

Position

Die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie

Was jetzt zählt



Was die Nutzfahrzeugindustrie für den Erhalt von Technologieführerschaft, Arbeitsplätzen und den Industriestandort braucht

Nutzfahrzeuge bilden das Fundament des europäischen Wirtschaftsstandorts. Sie transportieren Güter und befördern Menschen über kurze wie lange Distanzen an jedem Tag des Jahres. Im Verkehrssektor sind klimafreundliche Nutzfahrzeuge ein zentraler Hebel, um die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs dauerhaft zu senken. Ohne einen tiefgreifenden Wandel im Nutzfahrzeug- inklusive Omnibussektor lassen sich die europäischen Klimaziele nicht erreichen.

Die europäische Nutzfahrzeugindustrie steht für innovative Technologien, hunderttausende Arbeitsplätze und eine hohe industrielle Wertschöpfung in Deutschland. Damit sie ihre internationale Technologieführerschaft langfristig behaupten und zugleich einen wirksamen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten kann, sind jetzt gezielte Impulse erforderlich. Dabei muss sichergestellt werden, dass europaweit attraktive Rahmenbedingungen gelten und die heimische Nutzfahrzeugindustrie im globalen Wettbewerb durch Maßnahmen der EU nicht weiter benachteiligt, sondern nachhaltig gestärkt wird.

1 Zeitnahe Bewertung der Wirksamkeit und Umsetzbarkeit der CO₂-Flottenziele, umfängliche Flexibilitäten schaffen und Strafzahlungen realitätsgerecht anpassen

Die industrielle Souveränität und die Zukunft des europäischen Wirtschaftsstandorts sind gefährdet. In den vergangenen Jahren wurden Milliardeninvestitionen in neue Technologien, Werke und Qualifizierung der Beschäftigten getätigt und die Industrie hat geliefert. Klimafreundliche Fahrzeuge, zugehörige Technologien und neue Produktionsanlagen sind da. Jedoch bleibt der Markthochlauf von Batterie- und Wasserstoffbetriebenen Nutzfahrzeugen hinter den Erwartungen zurück. Was fehlt, sind passende Rahmenbedingungen (z.B. Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur, Anreize in der Anschaffung und beim Betrieb, niedrige Lade- und Wasserstoffkosten, der europäisch harmonisierte Emissionshandel, die Anerkennung der Logistikbranche als energieintensiver Sektor etc.). Der Erfolg von klimafreundlichen Nutzfahrzeugen hängt maßgeblich von vielen Faktoren ab, die die Gesamtbetriebskosten der Transportkunden beeinflussen. Der Aufbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum muss, wie auch die im Depot im engen Zusammenspiel mit dem notwendigen Ausbau an Netzanschlüssen forciert werden.

Die zeitnahe Bewertung der Wirksamkeit und Umsetzbarkeit der CO₂-Flottenziele für schwere Nutzfahrzeuge muss seitens der EU-Kommission mit hoher Priorität angegangen und alle bisher erreichten Ziele beim Aufbau der zugehörigen Nutzfahrzeug-spezifischen Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur vollständig evaluiert werden. Eine Bewertung der Wirksamkeit darf die Beurteilung der Erreichbarkeit der CO₂-Ziele nicht ausschließen. Der Fortschritt muss zukünftig regelmäßig politisch überprüft werden.

Darüber hinaus plädieren wir für umfängliche Flexibilitäten bei der Ausgestaltung der CO₂-Regulierung und eine faire, verhältnismäßige Anpassung des Strafsystems. Die

Strafzahlungen für den Fahrzeughersteller für verfehlte CO₂-Flottengrenzwerte sind ungerechtfertigt, da europaweit der Aufbau der Infrastruktur nicht im selben Tempo erfolgt, wie die CO₂-Ziele für den Fahrzeughersteller schrittweise verschärft werden. Außerdem haben bis dato viele Mitgliedstaaten die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen versäumt. Die momentanen Strafandrohungen gefährden die Transformation und den Industriestandort Deutschland.

