



---

**Ausschussdrucksache 20(9)411**

(11. November 2024)

---

**Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)  
10117 Berlin**

**Stellungnahme**

**Öffentliche Anhörung**

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

**Unsere Automobilindustrie braucht eine Zukunft  
– Den Industriestandort Deutschland wettbewerbsfähig machen**

**BT-Drucksache 20/12963**

**am 13. November 2024**

# Stellungnahme

Antrag der Fraktion der CDU/CSU „Unsere Automobilindustrie braucht eine Zukunft – Den Industriestandort Deutschland wettbewerbsfähig machen“  
November 2024

## Das Wichtigste in Kürze

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) bedankt sich für die Gelegenheit, im Rahmen der öffentlichen Anhörung des Wirtschaftsausschusses zum Antrag der CDU/CSU-Fraktion Stellung zu nehmen. Die deutsche Automobilindustrie befindet sich mitten in einer doppelten Transformation aus Defossilisierung und Digitalisierung. Sie steht zu den Pariser Klimazielen und einem EU-weit klimaneutralen Straßenverkehr bis spätestens 2050. Die deutschen Zulieferer und Hersteller investieren weltweit von 2024 bis 2028 insgesamt mehr als 280 Milliarden Euro in die Forschung und Entwicklung. Der Fokus der Investitionen liegt insbesondere auf der Elektromobilität inklusive Batterietechnik, dem autonomen Fahren sowie der Digitalisierung. Hinzu kommen im selben Zeitraum 130 Milliarden Euro, die in den Aufbau neuer Fabriken sowie in den Umbau von Werken und deren Ausstattung fließen.

Deutschland ist der weltweit zweitgrößte Produktionsstandort für elektrische Pkw. Rund jedes dritte hierzulande gefertigte Fahrzeug ist elektrisch. Die deutsche Automobilindustrie ist und bleibt mit ihren Produkten auf den internationalen Märkten wettbewerbsfähig. Mit dem Wegfall der Kaufprämie, dem schleppenden Ausbau der Ladeinfrastruktur und einem unzureichenden politischen Bekenntnis zur Automobilindustrie ging jedoch ein Vertrauensverlust in die Elektromobilität einher. Die Hersteller haben vor allem in Deutschland mit einer schwächeren Nachfrage nach Elektroautos zu kämpfen, dennoch stammen 7 von 10 in Deutschland zugelassenen Elektroautos von deutschen Herstellern. Bis einschließlich September 2024 sind die Elektro-Neuzulassungen – batterieelektrische Antriebe und Plug-in-Hybride – um knapp 24 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zurückgegangen. Für einen Bestand von 15 Millionen elektrische Fahrzeuge im Jahr 2030, wie ihn sich die Ampel-Koalition in ihrem Koalitionsvertrag zum Ziel gesetzt hatte, wäre aktuell aber eine Vervielfachung dieser Neuzulassungszahlen nötig.

Gerade im Schwerlastverkehr ist das CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial enorm. Schwere Lkw und Busse stoßen derzeit etwa 30 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr aus. In Europa (EU, EFTA & UK) fuhren im Jahr 2021 8,1 Millionen Nutzfahrzeuge (über 3,5 t) und Busse. Bis 2030 werden es voraussichtlich knapp 10 Millionen sein. Die Voraussetzungen für klimaneutralen Straßengüterverkehr sind aber mit Blick auf die notwendige Lade- und Tankinfrastruktur aktuell nicht erfüllt.

Darüber hinaus belastet die Automobilindustrie in Deutschland die schwindende internationale Wettbewerbsfähigkeit des Standortes. Neben im internationalen Vergleich weiterhin zu hohen Energiekosten, mangelnden steuerlichen Investitionsanreizen und den hohen Arbeitskosten machen insbesondere dem industriellen Mittelstand hohe Finanzierungshürden und aus dem Ruder laufende Bürokratiekosten zu schaffen. Hinzu kommt, dass der Welthandel immer mehr in protektionistische Abschottungen gerät. Fehlende Handels- und Rohstoffabkommen der EU belasten daher zusätzlich. Die wie andere Industriezweige in Deutschland stark exportorientierte Automobilindustrie ist auf offene Märkte und entsprechende Handelsabkommen angewiesen. Protektionistische Tendenzen, wie wir sie derzeit weltweit erleben – selbst in den USA – schaden. Diese Herausforderung ist mit dem Ausgang der Präsidentschaftswahl in den Vereinigten Staaten noch drängender geworden.

Um den Automobilstandort Standort Deutschland zukunftsfest und nachhaltig wettbewerbsfähig aufzustellen, gilt es also einerseits die Rahmenbedingungen für die hier ansässigen Unternehmen in den Blick zu nehmen und andererseits das Vertrauen in die Elektromobilität wieder nachhaltig zu stärken.

