

Empfehlung

# 10-Punkte-Plan

für eine klimaneutrale Mobilität



Die deutsche Automobilindustrie steht zu den Pariser Klimazielen und treibt die Transformation zu CO<sub>2</sub>-neutralen Antrieben entschlossen voran. Allein von 2025 bis 2029 stehen Investitionen in Höhe von 320 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung an. Hinzu kommen etwa 220 Milliarden Euro in Sachinvestitionen, insbesondere in die Werke. Die Produktionskapazitäten für einen massiven Hochlauf der Elektromobilität sind geschaffen. In diesem Jahr wird voraussichtlich fast jedes zweite in Deutschland produzierte Auto ein Elektroauto sein.

Gleichzeitig bleibt die derzeitige Nachfrage nach Elektrofahrzeugen in Deutschland und Europa hinter den Erwartungen zurück. Im Gesamtjahr 2024 ist der Absatz von BEV in Deutschland um fast 30 Prozent zurückgegangen, auch im europäischen Wirtschaftsraum insgesamt lag der Absatz im Jahr 2024 unter dem Vorjahresniveau. Um ausgehend vom derzeitigen Marktumfeld die Flottenregulierung erfüllen zu können, ist ein Nachfrageschub für Elektrofahrzeuge in Europa von Nöten. Nur durch eine Stärkung der unterstützenden Rahmenbedingungen kann die Attraktivität von Elektromobilität für die Verbraucherinnen und Verbraucher erhöht werden und der notwendige schnelle Hochlauf gelingen.

Die Herausforderungen für die Unternehmen sind gleichzeitig vielfältig. Neben einer insgesamt schwachen Nachfrage in Europa sorgen eine extrem hohe Wettbewerbsintensität auf dem chinesischen Markt und die von der EU-Kommission verhängten Zölle auch für europäische Unternehmen für eine Zusatzbelastung. Erhebliche Belastungen und Unsicherheiten für Hersteller sowie für Zulieferer entstehen durch die US-Zollpolitik.

Mit Blick auf die CO<sub>2</sub>-Flottenregulierungen für Pkw/Vans (LDV) und für schwere Nutzfahrzeuge (HDV) sind die ambitionierten Ziele der Regulierungen nicht mit hinreichenden politischen Maßnahmen zur Unterstützung der Transformation unterlegt und somit derzeit nicht zu erreichen.

Daher ist es essenziell, die geplanten Reviews der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierungen auf das Jahr 2025 vorzuziehen. Nur auf dieser Grundlage kann gewährleistet werden, dass die notwendigen Anpassungen der Rahmenbedingungen erfolgen. Dazu zählen insbesondere Nachholbedarfe mit Blick auf den europaweiten Ausbau der Lade- und H<sub>2</sub>-Tankinfrastruktur, günstige Ladestrompreise und der Stromnetzausbau. Neben der Infrastrukturbetrachtung sollte zudem auch die resiliente Versorgung mit Rohstoffen und Vorprodukten wie Halbleitern und Batteriezellen im Fokus der Reviews stehen.

Gleichzeitig sind vor diesem Hintergrund Flexibilisierungen und eine Stärkung der Technologieoffenheit in den Regulierungen notwendig, um die Akzeptanz der Elektromobilität bei Verbraucherinnen und Verbrauchern zu verbessern und die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Industrie zu sichern. Dazu zählen u.a. eine Stärkung der Rolle des Plug-in-Hybrid (PHEV) und ein größerer Fokus auf das Potential erneuerbarer Kraftstoffe.

## Im 10-Punkte-Plan für eine klimaneutrale Mobilität sind die zentralen Maßnahmen aus Sicht der deutschen Automobilindustrie zusammengefasst:

- 1. Die Automobilindustrie steht zu den Pariser Klimazielen.** Die CO<sub>2</sub>-Flottenregulierungen sind nicht mit hinreichenden politischen Maßnahmen unterlegt und so nicht zu erfüllen. Wir setzen auf Anreize und gute Standortbedingungen statt auf neue Belastungen für Industrie und Verbraucherinnen und Verbraucher. Eine **schnelle Verbesserung der Rahmenbedingungen** wird entscheidend sein, damit Verbraucherinnen und Verbraucher so schnell wie möglich auf klimaneutrale Antriebe umsteigen können und auch wollen.
- 2.** Die Nachfrage nach Elektromobilität als der wesentliche Beitrag bleibt bislang hinter den Erwartungen zurück. Daher sollten die **Reviews der Flottenregulierungen** für Pkw/ leichte Nutzfahrzeuge (LDV) sowie für schwere Nutzfahrzeuge (HDV) **auf das Jahr 2025 vorgezogen** (für Anhänger, sobald die Auswertung der Monitoringdaten vorliegt) und der Fortschritt regelmäßig politisch überprüft werden.
- 3.** Für die **Zielverschärfungen in 2030 und 2035** sollte eine Entlastung in Form eines zweijährigen **Phase-In der Grenzwerte** zur Anwendung kommen. In der Flottenregulierung für HDV sollte zudem die Höhe möglicher Strafzahlungen auf ein vergleichbares Maß wie für LDV reduziert werden.
- 4.** Im besonderen Fokus der Rahmenbedingungen steht die **Lade- und H<sub>2</sub>-Tankinfrastruktur** (LDV/HDV) mit der notwendigen Erhöhung des AFIR Ambitionsniveaus, in Verbindung mit einem beschleunigten Netzausbau. Der Ausbau muss vorauslaufend und orientiert an den Zielen der CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung und des entsprechenden Fahrzeughochlaufs erfolgen.
- 5.** Zudem ist die **robuste Versorgung mit Rohstoffen und Vorprodukten** von zentraler Bedeutung. Die EU-Kommission muss die europäischen und außenwirtschaftlichen Rahmenbedingungen dringend verbessern, mögliche Risiken analysieren und insbesondere das Netzwerk der Abkommen und Partnerschaften zügig ausbauen.
- 6. Stärkung der Technologieoffenheit** durch eine stärkere Berücksichtigung der **Rolle von PHEVs** über 2035 hinaus und ein Aussetzen der geplanten Anpassung des Utility Factor ab 2025. PHEVs mit großer elektrischer Reichweite sind als neue Fahrzeugkategorie zu definieren. Bis zu einem bestimmten Volumen der Flotte wären diese Fahrzeuge unabhängig von der Betankung als ZEV nach 2035 zulassungsfähig. Weitere notwendige Maßnahmen beziehen sich auf eine **Anpassung der Schwellenwerte des ZLEV-Benchmark** (LDV und HDV) für 2025-2029 und deren Wiedereinführung für 2030-2034 sowie auf eine Änderung der LDV-Zielberechnungsformel, um die in der Flottenregulierung vorhandene Benachteiligung von Fahrzeugen mit höherem Gewicht („negativer Slope“) zu beseitigen.

- 7. Größerer Fokus auf erneuerbaren Kraftstoffen**, indem deren durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Minderungswirkung in der LDV-Flottenregulierung berücksichtigt wird, da derzeit Emissionen von Verbrennungsmotoren unabhängig vom getankten Kraftstoff als 100 Prozent fossil betrachtet werden. Dies kann auch ein möglicher Mechanismus für HDV sein. Die EU-Kommission muss zudem gemäß Erwägungsgrund 11 umgehend einen technisch und am Markt umsetzbaren Rahmen entwickeln, damit auch **Carbon Neutral Fuels Fahrzeuge** unmittelbar als Null-Gramm-Fahrzeuge eingestuft werden. Der Blick muss zudem noch stärker auf den Fahrzeugbestand gerichtet werden, um die Klimaziele im Verkehr auch mit Hilfe erneuerbarer Kraftstoffe zu erreichen. Auf EU-Ebene muss dabei neben einer **höheren THG-Quote in der RED III** auch ein Post-2030-Zielpfad geschaffen werden.
- 8.** In der Flottenregulierung für LDV ist eine **Anpassung des Reduktionsziels auf -90%** ab 2035 und eine Sicherstellung der notwendigen Rahmenbedingungen erforderlich. Die verbliebenen CO<sub>2</sub>-Emissionen werden über ambitioniertere Ziele für den Anteil erneuerbarer Kraftstoffe in der RED kompensiert.
- 9. Elektromobilität muss in der Gesamtbilanz einen klaren Kostenvorteil bieten.** Eine Reduzierung des Ladestrompreises durch mehr Wettbewerb und Technologie, sowie durch eine Senkung von Steuern und Abgaben, ist von zentraler Bedeutung. Dies gilt in gleichem Maße für die erneuerbaren Kraftstoffe, wie beispielsweise H<sub>2</sub>. Anreizsysteme ohne marktverzerrende Preisschwellen leisten einen erfolgreichen Beitrag zum Hochlauf klimaneutraler Antriebe. Speziell bei Nutzfahrzeugen spielt eine langfristige Perspektive für die CO<sub>2</sub>-bezogene Maut eine entscheidende Rolle.
- 10. Das Vertrauen in die Elektromobilität muss grundsätzlich gestärkt werden.** Dazu gehört eine aktive Positivkommunikation Elektromobilität. Industrie und Politik müssen hierbei an einem Strang ziehen und gemeinsame Konzepte umsetzen. Es ist zudem zu prüfen, mit welchen Maßnahmen Verbraucherinnen und Verbraucher einen praktischen Vorteil durch Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge im Straßenverkehr erhalten können. Dazu sind europäische Erfahrungen auszuwerten und in angepasster Form zu übertragen, wo es möglich und sinnvoll erscheint.

## Fazit:

Die EU-Kommission muss die Review-Prozesse der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierungen nutzen, um die notwendigen Voraussetzungen für das Erreichen der europäischen Klimaziele im Verkehr zu schaffen und gleichzeitig Flexibilisierung und Technologieoffenheit als zentrale Säulen für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit zu etablieren.

## Ansprechpartner

### **Dr. Marcus Bollig**

Geschäftsführer

marcus.bollig@vda.de

### **Andreas Rade**

Geschäftsführer

andreas.rade@vda.de

### **Michael Bauer**

Leiter Abteilung Fahrzeugtechnologien & Eco-Systeme

michael.bauer@vda.de

### **Götz Schneider**

Leiter Abteilung Verkehr & Transport | Klima, Umwelt & Nachhaltigkeit

goetz.schneider@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            Mai 2025