



BRIEFING - Mai 2025

Wege zur Umsetzung von Social Leasing in Deutschland

Zusammenfassung

Social Leasing soll Menschen mit geringem und mittlerem Einkommen, die auf ein Auto angewiesen sind, Zugang zu E-Autos mit reduzierten Leasingraten verschaffen. Ziel ist es, soziale, klimapolitische und industriepolitische Ziele zu verbinden, indem einkommensschwache Haushalte mobil bleiben, CO₂-Emissionen gesenkt und zugleich die Nachfrage nach erschwinglichen E-Fahrzeugen gestärkt wird.

T&E hat eine Studie zur möglichst unbürokratischen Umsetzung in Auftrag gegeben und empfiehlt für die Umsetzung eines Social Leasing-Programms in Deutschland:

Praktische Umsetzung

- Schnelle Umsetzung des Programms über eine Förderrichtlinie.
- Umsetzung und Abwicklung des Programms über das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA).

Teilnahmebedingungen und Antragstellung

- Zugang für Menschen mit geringem und mittlerem Einkommen, die auf ein Auto angewiesen sind (bis Einkommensdezil 4).
- Ermittlung des Einkommens auf Haushaltsebene (wie bei der BEG) anhand des Einkommensteuerbescheids oder alternativ über geeignete Nachweise wie Rentenbescheide oder Lohnsteuerdaten und einer Selbsterklärung.
- Verknüpfung der Förderung mit einer verpflichtenden Abwrackung alter Verbrenner.
- Gestaffeltes Antragsverfahren, um sozial gerechte Verteilung zu gewährleisten.
- Wahlmöglichkeit für Antragstellung:
 - Antragstellung über Leasingunternehmen mit Vorprüfung der Unterlagen oder
 - Direkte Antragstellung durch die Teilnehmenden selbst.

Fahrzeuge

- Fokussierung auf kleine bis kompakte Fahrzeuge (Segmente A bis B oder C) in der Anfangsphase, um niedrige Leasingraten zu ermöglichen. Die Autos sollten außerdem in der EU produziert werden.

Weitere Empfehlungen

- Keine direkte Förderung von Ladeinfrastruktur im Rahmen des Programms; stattdessen flankierende Maßnahmen wie die Stärkung von Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern.
- Enge Abstimmung mit Leasinggesellschaften, inklusive verbindlicher Obergrenzen für die monatliche Leasingrate.

1. Ein neuer Weg zu bezahlbarer E-Mobilität mit Social Leasing

Nach dem großen Erfolg von Social Leasing in Frankreich wurde auch in Deutschland die Einführung eines solchen Programms [angekündigt](#). T&E hat in diesem Zusammenhang eine Studie beim Öko-Institut beauftragt, die untersucht, wie Social Leasing möglichst unbürokratisch und praxistauglich umgesetzt werden kann. Auf dieser Grundlage formulieren wir im Folgenden Vorschläge und Empfehlungen für die konkrete Ausgestaltung eines Social Leasing-Programms in Deutschland.

1.1 Definition und Ziel von Social Leasing

Social Leasing ist ein Instrument, das es Menschen mit geringem und mittlerem Einkommen, die vom Auto abhängig sind, ermöglicht, über reduzierte monatliche Raten Zugang zu E-Autos zu erhalten.

Es ist dort nötig, wo Menschen nicht auf andere klimafreundliche Mobilitätsformen wie den ÖPNV umsteigen können. Damit stellt es eine Ergänzung und keine Alternative zu anderen wichtigen Maßnahmen wie dem Ausbau des ÖPNVs oder der Förderung aktiver Mobilität dar. Durch das Angebot einer bezahlbaren Alternative zum Verbrenner reduziert Social Leasing die Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen und kann gleichzeitig die Akzeptanz für die Verkehrswende erhöhen. Indem es klimafreundliche Mobilität auch für Haushalte mit geringem und mittlerem Einkommen ermöglicht und der Automobilindustrie einen verlässlichen Absatzmarkt für kleinere E-Autos bietet, verbindet Social Leasing klima-, sozial- und industriepolitische Ziele.

1.2 Der Bedarf in Deutschland

Menschen mit geringem und mittlerem Einkommen, die auf ein Auto angewiesen sind, fahren derzeit überwiegend alte Verbrenner. Damit sie auf saubere Mobilität umsteigen können und damit marktwirtschaftliche Instrumente für den Klimaschutz wie der Emissionshandel und die resultierenden steigenden Kraftstoffpreise ihre Wirkung entfalten können, müssen sie Zugang zu E-Mobilität haben.

