

Position

# Die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie

Was jetzt zählt



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

Nutzfahrzeuge sind das Rückgrat des europäischen Wirtschaftsstandorts. Sie bewegen Güter und Personen über kurze und weite Distanzen jeden Tag des Jahres. Im Verkehrssektor sind klimafreundliche Nutzfahrzeuge ein entscheidender Hebel, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr nachhaltig zu reduzieren. Aber ohne einen tiefgreifenden Wandel im Lkw- und Busbereich sind die europäischen Klimaziele nicht erreichbar.

Die Nutzfahrzeugindustrie steht für hochinnovative Technologie, hunderttausende Arbeitsplätze und industrielle Wertschöpfung in Deutschland. Damit sie ihre globale Technologieführerschaft langfristig sichern und gleichzeitig zur Erreichung der Klimaziele beitragen kann, braucht es jetzt gezielte Impulse. Es muss darauf geachtet werden, dass in ganz Europa vergleichbare Regeln und Bedingungen gelten und die heimische Nutzfahrzeugindustrie im globalen Wettbewerb durch EU-Maßnahmen nicht weiter benachteiligt, sondern gestärkt wird.

### 1 Review der Flottengesetzgebung vorziehen, umfängliche Flexibilitätén schaffen und Strafzahlungen realitätsgerecht anpassen

Die Industrie hat geliefert: Fahrzeuge, Technologien und Investitionen in neue Produktionsanlagen sind da. Was fehlt, sind passende Rahmenbedingungen (z.B. Lade- und H<sub>2</sub>-Tankinfrastruktur, Anreize in der Anschaffung und beim Betrieb von Null-Emissionsfahrzeugen, niedrige Lade- und H<sub>2</sub>-Kosten, Emissionshandel, CO<sub>2</sub>-Maut etc.). Daher sollten das Review der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung für schwere Nutzfahrzeuge schnellstmöglich und deutlich vor dem gesetzlich avisierten Termin erfolgen, der Fortschritt regelmäßig politisch überprüft und alle bisher erreichten Ziele beim Aufbau der zugehörigen Lade- und H<sub>2</sub>-Tankinfrastruktur vollständig bewertet werden.

Darüber hinaus plädieren wir für umfängliche Flexibilitätén bei der Ausgestaltung der CO<sub>2</sub>-Regulierung und eine faire, verhältnismäßige Anpassung des Strafsystems. Die Strafzahlungen für verfehlte CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte sind heute ein Vielfaches höher als bei Pkw und das, obwohl der Aufbau der Infrastruktur und die Schaffung der Rahmenbedingungen stagniert. 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- und H<sub>2</sub>-Tankinfrastruktur (im öffentlichen Raum sowie in den Depots). Diese müssen planungssicher, langfristig und einfach umzusetzen sein. Die Bedürfnisse von KMU sind zu berücksichtigen. Die Mautmehreinnahmen infolge des CO<sub>2</sub>-Anteils sollten zweckgebunden 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 Förderung von Ladepunkten haben. Dasselbe gilt für Wasserstofftankinfrastruktur. Notwendige Genehmigungsverfahren 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: Mautbefreiung sichern, Kosten für CO<sub>2</sub>-neutrale Energieträger inkl. Strom senken

Damit emissionsfreie Antriebe im Markt bestehen können, müssen die Kosten für Strom und Wasserstoff wirtschaftlich tragbar sein. Wir begrüßen die Verlängerung der Mautbefreiung für emissionsfreie Nutzfahrzeuge bis mindestens Mitte 2031 sowie eine 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 Infrastruktur an Autohöfen, gerade aufgrund der Verzögerungen bei bewirtschafteten Rastplätzen. Eine flächendeckende, zuverlässige öffentliche Lade- und H<sub>2</sub>-Tankinfrastruktur ist essenziell für den Straßengüterverkehr der Zukunft.

Die europaweite Aufbauplanung für Lade- und H<sub>2</sub>-Tankinfrastruktur für Nfz inkl. Busse und Kühlaufleger ist massiv zu beschleunigen und flächendeckend zu erweitern. Dazu sind die Anforderungen der AFIR 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 CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen durch die Aufnahme eines Korrekturmechanismus in die CO<sub>2</sub>-Regulierung (EU) 2019/1242 vor, um den CO<sub>2</sub>-Minderungsbeitrag eines zunehmenden Anteils CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe im Verkehrssektor anzuerkennen. Ein solcher Ansatz muss alle verfügbaren CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, zu prüfen. Der VDA wird den Prozess begleiten.

## 7 Emissionshandel mittels ETS-2 einführen und CO<sub>2</sub> marktlich bepreisen

Die volle Wirtschaftlichkeit emissionsfreier Antriebe entfaltet sich nur bei einer marktlichen CO<sub>2</sub>-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. ETS-2 sollte daher planmäßig zum Jahr 2027 eingeführt werden und 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-/H<sub>2</sub>-Tankinfrastruktur an Betriebshöfen, Busdepots und Haltepunkten sowie eine neu aufgesetzte Kaufförderung. Dies gilt ausdrücklich auch für Reise- und Fernbusse, die bisher kaum berücksichtigt werden.

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 740.000 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](http://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      November 2025