für Elektrofahrzeuge, Berichtspflichten und de facto den Ausschluss von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ab 2030.

Als VÖL erkennen wir die Bedeutung des Klimaschutzes im Mobilitätssektor ausdrücklich an. Allerdings halten wir den aktuellen Ansatz der Initiative für unausgewogen, technikfeindlich und praxisfern. Statt auf Kooperation, marktwirtschaftliche Anreize und Infrastrukturaufbau zu setzen, wird auf Regulierung und Zwang gesetzt – mit negativen Folgen für Unternehmen, Innovation und gesellschaftliche Akzeptanz. Wir schlagen daher alternative „Motivations-Maßnahmen“ vor, die einen tatsächlichen Wandel im Verhalten von Kund:innen bewirken, ohne weitere bürokratische Maßnahmen aufzuerlegen. Dadurch kann die Dekarbonisierung von Unternehmensflotten wirtschaftlich verträglich und dauerhaft wirksam erfolgen.

Unsere Kritikpunkte im Einzelnen

1. Unverhältnismäßige Belastung von Unternehmen

Unternehmen sind bereits die Vorreiter und Träger der E-Mobilität:

- Mehr als drei Viertel aller batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) werden in Österreich von Unternehmen angeschafft
- Der Anteil an BEV in Unternehmensflotten ist in Österreich mehr als dreimal so groß als bei Privatpersonen

Starre Quoten ignorieren die unterschiedlichen betrieblichen Realitäten, schränken Unternehmen in ihrer unternehmerischen Freiheit ein und bürden ihnen zusätzlichen administrativen Aufwand auf.

Verband Österreichischer Leasing-Gesellschaften
1030 Wien, Invalidenstrasse 1/11A
Tel: +431/714 29 40, voel@leasingverband.at
ZVR: 897738196 UID: ATU63928557

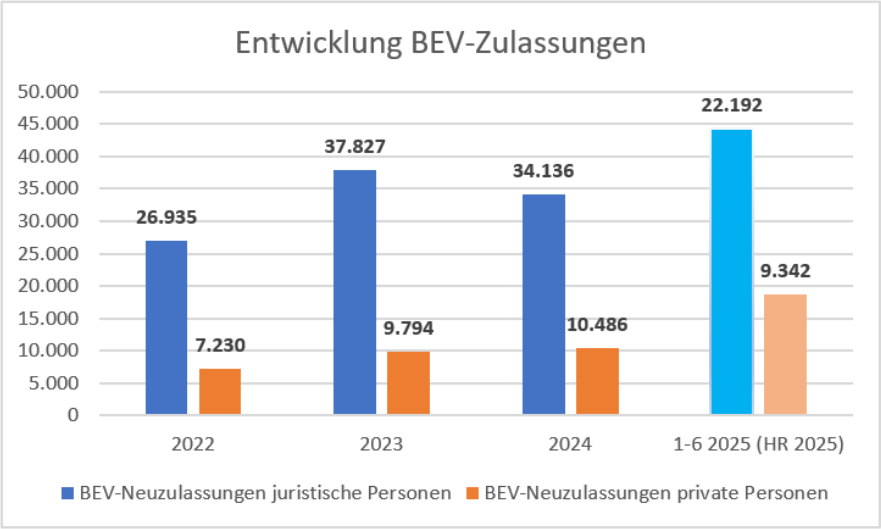

Abbildung 2: Pkw-Neuzulassungen mit Elektroantrieb (BEV) nach Fahrzeughalter:in, Quelle: Statistik Austria

Ein vergleichbares Bild zeigt sich auch für den gesamten EU-Raum:

Europe's fleets driving EV sales

Corporate fleets in key European markets account for most EV sales

		2022	2023	Jan-Apr 2024
Belgium	Private	13	8	14
	Fleets/Other Commercial	87	92	85
Germany	Private	50	42	36
	Fleets/Other Commercial	50	58	64
United Kingdom	Private	33	23	20
	Fleets/Other Commercial	67	77	80
EU-16	Private	49	40	39
	Fleets/Other Commercial	51	60	61