Über 80 Prozent privater Haushalte kaufen ihre Autos gebraucht. Von den 1,6 Millionen E-Autos, die derzeit in Deutschland zugelassen sind, sind [1,5 Millionen](#) jünger als fünf Jahre. Das zeigt, dass die gebrauchten E-Autos verglichen mit den fossil betriebenen Gebrauchtwagen noch viel jünger und damit teurer sind. Darüber hinaus lag und liegt der Kaufpreis von E-Autos über dem von Verbrennern. Auch das schlägt sich auf den Gebrauchtwagenpreis nieder.

Damit Menschen mit mittleren und niedrigen Einkommen sich weiterhin Autos leisten können, muss die Zeitspanne überbrückt werden, bis entsprechende Fahrzeuge kostengünstig auf dem Gebrauchtwagenmarkt verfügbar sind.

Bisherige E-Förderung: Viel für wenige

Die bisherigen Fördermaßnahmen für E-Autos in Deutschland haben in erster Linie Menschen mit hohem Einkommen erreicht. [60 Prozent](#) der Fördernehmenden der Kaufprämie (Umweltbonus) verfügten beispielsweise über ein Haushaltsnettoeinkommen von über 4.500 Euro. Das sind etwa 700 Euro mehr als der Bundesdurchschnitt.

Momentan ist die einzig verbleibende signifikante Förderung für E-Mobilität die Besserstellung bei der Dienstwagenbesteuerung, obwohl auch diese [nicht ausreichend Anreiz](#) bietet. Auch hier profitieren hauptsächlich Besserverdienende, denn Dienstwagen sind besonders häufig in den obersten 10 Prozent der Einkommensverteilung zu finden. Dort verfügen [30 bis 60 Prozent](#) über einen Dienstwagen.

2. Beispiel Frankreich: Das erste Social Leasing-Programm

Im Januar 2024 führte die französische Regierung ein Social Leasing-Programm für E-Autos ein, das sich als sehr erfolgreich erwies. Das Programm richtete sich an Haushalte mit geringem und mittlerem Einkommen und ermöglichte es ihnen, E-Autos zu einem Preis von 50 bis 150 Euro pro Monat zu leasen (ohne Wartung und Versicherung). Eine Website ermöglichte es Interessierten, sich über die Teilnahmebedingungen und die verfügbaren Fahrzeuge zu informieren und Anträge zu stellen. Das Programm wurde öffentlichkeitswirksam beworben.

Nach nur sechs Wochen musste das Programm vorzeitig gestoppt werden, weil die Mittel erschöpft waren. Geplant waren 20.000 bis 25.000 Leasingverträge, doch aufgrund hoher Nachfrage und unerwarteter Preisnachlässe gingen 90.000 Anträge ein, von denen 50.000 bewilligt wurden. Für dieses Jahr ist eine [Wiederauflage](#) des Programms angekündigt.

2.1 Kriterien für die Zugangsberechtigung in Frankreich:

- Volljährigkeit und Wohnsitz in Frankreich
- Maximales Referenzeinkommen ([Revenu Fiscal de Référence](#), wird in Deutschland so nicht erfasst) pro Person: Weniger als 15.400 Euro pro Jahr (Einkommensdezile 1 bis 5)
- Mindestdistanz zum Arbeitsplatz: Wohnort muss mindestens 15 Kilometer vom Arbeitsplatz entfernt sein oder
- Beruflich bedingte Mindestfahrleistung: Mindestens 8.000 Kilometer pro Jahr

2.2 Eigenschaften der Autos

- Maximaler Fahrzeugpreis: 47.000 Euro (inkl. Steuern)
- Verfügbare Fahrzeuge: Ca. 20 verschiedene Modelle in den Segmenten A (Fiat 500, VW e-up!), B (Renault Twingo, Peugeot 208, Renault Zoé, Opel Corsa) und C (Renault Mégane,

Nissan Leaf), B-SUV (Opel Mokka, Jeep Avenger, Hyundai Kona) und Kleintransporter (Renault Kangoo)

- Mussten Umweltkriterien erfüllen, die nur von in Europa produzierten Modellen erfüllt werden konnten
- Maximales Fahrzeuggewicht: 2.400 Kilogramm

2.3 Verwaltung des Programms

- Förderhöhe: Maximal 13.000 Euro pro Fahrzeug (davon 6.000 Euro für Leasing, 7.000 Euro französische Kaufprämie)
- Laufzeit des Leasingvertrags: Drei Jahre mit einer einmaligen Verlängerungsoption und mit oder ohne Kaufoption
- Vorherige Absprache der Regierung mit Herstellern und Leasingunternehmen.