2 Finanzierungskreislauf „Straße“ schließen: Anreize unbürokratisch, planbar, fair und gerecht finanziert gestalten

Für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) im Transportgewerbe sind steuerliche Abschreibungsmodelle keine Lösung. Es braucht u.a. Anreize zur Unterstützung wettbewerbsfähiger Betriebskosten bei emissionsfreien Nutzfahrzeugen im Sinne des Gütergewerbes sowie zum schnellen Aufbau der zugehörigen Lade- / Wasserstofftankinfrastruktur und dem passenden leistungsfähigen Stromnetz (im öffentlichen Raum sowie in den Depots). Diese Anreize müssen planungssicher, langfristig und einfach umzusetzen sein. Die Bedürfnisse von KMU sind zu berücksichtigen.

Die Mautmehreinnahmen infolge des CO₂-Anteils sollten in Deutschland zweckgebunden für die Transformation des Straßengüterverkehrs eingesetzt werden - so wird der Finanzierungskreislauf „Straße“ geschlossen.

3 Depotinfrastruktur stärken: Netze, Ladepunkte, Zuschüsse

Die Elektrifizierung von Nutzfahrzeugflotten gelingt nur mit leistungsfähiger Ladeinfrastruktur an den Standorten der Betreiber. Vorrang müssen dabei Netzanschlüsse, Baukostenzuschüsse und die langfristige Förderung von Ladepunkten haben. Dasselbe gilt für Wasserstofftankinfrastruktur. Notwendige Genehmigungsverfahren und Bauvorhaben zum Ausbau von Stromnetzen sind deutlich zu beschleunigen. Ein Fokus auf die Praxisbedarfe von Speditionen und Logistikern ist dabei entscheidend, dazu gehört u.a. auch die gemeinsame Nutzung der Infrastruktur im Speditionsverbund. Netzbetreiber und Kommunen sollten verpflichtet werden, die notwendigen Anschlussleistungen zeitnah bereitzustellen. Hierfür ist staatliche Unterstützung notwendig.

4 Faire Rahmenbedingungen: Kosten für CO₂- neutrale Energieträger inkl. Strom senken

Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit bedarf es einen forcierten Hochlauf klimafreundlicher Nutzfahrzeuge sowie fairer Wettbewerbsbedingungen auf den globalen Märkten.

Da CO₂-basierte Mautsysteme Anreize für den Betrieb emissionsfreier Nutzfahrzeuge schaffen, sollten sie europaweit zur Anwendung kommen.

Damit aber emissionsfreie Antriebe im Markt bestehen können, müssen auch die Kosten für Strom und Wasserstoff wirtschaftlich tragbar sein. Die Absenkung der Stromsteuer für alle Verbrauchergruppen inklusive Betreiber von Nutzfahrzeugflotten sind zentrale Stellschrauben

für den Markthochlauf. Die Energiesteuer ist dahingehend zu überarbeiten, dass Ladestrom, Wasserstoff (Gleichbehandlung Brennstoffzelle und Wasserstoffmotor erforderlich) und erneuerbare Kraftstoffe möglichst langfristig steuerbefreit bzw. höchstens nach dem EU-Mindeststeuersatz besteuert werden.

Eine weitere, entscheidende Rahmenbedingung für einen erfolgreichen Hochlauf von Null-Emissionsfahrzeugen ist die umfassende Anpassung der 96/53/EG zu Gewichten und Abmessungen (VDA-Position: u.a. 4 t erhöhtes zulässiges Gesamtgewicht inklusive einer Tonne Mehrgewicht auf der Antriebsachse bei Nullemissionsfahrzeugen sowie Anpassung der Achslasten von 24 t auf 27 t bei dreiachsigen Sattelanhängern).

5 Ausbau von öffentlicher Lade- und Wasserstoff-Tankinfrastruktur beschleunigen und Autohöfe gezielt einbinden

Neben den Ausschreibungen für unbewirtschaftete Rastplätze braucht es gezielte Förderungen für alternative Infrastrukturbauvorhaben z.B. an Autohöfen. Eine flächendeckende, zuverlässige öffentliche Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur ist essenziell für den Straßengüterverkehr der Zukunft.