Note: Percentage of fully electric vehicle sales for private versus corporate buyers.
Source: Dataforce

Reuters Graphics

Abbildung 1: BEV-Anteil im EU-Raum, Quelle: reuters.com/business/autos-transportation/leasing-model-behind-europes-ev-drive-risk-breakdown-2024-08-13/ (zuletzt abgefragt am 18.6.2025)

Verband Österreichischer Leasing-Gesellschaften
1030 Wien, Invalidenstrasse 1/11A
Tel: +431/714 29 40, voel@leasingverband.at
ZVR: 897738196 UID: ATU63928557

2. Einseitige Fokussierung auf batterieelektrische Fahrzeuge

Die Initiative priorisiert ausschließlich batterieelektrische Antriebe und lässt Alternativen wie Plug-in-Hybride, Wasserstoff oder synthetische Kraftstoffe unberücksichtigt. Dies ist realitätsfern, insbesondere für ländliche Regionen, Nutzfahrzeuge oder Branchen mit komplexen Logistikanforderungen. Dekarbonisierung darf nicht mit Elektrifizierung gleichgesetzt werden; Technologieoffenheit muss oberstes Prinzip bleiben.

3. Unzureichende Ladeinfrastruktur als Engpass und hohe Strompreise

Ein schneller Umstieg auf elektrische Firmenflotten scheitert vielerorts an der Infrastruktur. Öffentliche Ladepunkte sind in vielen Regionen Europas unzureichend verfügbar, insbesondere für Flotten mit hohen Tageslaufleistungen. Unternehmen tragen heute bereits die Hauptlast beim Aufbau eigener Ladeinfrastruktur.

Auch in Österreich besteht Nachholbedarf. Zwar hat sich die Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte in den letzten Jahren erhöht, doch sie sind regional ungleich verteilt: Während Ballungsräume vergleichsweise gut versorgt sind, bleibt der ländliche Raum unterversorgt.[1] Vor allem AC-Normalladepunkte, die für Laden über Nacht besonders wichtig wären, werden kaum öffentlich gefördert oder sind nicht wirtschaftlich zu betreiben.

Hinzu kommt ein Mangel an Transparenz und einheitlicher Preisgestaltung: Tarife sind schwer vergleichbar, dynamisch und teils unverständlich. Das untergräbt das Vertrauen in die Alltagstauglichkeit der Elektromobilität – insbesondere für Fuhrparks, bei denen Planbarkeit und Kostenkontrolle essenziell sind.

Ein europaweiter Vergleich der Ladekosten zeigt, dass die Kosten in Österreich um 10,4% über dem Durchschnitt liegen. Es zeigt sich auch eine starke Korrelation zwischen niedrigen Ladekosten und hohen Anteil an BEV (siehe nordische Länder):

	Land	Ø Fast Charging Preis (€/kWh)
1	Vereinigtes Königreich	0,91
2	Italien	0,79
3	Schweiz	0,76
4	Kroatien	0,73
5	Niederlande	0,71
6	Zypern	0,70
7	Polen	0,69
8	Slowenien	0,68
9	Irland	0,67
10	Belgien	0,66
11	Ungarn	0,66
12	Österreich	0,65
13	Deutschland	0,63
14	Tschechien	0,63
15	Griechenland	0,58
16	Spanien	0,57
17	Frankreich	0,55
18	Rumänien	0,53
19	Dänemark	0,52
20	Schweden	0,52
21	Lettland	0,49
22	Norwegen	0,48
23	Litauen	0,46
24	Estland	0,46
25	Island	0,42
26	Finnland	0,41
27	Bulgarien	0,37
28	Türkei	0,26
	Durchschnitt	**0,59**

Abbildung 3: Durchschnittliche Schnelladepreise (>100kW) in Europa, Quelle: ChargeViz https://chargeviz.com/ev-charging-prices-in-europe/