3. Umsetzung in Deutschland

3.1 Zielgruppen: Wer ist zugangsberechtigt und wie wird das ermittelt?

Social Leasing soll Menschen zugutekommen, die zwar auf ein Auto angewiesen sind, sich den Umstieg auf ein E-Auto jedoch derzeit (noch) nicht leisten können. Im Zentrum der Zielgruppendefinition stehen daher zwei Hauptkriterien: Bedürftigkeit und Abhängigkeit vom Auto.

Allerdings stellt die gezielte Identifikation dieser Gruppen im Bewerbungsverfahren eine erhebliche Hürde dar. Die Auswahl der Teilnehmenden muss praktikabel umsetzbar sein. Dieser Umstand beeinflusst auch, wie die Zielgruppen konkret definiert werden. Um das Verfahren administrativ handhabbar zu halten, sind Abstriche bei der Zielgenauigkeit unvermeidlich. Es wird nicht immer möglich sein, ausschließlich jene Personen zu erreichen, die idealtypisch von einem Social Leasing-Angebot profitieren würden. Zudem handelt es sich um eine kostenintensive Fördermaßnahme, die voraussichtlich nicht allen Menschen mit potenziellem Bedarf zur Verfügung gestellt werden kann.

3.1.1 Bedürftigkeit

Antragsberechtigt sollten die ersten vier Einkommensdezile sein (basierend auf einer im Mai erscheinenden Analyse vom Öko-Institut und T&E). Wo diese Grenze verläuft, variiert danach, welcher **Einkommensbegriff und -nachweis** genutzt wird. Ein zentrales Problem bei der sozialen Ausgestaltung von Förderinstrumenten ist die mangelhafte Datenverfügbarkeit zur Einkommenslage. Während Länder wie Frankreich auf eine umfassende Steuererklärungspflicht zurückgreifen können, die eine präzise und automatisierte Ermittlung von Haushaltseinkommen ermöglicht, existiert in Deutschland kein zentraler, durchgängiger Einkommensnachweis für alle Haushalte. Langfristig muss Deutschland seine Strukturen so reformieren, dass gezielte Förderprogramme möglichst einfach und unbürokratisch aufgesetzt werden können. Bereits heute stehen jedoch Optionen für den Einkommensnachweis zur Verfügung. Naheliegend ist

der Einkommensteuerbescheid als Nachweis über das Einkommen. Für Menschen, die keine Einkommenssteuererklärung abgeben, gibt es die folgenden Alternativen:

1. Rentner:innen können die sogenannte „Information über die Meldung an die Finanzverwaltung“ (für Leistungen der gesetzlichen Rentenversicherung) bzw. ein entsprechendes Dokument für sonstige bezogene Renten (inkl. Berufsständische Versorgungseinrichtungen) aus dem zweiten und dritten Jahr vor der Antragstellung einreichen, sowie eine Selbsterklärung zu weiteren Einnahmen.
2. Andere Antragstellende können eine Auskunft über die beim Finanzamt automatisch gemeldeten vorliegenden e-Daten für das jeweilige relevante Jahr vorlegen. Die dort hinterlegten Informationen umfassen unter anderem Angaben zur Lohnsteuer (wie etwa Bruttoarbeitslöhne und die entsprechenden Lohnsteuerabzugsbeträge) sowie bestimmte Beiträge zur Kranken- und Pflegeversicherung oder Altersvorsorge. Diese Daten wurden von den jeweils mitteilungspflichtigen Stellen, beispielsweise Arbeitgebern oder Versicherungsunternehmen, elektronisch an die Finanzbehörden übermittelt. Wie auch bei Rentner:innen sollte zusätzlich eine Selbsterklärung erforderlich sein.
3. Ebenso können die Lohnsteuerbescheinigungen des vorletzten und vorvorletzten Jahres in Kombination mit einer entsprechenden Selbsterklärung zur Antragstellung genutzt werden.
4. Eine weitere Alternative ist der Hinweis an Antragstellende, dass Steuererklärungen auch rückwirkend eingereicht werden können. Die resultierenden Bescheide könnten dann als Nachweise bei Antragstellung genutzt werden.

