



Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.

Stellungnahme

Zur Konsultation der Europäischen Kommission

„Saubere Unternehmensfahrzeuge“

Frankfurt am Main, den 8. September 2025

Hausanschrift

Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main

Kontakt

Telefon: +49 69 7919 0
Telefax: +49 69 7919 227
E-Mail: bgl@bgl-ev.de
Website: www.bgl-ev.de

Vorstand

Prof. Dr. habil. Dirk Engelhardt
Vorstandssprecher

Seite 1/4

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten die ehrgeizigen Klimaschutzziele der Europäischen Union. Die klimafreundliche Transformation des Verkehrssektors mit besonderem Blick auf die Transportlogistikbranche gestaltet sich allerdings aufgrund sehr hoher Investitionen und mangelnder Infrastruktur ohne ein tragfähiges Geschäftsmodell sowie fehlender geeigneter politischer und technischer Rahmenbedingungen schwierig.

Zum Ende des 2. Quartals 2025 belief sich die Anzahl mautbefreiter schwerer Nutzfahrzeuge (Null-Emissionsfahrzeuge) in Deutschland auf rund 1.800 bei über 800.000 registrierten Fahrzeugen.

Unzureichende Rahmenbedingungen

Folgende Aspekte verhindern gegenwärtig einen schnelleren Markthochlauf von klimafreundlichen schweren Nutzfahrzeugen:

- **Ladeinfrastruktur:** Die öffentliche Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge ist nach wie vor europaweit vollkommen unzulänglich, um insbesondere im Fernverkehr tätige E-Lkw zu laden. Megacharger (MCS), die für das schnelle Laden z.B. während der 45-minütigen Lenkzeitunterbrechung unerlässlich sind, fehlen fast vollständig.
- **Geschäftsmodell (TCO):** Batterie-elektrische Fahrzeuge kosten das 2-3-fache im Vergleich zu konventionellen Diesel-Lkw während gegenwärtig die Betriebskosten hierfür keine entsprechende Kompensation bieten.
- **Strompreise:** Stark fluktuierende Strompreise verstärken Planungsunsicherheiten und erschweren betriebliche Kalkulationen.
- **Betriebliches Laden:** Ein unzureichend ausgebautes Stromnetz sowie sehr lange Planungs- und Umsetzungszeiten beim Aufbau einer betrieblichen Ladeinfrastruktur sowie auf EU-Ebene hierfür fehlende Förderprogramme behindern die Transportunternehmen bei der Lkw-Antriebswende und stellen eine Barriere für den zügigen Hochlauf dar.

Zusätzlich ist der Aufbau einer eigenen Ladeinfrastruktur auf z.B. den Betriebshöfen mit langwierigen Prozeduren und oftmals auch nicht unerheblichem finanziellen Aufwand verbunden. Auch spielen hier oftmals die Gegebenheiten der örtlichen Netzbetreiber eine nicht unerhebliche Rolle („Flaschenhals“).

- **Erneuerbare Kraftstoffe:** Fehlende Anreize zum Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe - insbesondere bei Bestandsflotten - verhindern einen unmittelbaren Beitrag zur Klimafreundlichkeit im Verkehrssektor.
- **Gewichtskompensation:** Nullemissionsfahrzeuge haben ein höheres Eigengewicht. Ohne Gewichtskompensationen für die Gesamtmasse und die Antriebsachse ergeben sich Nutzlastverluste, die einen mit Dieselfahrzeugen vergleichbaren Einsatz einschränken und dadurch die operativen Kosten dieser Fahrzeuge gegenüber dem konventionellen Antrieb erhöhen.

Vorschläge für klimafreundlichere Fahrzeuge

Um den Markthochlauf von klimafreundlichen Fahrzeugen zu ermöglichen und darüber hinaus zu beschleunigen, ist es sinnvoller, auf eine gezielte Förderkulisse, die eine

Verbesserung der Rahmenbedingungen mit entsprechenden Steueranreizen zum Inhalt hat, zu setzen.