[1] VCÖ: Bereits rund 27.000 E-Ladepunkte in Österreich – im Verhältnis zur E-Pkw-Anzahl hat Tirol die meisten Ladepunkte - Mobilität mit Zukunft

Verband Österreichischer Leasing-Gesellschaften
1030 Wien, Invalidenstrasse 1/11A
Tel: +431/714 29 40, voel@leasingverband.at
ZVR: 897738196 UID: ATU63928557

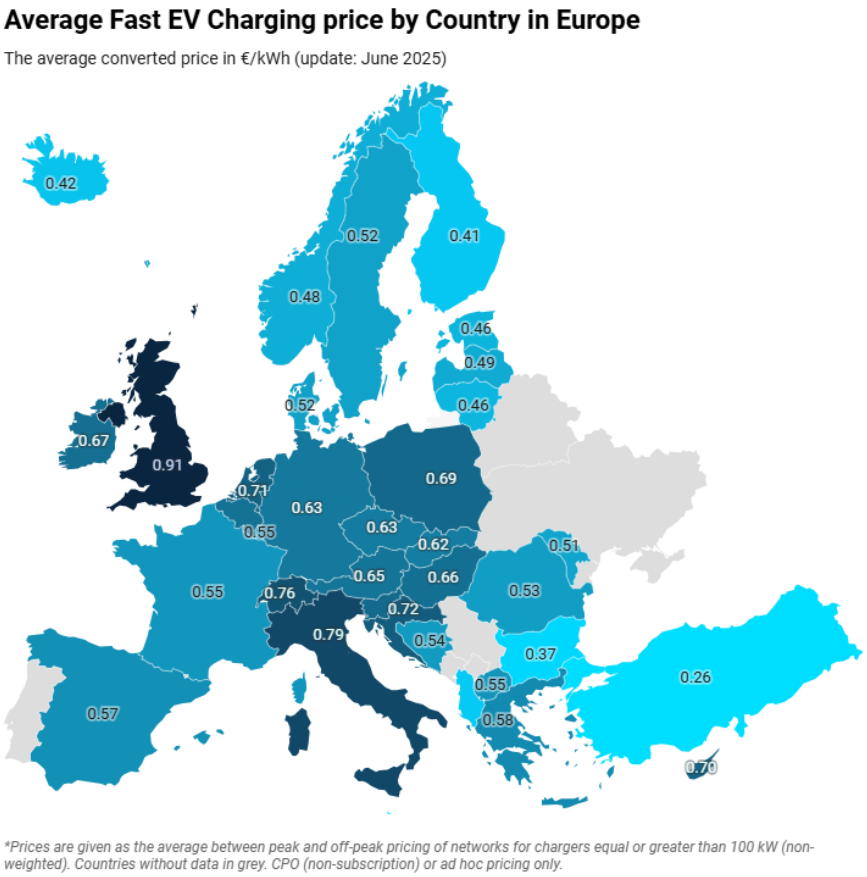

Abbildung 4: Durchschnittliche Schnelladepreise (>100kW) in Europa, Quelle: ChargeViz https://chargeviz.com/ev-charging-prices-in-europe/

4. Gefährdung funktionierender Marktmechanismen

Die Leasingbranche wirkt bereits heute als Katalysator für den Technologiewandel: kurze Laufzeiten, hohe Rückläuferquoten und strukturierter Gebrauchtwagenabsatz bringen neue Antriebstechnologien rasch in die Breite.

Doch die Nachfrage nach E-Fahrzeugen ist kein Selbstläufer. Ein Knackpunkt ist der unterentwickelte Gebrauchtwagenmarkt für die immer größere Anzahl an E-Fahrzeuge, die aus den Fuhrparks ausscheiden (siehe Forderung Pkt. 1). Für Leasingunternehmen bedeutet das: niedrige Restwerte und wirtschaftliche Unsicherheit.[2] Für Kund:innen heißt das: eingeschränkter Zugang zu bezahlbarer Elektromobilität. Ohne funktionierenden Gebrauchtwagenmarkt fehlen attraktive Leasingstrukturen – und in letzter Konsequenz sinkt dadurch auch die Nachfrage nach Neuwagen.