Darüber hinaus empfehlen wir, das Einkommen pro **Haushalt** zu ermitteln, nicht pro Person, und die Definition von „Haushalt“ an das Verfahren der Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) anzulehnen. Danach gelten alle Personen, die gemeinsam in einer Wohneinheit leben und wirtschaften, als ein Haushalt. Das zu versteuernde Haushaltseinkommen wird nach Berücksichtigung steuerlicher Kinderfreibeträge berechnet.

3.1.2 Abhängigkeit vom Auto

Um keine Konkurrenz zu alternativen klimafreundlichen Formen der Mobilität zu schaffen, sollten Zugangsberechtigte auf das Auto angewiesen sein. Um Räume, in denen der Fuß-, Rad- und ÖPN-Verkehr gut ausgebaut sind zu identifizieren, können Quellen wie der [ÖV-Atlas](#) der Agora-Verkehrswende oder Daten der [Mobilität in Deutschland \(MiD\)](#) genutzt werden. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass nur Menschen im ländlichen Raum Zugang haben werden, da in Städten klimafreundliche Alternativen existieren. Ob Personen in einer bestimmten Gemeinde antragsberechtigt sind, sollte bereits im Vorfeld transparent auf der Website des Programms ersichtlich sein. Eine Meldebescheinigung kann bei Antragstellung als Nachweis dienen.

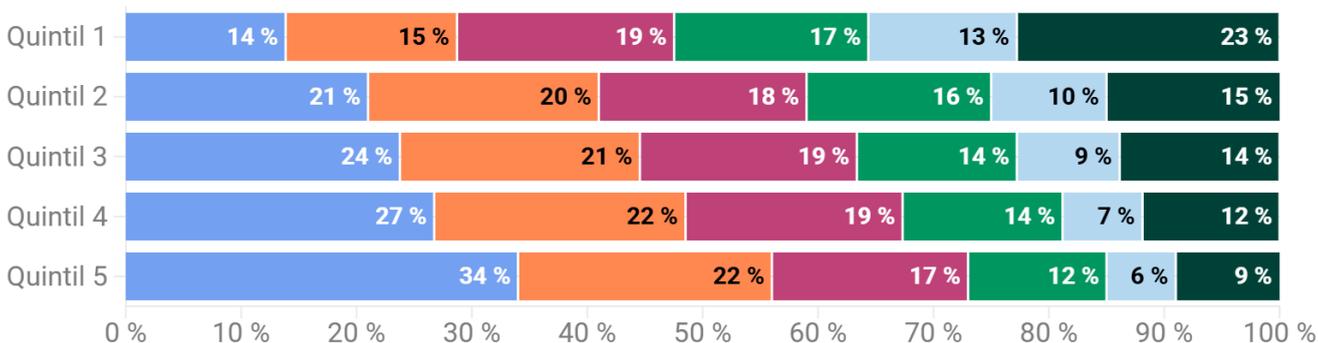
Da davon ausgegangen wird, dass förderberechtigte Personen auf ein Auto angewiesen sind, ist plausibel, dass sie bereits über ein Fahrzeug verfügen. Um zu vermeiden, dass über das

Programm Zweitwagen angeschafft werden und um sicherzustellen, dass tatsächliche Emissionseinsparungen erzielt werden, sollte die Förderung an eine verpflichtende Abwrackung eines alten Verbrenners gekoppelt werden. Als administratives Vorbild kann das bereits im Rahmen des Konjunkturprogramms II umgesetzte Abwrackprogramm dienen. Entscheidend ist dabei, dass der Nachweis über die Verschrottung des Altfahrzeugs erst nach der Auslieferung des geförderten E-Autos erbracht werden muss.

Menschen mit geringen Einkommen fahren ältere Autos

■ Unter 4 Jahre
 ■ 4-6 Jahre
 ■ 7-9 Jahre
 ■ 10-12 Jahre
 ■ 13-15 Jahre
 ■ Über 15 Jahre

Einkommensquintile



Quelle: Öko-Institut (2025)

Anmerkung: Angegeben ist die Altersstruktur der Erstwagen von autobesitzenden Haushalten.