Eurovignette:

- wie von der Kommission vorgeschlagen: Ausnahmen (Art. 7ga) mit Mautbefreiung für emissionsfreie Fahrzeuge bis zum Erreichen der Klimaschutzziele der Europäischen Union – zumindest im Verkehrssektor
- Anreizprogramm zur Anschaffung von klimafreundlichen Fahrzeugen
- Anreizprogramm zum Betrieb/zur Nutzung von klimafreundlichen Fahrzeugen durch einen kilometerabhängigen Bonus auf bemaute Straßen („positive Maut“)
- Zweckbindung: Artikel 9 (2): Die Einnahmen aus der Anlastung der externen CO₂-Kosten sind ausschließlich zur klimafreundlichen Transformation des Straßengüterverkehrs zu verwenden.
- CO₂-Doppelbelastung muss entsprechend der Erwägungsgründe 24 und 27 ausgeschlossen werden: Mit Beginn des Emissionshandels für den Verkehr im Jahr 2027 muss den Mitgliedstaaten rechtlich und über Handlungsanleitungen ermöglicht werden, eine doppelte Anlastung der CO₂-Kosten zu vermeiden – beispielsweise über Ausnahmen von der CO₂-Maut oder über Ausnahmen im ETS2.

CO₂-Flottengrenzwerte:

- CO₂-Gesetzgebung für schwere Nutzfahrzeuge: Gleichstellung alternativer Energieträger (erneuerbare Kraftstoffe) mit gegenwärtig als „zero-emission“ eingestufte Energieträger durch Einführung eines Kohlenstoff-Korrekturfaktors

Preisbremse:

- Einführung einer Preisbremse für Strom analog zum Industriestrompreis für das Transportgewerbe einschließlich für Immobilien (Lager-/Logistikhallen), das Laden von BEV und den Betrieb von temperaturgeführten Transporten, um Planungs- und Investitionssicherheit für E-Mobilität zu gewährleisten

Preisüberwachungssystem:

- Einführung eines Preisüberwachungssystems für Strom-, Wasserstoff-, HVO100-, LNG/CNG und Biogas-Preise zur Unterstützung von Preisgleitklauseln

Energiesteuerrichtlinie

- Technologieneutrale Reform der Europäischen Energiesteuer-Richtlinie u.a. Gleichbehandlung der Energiesteuer für die Verwendung von Wasserstoff in Brennstoffzellenfahrzeugen (gegenwärtig energiesteuerbefreit) und in Verbrennermotoren (gegenwärtig energiesteuerpflichtig).

Investitionsfonds

- Einrichtung eines Investitionsfonds, der den Aufbau von Ladeinfrastrukturen beschleunigt und den Ausbau des notwendigen Energienetzes sicherstellt, da die Transportlogistikunternehmen erheblich größere Stromkapazitäten für öffentliches und betriebliches Laden benötigen (z.B. auf Betriebshöfen, aber auch in Industriegebieten z.B. bei Verladern und Umschlagterminals)

- Einrichtung eines Investitionsfonds, der die Einführung von sowohl betrieblichen als auch öffentlichen Wasserstoff-Betankungsinfrastrukturen fördert

Maße und Gewichte

- schnelle Überarbeitung der Richtlinie „Gewichte und Abmessungen von schweren Nutzfahrzeugen“, insbesondere zur Mehrgewichtskompensation bei Nullemissionsfahrzeugen (zulässige Gesamtmasse, Achslasten und Achsanzahl der jeweiligen Fahrzeuge/Fahrzeugkombinationen) sowie die Zulassung von längeren Sattelanhängern/Sattelkraftfahrzeugen.

Schlussfolgerungen

Angesichts unzureichender technischer Rahmenbedingungen wie eine ungenügende öffentliche und betriebliche Ladeinfrastruktur und eines fehlenden tragbaren Geschäftsmodells mit Nullemissionsfahrzeugen sowie den Mangel an finanziellen Anreizen machen verpflichtende Kaufvorgaben für die Nutzer keinen Sinn und schränken zudem das Prinzip der europäischen freien Marktwirtschaft ein. Im Gegenteil, Kaufverpflichtungen könnten den Versorgungsauftrag der Transportlogistikunternehmen für die Bevölkerung und die Wirtschaft gefährden. Für eine erfolgreiche Energiewende müssen zunächst in einer ideologiefreien ganzheitlichen Betrachtung die Voraussetzungen geschaffen werden.