[2] Instabile und niedrige Restwerte behindern die Fahrzeugfinanzierung: Wenn der Markt für gebrauchte E-Fahrzeuge schwach ist, fallen die kalkulierten Restwerte – ein zentrales Element im Leasinggeschäft. Dies führt zu höheren monatlichen Raten oder geringerer Finanzierungsbereitschaft seitens der Anbieter.

Verband Österreichischer Leasing-Gesellschaften
1030 Wien, Invalidenstrasse 1/11A
Tel: +431/714 29 40, voel@leasingverband.at
ZVR: 897738196 UID: ATU63928557

5. Wettbewerbsverzerrung und Standortnachteil für Europa

Eine europäische Regulierung von Firmenflotten benachteiligt europäische Unternehmen gegenüber internationalen Wettbewerbern. Die eingeschränkte Antriebswahl und steigende Betriebskosten belasten den Standort. Das schwächt den Standort Europa und konterkariert die Wettbewerbs- und Deregulierungsziele der EU.

6. Mehr Bürokratie statt Wirkung

Neben den technischen und wirtschaftlichen Herausforderungen drohen auch neue bürokratische Belastungen: Berichtspflichten, Compliance-Anforderungen und zusätzliche Kontrollen verursachen Aufwand, der in keinem Verhältnis zur tatsächlichen CO_2-Wirkung steht. Der Fokus muss auf Wirkung, nicht auf Dokumentation liegen.

7. Unbeabsichtigte Folgen von Zwangsvorgaben für Firmenfahrzeuge

Starre Elektrifizierungsquoten für Unternehmensflotten können zu einer Reihe unbeabsichtigter und nachteiliger Marktreaktionen führen. Diese wirken sich nicht nur auf die Nachfrage nach E-Fahrzeugen, sondern auf die gesamte Fahrzeugwirtschaft negativ aus:

- **Weniger Neuwagenkäufe**: Unternehmen, die durch rigide Vorgaben zum Einsatz bestimmter Antriebe gezwungen werden, verschieben oder vermeiden geplante Neuinvestitionen. Das betrifft insbesondere gewerbliche Flotten, bei denen die Alltagstauglichkeit und Gesamtkosten entscheidend sind.

- **Längere Haltezeiten bremsen Flottenerneuerung**: Steigende Unsicherheiten bei Kosten, Wiederverkauf und Regulierungen führen dazu, dass Unternehmen ihre Fahrzeuge länger im Einsatz halten. Dadurch verlangsamt sich der Turnover im Fuhrpark und moderne, effizientere Fahrzeuge kommen später oder gar nicht auf die Straße.

- **Substitution durch Geldleistungen**: Wenn Firmenwagen durch die Vorgaben unattraktiv oder wirtschaftlich untragbar werden, entscheiden sich mehr Unternehmen dafür, statt eines Dienstwagens Alternativen - wie zB Kompensationszahlungen („Car Allowances“) – anzubieten. Dies könnte dazu führen, dass Mitarbeitende weiterhin ihre eigenen Fahrzeuge nutzen oder Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor kaufen – beides ist im Durchschnitt älter und weniger umweltfreundlich als Firmenwagen (da diese üblicherweise Neuanschaffungen und daher am letzten Stand der Technik sind). All dies schwächt die Erneuerung des Fahrzeugbestands, mit negativen Folgen für Innovation, Umwelt und Industrie.