## I. Industriestandort wieder wettbewerbsfähig machen

### 1. Energiekosten senken

Die in Deutschland produzierenden Zulieferer und Hersteller müssen **im internationalen Vergleich signifikant höhere Energiepreise** als ihre Wettbewerber aufbringen. Die Gaspreise liegen um den Faktor drei über denen in China und sogar um den Faktor fünf über denen in den USA. Ein Rückgang der Gaspreise auf das Vorkrisenniveau von 2019 zeichnet sich aktuell nicht ab.<sup>1</sup> Auch die Strompreise, inkl. Steuern, Abgaben, Umlagen und Netzentgelte, sind auf ein gegenüber 2019 deutlich höheres Niveau gestiegen. Während einige Industriezweige von umfangreichen Entlastungen profitieren, ist das für den Automobilbau kaum der Fall. Bis 2030 wird der Wettbewerbsnachteil dieser Unternehmen im internationalen Vergleich Prognosen zufolge weiter zunehmen.<sup>2</sup>

Deshalb sollten bestehende und wirksame **Entlastungsmaßnahmen wie die Strompreiskompensation schnell auf wichtige stromkostenintensive Zukunftsfelder wie die Batteriefertigung ausgeweitet** werden. Die Bundesregierung muss sich für eine entsprechende beihilferechtliche Grundlage einsetzen. Damit könnte man einem erheblichen Wettbewerbsnachteil des Elektromobilitätsstandorts effektiv begegnen. Die bereits seit 2024 geltende Absenkung der Stromsteuer für das produzierende Gewerbe auf das unionsrechtliche Mindestmaß entfaltet auch ihre Wirkung, lässt aber private Verbraucher außen vor. **Der VDA befürwortet deshalb die im Antrag der CDU/CSU-Fraktion erhobene Forderung nach einer dauerhaften Senkung der Stromsteuer für alle Verbraucher auf 0,05 ct/kWh.**

Die Netzentgelte machen einen signifikanten und weiter ansteigenden Anteil an den Stromkosten aus. Maßnahmen zur Entlastung bei den Netzentgelten sind daher grundsätzlich zu befürworten. Entlastungen bei den Netzentgelten wirken in der Breite; sie entlasten Unternehmen und private Verbraucher gleichermaßen und unterstützen den Hochlauf der E-Mobilität.

<sup>1</sup> BCG, IW Köln, 2024. *Transformationspfade für das Industrieland Deutschland. Eckpunkte für eine neue industriepolitische Agenda*, S. 18 f.

<sup>2</sup> Ebd., S. 20.

Entscheidend ist, die strukturellen Herausforderungen zu adressieren und die Kosten dauerhaft zu begrenzen. Die Ursachen für die zu hohen und international nicht wettbewerbsfähigen Netzentgelte müssen bekämpft werden. **Neben einer grundsätzlichen Reform der Netzentgeltsystematik braucht es mehr Kosteneffizienz beim Netzausbau und Anreize für eine bessere Netzauslastung. Bis die strukturellen Maßnahmen wirken, könnte eine staatliche Co-Finanzierung der Netzentgelte die Unternehmen temporär entlasten.**

Mit dieser Maßnahme könnte man auch den zum Teil leider **hohen Ladekosten an öffentlich zugänglichen Ladesäulen begegnen**. So würden für die Elektromobilität in der Breite klare Kostenanreize gesetzt – unabhängig von der Verfügbarkeit einer privaten Lademöglichkeit.

Damit sich Deutschland und Europa langfristig eine nachhaltige und verlässliche Energieversorgung sichern, sollten sowohl eine neue Bundesregierung als auch die Europäische Kommission den **Abschluss von Energiepartnerschaften innerhalb der EU und mit Drittstaaten** deutlich forcieren, um das Angebot von Energie zu erhöhen. Das kürzliche Scheitern von geplanten Wasserstoff- bzw. Hochspannungsgleichstrom-Verbindungen mit Norwegen und Schweden war in dieser Hinsicht ein fatales Zeichen.

## 2. Bürokratie wirksam abbauen

Unsere regelmäßigen Umfragen unter den mittelständischen VDA-Mitgliedern – stark vertreten ist hier neben der Zulieferer- die Nutzfahrzeugindustrie – zeigen, dass die Bürokratie ein ganz wesentliches Hemmnis für die Unternehmen darstellt. Die zunehmende Regelungsdichte und -komplexität sowie der hohe Verwaltungsaufwand belasten gerade den Mittelstand über Gebühr. Zuletzt gaben mehr als 86 Prozent unserer mittelständischen Mitglieder an, **durch Bürokratie stark oder sehr stark belastet** zu sein.

