

Position

# Nutzfahrzeugindustrie in der Transformation

Herausforderungen und Lösungsansätze



# 1 Herausforderungen der Nutzfahrzeugbranche

Lkw-, Omnibus-, Anhänger- und Aufbauhersteller und deren Zulieferer fertigen Produkte für den weltweiten Güter- und Personentransport, die die Grundlage jedes Wirtschaftskreislaufs darstellen und unverzichtbar für die Gesellschaft sind. In unzähligen Einsatzszenarien erfüllt das Nutzfahrzeug seine zweckgebundenen Aufgaben und ermöglicht die fortwährende Wertschöpfung in nahezu allen Bereichen der Wirtschaft und des gesellschaftlichen Lebens.

Die Erfüllung der Klimaschutzziele und nachhaltige Reduktion von Treibhausgasemissionen erfordert eine tiefgreifende Transformation der gesamten Branche. Neue CO<sub>2</sub>-neutrale Antriebskonzepte und effizientere Transportabläufe erfordern hohe Investitionen in Entwicklung, Produktion und Logistik sowie in den Aufbau einer neuen Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur und die Bereitstellung CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe für die Fahrzeugflotten.

Der Gesetzgeber kann durch gezielte Maßnahmen einen entscheidenden Beitrag zur Transformation leisten, indem er sich vorrangig auf den zügigen und planbaren Aufbau der Infrastruktur konzentriert. Der Fokus sollte vorrangig auf der Schaffung von Rahmenbedingungen für einen reibungslosen Übergang liegen. Förderprogramme sollten in erster Linie dem Anreiz dienen aber nicht marktverzerrend wirken.

# 2 Rahmenbedingungen für die Industrie und das Gewerbe

Anreize zur Unterstützung der Transformation müssen Maßnahmen zur Anpassung der Rahmenbedingungen beinhalten. Diese Anreize müssen es den Unternehmen und Kunden ermöglichen, die gegenwärtig zur Verfügung stehenden operativen Mittel effizient einzusetzen sowie mittelfristig einen selbstverstärkenden Effekt im Transformationsprozess zu erzeugen.

Der Einsatz staatlicher Mittel sollte an Stellen erfolgen, die dem Staat und den Unternehmen langfristig einen Nutzen bringen. Dabei müssen marktwirtschaftliche Grundsätze eingehalten werden. Kurzfristig gesetzte Anreize (z.B. Programme zur Kaufförderung) ohne die Schaffung richtiger Rahmenbedingungen (z.B. Ladeinfrastruktur), führen zu Nachfrageschwankungen und verursachen einen hohen bürokratischen Aufwand bei Behörden, Kunden und Herstellern. Dies bindet wertvolle Fachkräfte und verursacht zusätzliche Kosten. Darüber hinaus belasten kurzfristig gesetzte Anreize den Finanzhaushalt ohne einen „Zinseffekt“ in späteren Jahren bzw. Jahrzehnten.

Anreizmechanismen, die Unternehmen befähigen, auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähige Produkte in Deutschland zu produzieren, stellen für den Staat und die Unternehmen eine „Win-Win-Situation“ dar.

Bürokratische Hürden bei Neu- und Ersatzinvestitionen müssen abgebaut, Antragsverfahren müssen verkürzt werden.

Die CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele für Sattelaufleger und Anhänger sollten hinsichtlich ihrer Höhe überdacht werden. Schnell erreichbare Effizienzgewinne im Bereich Sattelaufleger und Anhänger können durch die Gestaltung der Richtlinie 96/53/EG erreicht werden.

### 3 Investitionen in CO<sub>2</sub>-neutrale Technologien nachhaltig unterstützen

Über Investitionsgüter wird anders entschieden als über Artikel des privaten Konsums. Nachhaltige Lenkungswirkung entfalten Vorteile, die bei der Nutzung von Investitionsgütern entstehen. Für Transportunternehmen ist es von fundamentaler Bedeutung, dass sich langfristig kalkulierbare Vorteile von neuen umweltfreundlichen Fahrzeugkonzepten gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen ergeben. Die Vorteile erneuerbarer gegenüber fossilen Energien müssen sich in den laufenden Kosten niederschlagen. Wenn der Kunde eines Nutzfahrzeuges auf eine vom Staat garantierte Verlässlichkeit im Abgabensystem vertrauen kann, spielt die Förderung in der Anschaffung eine untergeordnete Rolle.

Staatliche Lenkungsmaßnahmen sollten deshalb die vorhersehbare Verteuerung fossiler Energieträger zugunsten der Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit erneuerbarer Energien für alle Transportmittel und Sektoren einheitlich innerhalb der EU berücksichtigen. Zusätzlich muss schnellstmöglich ein flächendeckendes Schnellladnetz zur Verfügung stehen.

Beispiele für Unterstützungsmaßnahmen in der Transformation ohne Anspruch auf Vollständigkeit könnten folgende sein:

- Vollständige Mautbefreiung für Null-Emissionsfahrzeuge mit zeitlicher Befristung in Bezug auf eine vorab definierte Quote für die Marktdurchdringung
- Langfristig garantierter kostengünstiger Strom an Ladepunkten, zeitgleich planbare Verteuerung von CO<sub>2</sub>-ausstoßenden Kraftstoffen, idealerweise europaweit
- Ablösung der Kraftfahrzeugsteuer zugunsten einer verbrauchsorientierten CO<sub>2</sub>-Besteuerung von schweren Nutzfahrzeugen
- Reduzierung der Berichtspflichten in der CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung
- Überarbeitung der 96/53/EG zur Ermöglichung zusätzlicher Effizienzpotenziale im Transportsektor
- Reduzieren der Auflagen für privaten und/oder gewerblichen Ausbau von Ladeinfrastruktur

## Ansprechpartner

**Andreas Rade**

Geschäftsführer  
andreas.rade@vda.de

**Götz Schneider**

Abteilungsleiter  
goetz.schneider@vda.de

**Dr. Sascha Pfeifer**

Fachgebietsleiter  
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 780.000 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          Juni 2024