Unsere Forderungen: Maßnahmen für eine wirkungsvolle Mobilitätswende

Um die Elektrifizierung des Verkehrssektors nachhaltig und marktverträglich voranzutreiben, braucht es kluge Anreize, statt regulatorischer Zwänge. Als Verband der Leasingwirtschaft schlagen wir daher folgende Maßnahmen vor, um die Nachfrage nach batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) gezielt zu stimulieren und die notwendige Akzeptanz im Markt zu schaffen:

Verband Österreichischer Leasing-Gesellschaften
1030 Wien, Invalidenstrasse 1/11A
Tel: +431/714 29 40, voel@leasingverband.at
ZVR: 897738196 UID: ATU63928557

1. Förderung des Gebrauchtmarkts für E-Fahrzeuge durch steuerliche Anreize

70 bis 80 % aller neuen E-Fahrzeuge werden von Unternehmen angeschafft. Nach wenigen Jahren gelangen diese Fahrzeuge auf den Gebrauchtwagenmarkt, wo private Käufer:innen die zentrale Zielgruppe bilden. Wenn jedoch die Nachfrage nach gebrauchten BEV ausbleibt, geraten die Restwerte unter Druck. Reduzierte Restwerte führen zu steigenden Leasingraten und damit zu einem Rückgang der Nachfrage im Neuwagenmarkt – ein gefährlicher Kreislauf.

Als Anreiz schlagen wir vor, die USt auf gebrauchte BEV zu erlassen (zu reduzieren) und damit einen Stimulus und politische Willenserklärung im Markt zu setzen. Dieser Impuls kann die private Nachfrage effektiv stimulieren und so den gesamten Markt stabilisieren. Konkret schlagen wir eine Aufnahme gebrauchter BEV in den Anhang III von Artikel 105a, Paragraph 3 der VAT Directive 2022/542 vor.

2. Klare politische Kommunikation und langfristige Strategie für E-Mobilität

Verunsicherung ist ein erheblicher Bremsfaktor für die Mobilitätswende. Derzeit ist unklar, welche Antriebstechnologie langfristig unterstützt wird. Uneinheitliche Signale wie Förderkürzungen für E-Autos, gleichzeitige Erleichterungen für Verbrennerfahrzeuge oder Diskussionen um eFuels führen zu Verunsicherung und Kaufzurückhaltung.

Es braucht ein klares politisches Bekenntnis zur E-Mobilität – vergleichbar mit dem Vorgehen in Belgien: Dort wurde 2021 eine langfristige Strategie zur Elektrifizierung der Firmenflotten verabschiedet, die steuerliche Vorteile ausschließlich für emissionsfreie Fahrzeuge vorsieht – mit einem planbaren, über Jahre gestaffelten Übergang. Nur mit solchen verlässlichen und konsistenten Rahmenbedingungen kann Vertrauen – und damit Investitionssicherheit – entstehen.

3. Fördermodelle müssen Leasing berücksichtigen

Leasing ist heute die dominierende Finanzierungsform für E-Fahrzeuge – in Österreich liegt der Leasinganteil bei über 50 %. Dennoch sind viele bestehende Förderinstrumente nicht oder nur eingeschränkt leasingfähig. Diese Systemlücke schließt große Teile der Nutzer:innen – insbesondere im betrieblichen Bereich – faktisch von der Förderung aus.

Daher fordern wir eine grundsätzliche Förderkompatibilität mit Leasingverträgen. Indirekte Instrumente wie vorzeitige Abschreibungen greifen im Leasingkontext nicht oder führen zu steuerlicher Komplexität, Intransparenz und möglichen Nachteilen für Endkunden. Direkte Zuschüsse an Leasingnehmer sind der effizienteste und gerechteste Weg, um breite Wirkung zu entfalten.