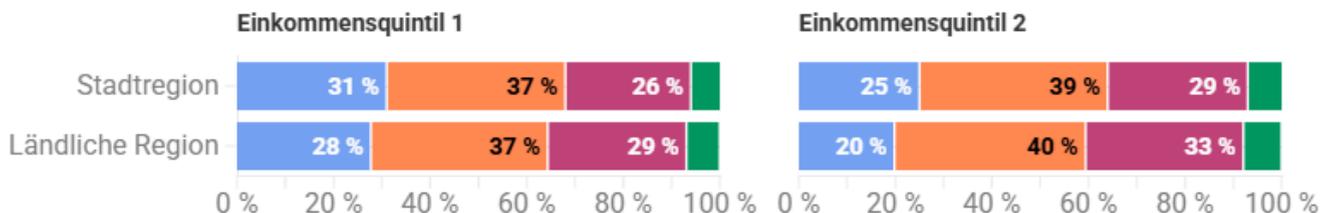
3.2 Förderfähige Autos

Bei der Ausgestaltung müssen industrie-, sozial- und klimapolitische Anforderungen miteinander in Einklang gebracht werden. Angesichts der Tatsache, dass rund 60 Prozent der ländlichen Bevölkerung in den untersten vier Einkommensdezilen derzeit ein kleines oder kompaktes Fahrzeug nutzen, empfehlen wir, in der Anfangsphase nur kleine (Segmente A und B) oder kleine und kompakte Autos (A bis C) einzubeziehen. Besonders die kleinen Fahrzeugklassen ermöglichen vergleichsweise niedrige Leasingraten und der Verzicht von Sonderregeln für große Haushalte hält den administrativen Aufwand zunächst gering. Perspektivisch können in späteren Programmphasen auch größere Fahrzeuge für Familien in die Förderung aufgenommen werden.

Um europäische Wertschöpfung zu unterstützen, sollten die förderfähigen Fahrzeuge in der EU produziert werden. Die angekündigten E-Autos europäischer Marken für unter 25.000 Euro werden nach bisherigen Angaben [in Europa](#) gefertigt (werden). Der VW ID.2 soll beispielsweise in [Spanien](#) produziert werden. Um diese Autos zu identifizieren, empfehlen wir das Einführen eines [Eco-Scores](#). Zur Transparenz sollte bereits vor Programmstart eine Liste der förderfähigen Autos online verfügbar sein.

Fahrzeuggröße sinkt mit dem Einkommen

■ Klein ■ Kompakt ■ Mittel ■ Groß



Quelle: Öko-Institut (2025).

Anmerkung: Die Größenklassen beziehen sich auf die folgenden KBA-Segmente: "Klein": Kleinst- und Kleinwagen; "Kompakt": Kompaktklasse und Minivans; "Mittel": Mittelklasse, Sportgeländewagen, Großraum-Vans und Utilities; "Groß": Obere Mittelklasse, Oberklasse, Geländewagen und Sportwagen.



3.3 Antragstellung

Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) verfügt über eine umfassende Erfahrung in der Umsetzung großer Förderprogramme, beispielsweise der Bundesförderung für effiziente Gebäude und des Umweltbonus für E-Autos. Es ist daher eine geeignete Stelle für die Programmdurchführung.

Damit Antragstellende sich nicht bereits vor der Förderzusage zu Zahlungen verpflichten müssen und die Behörde zugleich einen Leasingvertrag zur Prüfung vorliegen hat, sollten die Verträge unter die aufschiebende und auflösende Bedingung der Förderzusage gestellt werden. So wird verhindert, dass die Bewilligungsbehörde zur Zahlung der Förderung für alle vorab abgeschlossenen Leasingverträge verpflichtet ist, was zu einer massiven Überzeichnung des Programms führen könnte.

Für die Antragstellung gibt es zwei mögliche Wege, je nachdem, wer den Antrag einreicht. Erteilt die Antragstellerin dem Leasingunternehmen eine Vollmacht zur Antragstellung, kann dies den Verwaltungsaufwand beim BAFA verringern, da der Leasinggeber eine Vorprüfung der Unterlagen, einschließlich des Einkommensnachweises, übernimmt. Allerdings müssen in diesem Fall sensible Daten offengelegt werden. Daher ergeben sich zwei Optionen:

Option 1

1. Die antragstellende Person prüft ihre grundsätzliche Teilnahmeberechtigung anhand der auf der Website des BAFA angegebenen Kriterien.
2. Sie legt die erforderlichen Unterlagen beim teilnehmenden Leasinggeber ihrer Wahl vor.
3. Ein Leasingvertrag kommt unter der aufschiebenden und auflösenden Bedingung der Förderzusage zustande. Die antragstellende Person erteilt dem Leasinggeber die Vollmacht für die Antragstellung.