Die europaweite Aufbauplanung für Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur für Nfz inkl. Busse und Kühlaufleger ist massiv zu beschleunigen und flächendeckend zu erweitern. Dazu sind die Anforderungen der AFIR sowie die nationale Netzplanung zu überarbeiten und dem avisierten Bedarf für alternativ angetriebene Nutzfahrzeuge in den Jahren 2030 und danach anzupassen.

6 Erneuerbare Kraftstoffe regulatorisch berücksichtigen

Für den klimaneutralen Straßengüterverkehr ist Technologieneutralität ein wichtiger Ansatz.

Neben Elektrifizierung müssen auch erneuerbare Kraftstoffe (Wasserstoff, RFNBOs, Biokraftstoffe) in ausgewählten Regulierungen berücksichtigt werden. Wir schlagen die Berücksichtigung von CO₂-neutralen Kraftstoffen durch die Aufnahme eines Korrekturmechanismus in die CO₂-Regulierung (EU) 2019/1242 vor, um den CO₂-Minderungsbeitrag eines zunehmenden Anteils CO₂-neutraler Kraftstoffe im Verkehrssektor anzuerkennen. Ein solcher Ansatz muss alle verfügbaren CO₂-neutralen Kraftstoffe gemäß Renewable Energy Directive (RED) einbeziehen.

Die EU-Kommission hat darüber hinaus den Auftrag, die Rolle einer Methode zur Zulassung von schweren Nutzfahrzeugen, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, zu prüfen. Der VDA wird den Prozess begleiten.

7 Emissionshandel mittels ETS-2 einführen und CO₂ marktlich bepreisen

Die volle Wirtschaftlichkeit emissionsfreier Antriebe entfaltet sich nur bei einer marktlichen CO₂-Bepreisung fossiler Kraftstoffe. Das European Trading System (ETS-2) muss jetzt zügig, marktgerecht und EU-weit umgesetzt werden. Nur so entstehen europaweit für alle Logistiker faire Wettbewerbsbedingungen, die nötigen Investitionsanreize und Planungssicherheit für klimafreundliche Technologien. Die Einführung von ETS-2 sollte sich nicht weiter verzögern

und dann auch die nationale Bepreisung gemäß BEHG ablösen. Langfristig ist die Integration von ETS-1 und ETS-2 anzustreben.

8 Elektrobusse gezielt fördern, Ladeinfrastruktur ausbauen, Vorbildfunktion der öffentlichen Hand

Elektro- und Wasserstoffbusse sind ein wichtiger Bestandteil und gleichzeitig ein wichtiges Aushängeschild für Technologie, im Stadtverkehr ebenso wie neuerdings im Fern- und Reisebusbereich. Damit unsere Hersteller ihre technologische Vorreiterrolle in Europa sichern können, braucht es eine gezielte Förderung der Lade-/Wasserstofftankinfrastruktur an Betriebshöfen, Busdepots und Haltepunkten sowie eine planbare und langfristig gesicherte Kaufförderung. Dies gilt ausdrücklich auch für Reise- und Fernbusse.

Die öffentliche Hand muss dabei eine Vorbildfunktion einnehmen. Bei der Vergabe öffentlicher Verkehrsleistungen und in der Beschaffung muss der Einsatz klimaneutraler Busse zum Standard werden. So werden industrielle Wertschöpfung, Arbeitsplätze und saubere Technologien gefördert.

Ansprechpartner

Andreas Rade

Geschäftsführer Politik & Gesellschaft
andreas.rade@vda.de

Götz Scheider

Abteilungsleiter Verkehr & Transport | Klima, Umwelt & Nachhaltigkeit
goetz.scheider@vda.de

Dr.-Ing. Sascha Pfeifer

Fachgebietsleiter Transportpolitik
sascha.pfeifer@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 770.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Version September 2026