4. Flächendeckende, gerechte Ladeinfrastruktur ermöglichen

Ohne zugängliche Ladeinfrastruktur bleibt E-Mobilität eine Nischenlösung. Besonders im urbanen Raum fehlt vielen Menschen eine private Lademöglichkeit – öffentliche Alternativen sind zu selten, zu teuer oder intransparent. Wir fordern deshalb:

Verband Österreichischer Leasing-Gesellschaften
1030 Wien, Invalidenstrasse 1/11A
Tel: +431/714 29 40, voel@leasingverband.at
ZVR: 897738196 UID: ATU63928557

- **Förderung von Normalladestationen (AC)** für langsames, netzschonendes Laden über Nacht
- **Einführung einer Preisauszeichnungspflicht** auch für AC-Ladestationen für Preistransparenz
- **Verbot dynamischer Tarife** an öffentlichen Ladepunkten, ersetzt durch stabile Tages- und Nachttarife
- **Deckelung von Roaminggebühren**

Eine zuverlässige Ladeinfrastruktur ist die Grundlage für gesellschaftliche Akzeptanz – und darf nicht durch Komplexität oder Preisspekulation untergraben werden.

5. **Mehr Vertrauen zur Batterie beim Gebrauchtkauf durch Garantien und „Recht auf Reparierbarkeit“**

Die Batterie ist das zentrale und teuerste Bauteil eines E-Fahrzeugs – und zugleich die größte Unsicherheitsquelle für Gebrauchtkäufer:innen. Konsumenten fürchten bei einem Batteriedefekt einen wirtschaftlichen Totalschaden zu erleiden. Um diese Sorgen zu reduzieren, müssen Batterien reparierbar gebaut werden; dh. es muss gewährleistet sein, dass auch nur einzelne Zellen tauschbar sind.

Zwar bieten Hersteller üblicherweise Garantien über 8 Jahre bzw. 160.000 km, doch für Zweit- und Drittnutzer:innen reicht das oft nicht aus. Die Folge: Zurückhaltung auf dem Gebrauchtmarkt, was wiederum Druck auf Restwerte und Neuwagenleasing ausübt.

Wir fordern daher eine **Verlängerung der Batteriegarantien** oder die Einführung gesetzlicher Mindeststandards auf Basis aktueller technischer Entwicklungen. Die von der EURO-7-Norm vorgesehenen Schwellenwerte (80 % Kapazität nach 5 Jahren) sind veraltet – moderne Batterien leisten heute deutlich mehr zB Link1, Link2). Eine Anpassung an den aktuellen Stand der Technik ist wirtschaftlich machbar und würde erheblich zur Marktsicherheit beitragen.

Fazit

Die Leasingbranche steht bereit, einen aktiven Beitrag zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs zu leisten. Dafür braucht es aber keine Zwangs-Quoten, sondern verlässliche Rahmenbedingungen, technologieoffene Strategien und fördernde Marktimpulse. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können einen tatsächlichen Wandel im Verhalten von Kund:innen bewirken, ohne weitere bürokratische Maßnahmen aufzuerlegen. Dadurch kann die Dekarbonisierung von Unternehmensflotten wirtschaftlich und dauerhaft wirksam erfolgen.

Der Verband Österreichischer Leasing-Gesellschaften

Der Verband Österreichischer Leasing – Gesellschaften (VÖL) wurde im Jahre 1983 gegründet und ist die Interessenvertretung der österreichischen Leasing-Wirtschaft. In Österreich gibt es derzeit

Verband Österreichischer Leasing-Gesellschaften
1030 Wien, Invalidenstrasse 1/11A
Tel: +431/714 29 40, voel@leasingverband.at
ZVR: 897738196 UID: ATU63928557

über 806.000 laufende Leasingverträge über eine Gesamtsumme von 27,6 Mrd. Euro. Der VÖL vertritt einerseits die Interessen und Anliegen der Leasingwirtschaft und fungiert andererseits als Bindeglied zur Wirtschaft und Dialogpartner zur Öffentlichkeit.

Kontakt : Generalsekretärin Dr. Magdalena Gruber, BSc (WU), voel@leasingverband.at

Verband Österreichischer Leasing-Gesellschaften
1030 Wien, Invalidenstrasse 1/11A
Tel: +431/714 29 40, voel@leasingverband.at
ZVR: 897738196 UID: ATU63928557