4. Der Leasinggeber stellt den Antrag auf Förderung beim BAFA unter Vorlage der Antragsdokumente, unter anderem des Leasingvertrags.
5. Wenn dieser bewilligt wird, erfolgt die einmalige Auszahlung der Förderung an den Leasinggeber direkt. Diese reduziert den effektiven Kaufpreis des Fahrzeugs, wodurch die monatliche Leasingrate für Leasingnehmenden sinkt.
6. Nachzureichen sind der Beleg für die Verschrottung des alten Verbrenners und die Zulassungsbescheinigung des neuen E-Autos.

Option 2

1. Die antragstellende Person prüft ihre grundsätzliche Teilnahmeberechtigung anhand der auf der Website des BAFA angegebenen Kriterien.
2. Sie schließt mit einem Leasinggeber einen Vertrag unter der aufschiebenden und auflösenden Bedingung der Förderzusage ab.
3. Die antragstellende Person stellt den Antrag auf Förderung beim BAFA unter Vorlage der Antragsdokumente, unter anderem des Leasingvertrags.
4. Wenn dieser bewilligt wird, erfolgt die einmalige Auszahlung der Förderung an sie.
5. Nachzureichen sind der Beleg für die Verschrottung des alten Verbrenners und die Zulassungsbescheinigung des neuen E-Autos.

3.4 Auswahlverfahren

Im Hinblick auf die Überzeichnung des französischen Programms ist es notwendig, für die deutsche Umsetzung ein Auswahlverfahren zu etablieren. Das in Deutschland übliche Windhundprinzip birgt die Gefahr, dass innerhalb der anspruchsberechtigten Gruppe vor allem ressourcenstärkere Personen die Förderung erhalten, was sozialpolitisch problematisch ist. Als alternative Lösung empfehlen wir ein gestaffeltes Antragsverfahren. In einer ersten Phase wären nur Personen mit sehr niedrigem Einkommen antragsberechtigt, während in nachfolgenden Phasen die Einkommensgrenze schrittweise angehoben wird. Dadurch erhöht sich auch die Planungssicherheit für sowohl Leasinggesellschaften als auch Antragstellende, da der Kreis der potenziell Förderberechtigten in den jeweiligen Phasen begrenzt ist.

3.5 Vertragliche Details

Um eine niedrige Leasingrate zu gewährleisten und teilnehmenden Haushalten Planungssicherheit im Hinblick auf ihre Mobilitätsbedürfnisse zu geben, sollte die Vertragslaufzeit auf sechs Jahre festgelegt werden. Darüber hinaus sollten Kündigungsrechte im Falle von Tod, Arbeitsunfähigkeit und Arbeitsverlust des Leasingnehmenden bestehen.

3.6 Ladeinfrastruktur

Damit der Betrieb eines E-Autos günstig ist, sind Ladekosten entscheidend. Besonders das Laden zu Hause ist günstiger als öffentliches Laden. Allerdings birgt die gleichzeitige Förderung von Ladeinfrastruktur (LIS) die Gefahr, das Programm zu überfrachten. Die Kosten für

öffentliches Laden können zudem durch Lade-Abos reduziert werden, die Teilnehmende flexibel nach Standort und Verfügbarkeit auswählen können. Darüber hinaus entfallen die Anschaffungs- und Installationskosten für die private Wallbox. Daher empfehlen wir keine Ladeinfrastrukturförderung als Teil des Social Leasing-Programmes. Stattdessen könnte ein attraktives Darlehen helfen, die Hürde der Anfangsinvestition für die eigene Wallbox zu senken.

Darüber hinaus empfehlen wir eine [ambitionierte Reform](#) des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG), um insbesondere Mietenden mit eigenem Stellplatz in Mehrfamilienhäusern den Zugang zu privater Ladeinfrastruktur zu erleichtern.

4. Der Effekt auf den Automarkt und Bestand

Der Einfluss von Social Leasing auf den Automarkt hängt maßgeblich von der Anzahl der Fahrzeuge ab, die jährlich im Rahmen des Programms neu zugelassen werden. Diese Zahl wiederum ist von verschiedenen Faktoren abhängig, insbesondere der verfügbaren Mittel. Beide Aspekte werden in einer im Mai erscheinenden Analyse von T&E und dem Öko-Institut analysiert. Es ist jedoch bereits jetzt davon auszugehen, dass Social Leasing vor allem in den ersten Jahren nach Einführung einen wesentlichen Beitrag zur Nachfrage nach erschwinglichen E-Autos leisten wird.

Social Leasing als Treiber für den Absatz günstiger E-Autos

■ Maximale Neuzulassungen günstiger E-Autos ■ Zusätzliche durch Social Leasing



Quelle: T&E-Modellierung basierend auf Global Data Prognosen.

Anmerkung: Günstige Modelle sind definiert als Autos mit einer Modellvariante unter 25.000 Euro, sowie alle Modelle der Segmente A und B, die ab 2026 von Nicht-Premium-Marken auf den Markt kommen (deren Preis ist noch nicht bestätigt).



Das verdeutlicht folgendes Beispiel: Wenn ab 2026 durch Social Leasing jährlich zusätzlich 100.000 bezahlbare E-Autos neu zugelassen würden, würde diese Nachfrage in den ersten Jahren den Großteil des Absatzes ausmachen. Dies schafft Planungssicherheit für Hersteller und kann den Markthochlauf erschwinglicher Modelle spürbar beschleunigen.

Dieser zusätzliche Absatz in den jeweiligen Fahrzeugsegmenten wirkt sich zeitverzögert auch auf den Gebrauchtwagenmarkt aus. Die Stärke des Effekts hängt von der Zahl der im Rahmen des Programms zugelassenen E-Autos, der Leasingdauer und dem Anteil der Teilnehmenden ab, die das Auto nach Ablauf des Vertrags übernehmen. Bei 100.000 jährlichen Verträgen, einer Leasingdauer von sechs Jahren und einer Übernahmequote von 10 Prozent würde der Bestand an gebrauchten E-Pkw im Jahr 2032, sechs Jahre nach einer ersten Social Leasing-Runde, um etwa 6 Prozent steigen. Innerhalb der Alterskategorie von 4 bis 10 Jahren läge der Zuwachs bei rund 17 Prozent.

5. Potentielle Emissionsminderung

Unter der Annahme, dass pro Leasingfall ein mindestens 13 Jahre alter Verbrenner mit einem durchschnittlichen CO₂-Ausstoß von 168 g/km und einer jährlichen Fahrleistung von etwa 13.000 km durch ein E-Auto ersetzt wird, ergibt sich je nach Anzahl der Verträge folgende Emissionsminderung: rund 109.000 Tonnen CO₂ bei 50.000 Verträgen und etwa 218.000 Tonnen CO₂ bei 100.000 Verträgen.

6. Vorherige Abstimmung mit den Leasinggebern

Eine enge Abstimmung mit den Leasingunternehmen ist entscheidend für den Erfolg des Programms. Zum einen müssen klare Bedingungen zur Teilnahme definiert werden. In Frankreich war die Voraussetzung für die Beteiligung, dass mindestens ein Auto zu einer monatlichen Leasingrate von maximal 100 Euro angeboten wird; auf dieser Grundlage wurden vertragliche Vereinbarungen zwischen Leasingunternehmen und Regierung geschlossen. Auch in Deutschland sollte eine verbindliche Obergrenze für die monatliche Leasingrate festgelegt werden, abgestuft nach Fahrzeugsegment. Innerhalb der Segmente kann die Rate nach Listenpreis variieren. Auch die beschriebene potenzielle Antragstellung durch die Leasinggeber muss abgestimmt sein. Die Antragstellung muss digital und möglichst einfach gestaltet sein, um den Aufwand auf Seiten der Leasinggeber zu reduzieren.

7. Zeitliche Umsetzung

Das Programm sollte zeitnah umgesetzt werden. Dafür empfehlen wir, dass es mittels Richtlinie, ohne eigene gesetzliche Regelung, umgesetzt wird.

Weitere Informationen

Susanne Goetz

Referentin für E-Mobilität

T&E Deutschland

susanne.goetz@transportenvironment.org