Auf nationaler Ebene erhöhen ein ausuferndes Beauftragtenwesen, kleinteilige Statistiken und umständliche Dateneingabeverfahren den Anteil unproduktiver Kosten in finanziell schwierigen Zeiten immens. Auf europäischer Ebene kommen teilweise doppelte und unverhältnismäßige Berichtspunkte in der Lieferkette hinzu. Gerade am Beispiel der CSRD zeigt sich, dass die jährlichen Personal-, Beratungs- und Softwarekosten für mittelständische Unternehmen deutlich über den Schätzungen der Bundesregierung liegen und damit zum Teil die Gewinne der Unternehmen aufzehren.

**Diese überbordenden Melde- und Informationspflichten sind längst zu einem echten Standortnachteil geworden:** 23 Prozent der von uns befragten Unternehmen des automobilen Mittelstands planen eine Investitionsverlagerung ins Ausland, 19 Prozent müssen ihre Investitionen ganz streichen. Um die Unternehmen zu entlasten und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland wieder nachhaltig zu stärken, müssen Melde- und Informationspflichten deshalb dringend abgebaut und die Rechtsetzung verbessert werden, konkrete Vorschläge der Wirtschaft liegen dazu vor. Die BDI-Studie „Transformationspfade“, aber auch die Berichte von Mario Draghi zur Wettbewerbsfähigkeit der EU und von Enrico Letta zur Zukunft des Binnenmarktes warnen eindrücklich vor der regulatorischen Belastung europäischer Unternehmen. Mit der **Verschiebung des Geltungsbeginns der EU-Entwaldungsverordnung** setzt Brüssel in diesem Sinne ein erstes richtiges Zeichen.

**Wie der vorliegende Antrag der CDU/CSU-Fraktion richtigerweise fordert, muss sich Deutschland insbesondere auf europäischer Ebene stärker und frühzeitiger für Bürokratieabbau und -vermeidung einsetzen.** Dazu ist es erforderlich, dass eine neue Bundesregierung im Rat frühzeitig mit einer Stimme spricht. Mit dem Vierten Bürokratieentlastungsgesetz wurden in der nun endenden Legislaturperiode erste Schritte unternommen, denen weitere aber zwingend folgen müssen. Ein Großteil des automobilen Mittelstands profitiert nicht oder nur in geringem Umfang von den verabschiedeten Maßnahmen.

Aber auch die Qualität der öffentlichen Verwaltung auf kommunaler, Landes- und Bundesebene muss berücksichtigt werden. **Die Verwaltung könnte ihre Leistungsfähigkeit steigern, indem Aufgaben stärker gebündelt, Standards und Schnittstellen verbindlich festgelegt und eine konsequente Digitalisierung vorangetrieben werden.** Effizientere Prozesse würden schnellere und rechtssichere Entscheidungen ermöglichen.

### 3. Steuerliche Wettbewerbsfähigkeit stärken

Die auch im **Antrag** genannte vorgesehene **Erhöhung der Bemessungsgrenze für die reduzierte Dienstwagenbesteuerung reiner E-Fahrzeuge** von 70.000 Euro auf 95.000 Euro leistet einen wichtigen Beitrag, um den Hochlauf der E-Mobilität in Deutschland zu beschleunigen. So kann auch der Gebrauchtwagenmarkt für vollelektrische Pkw gestärkt werden, da Firmenwagen nach Ablauf der Leasingzeit von in der Regel drei Jahren zu einem günstigen Preis als Gebrauchtwagen zur Verfügung stehen.

Auch eine **Sonderabschreibung für neu angeschaffte vollelektrische Fahrzeuge** für Unternehmen wäre hilfreich. **Damit diese sinnvollen Maßnahmen schnellstmöglich greifen können, sollten sowohl der Deutsche Bundestag als auch der Bundesrat hier trotz der aktuellen politischen Situation eine zügige Verabschiedung gewährleisten.**

Flankierend wäre es sinnvoll, ebenfalls die Rahmenbedingungen für das in der betrieblichen Praxis weitverbreitete Leasing von E-Fahrzeugen zu verbessern. Auch vergleichbare Nullemissions-Fahrzeuge sollten in den Anwendungsbereich der steuerlichen Incentivierungen einbezogen werden.

Zur Verbesserung der Rahmenbedingungen könnten auch die Fortführung der degressiven Abschreibung, die Reform der Sammelabschreibung oder die Ausweitung der steuerlichen Forschungsförderung beitragen. Entscheidend für Investitionsimpulse und die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Standorts ist es aber, darüber hinaus weitere strukturelle Entlastungen insbesondere im Bereich der Unternehmensbesteuerung umzusetzen. **Hierzu zählen insbesondere die Punkte, die auch im vorliegenden Antrag der CDU/CSU-Fraktion genannt sind: eine vollständige Abschaffung des Solidaritätszuschlags, eine weitere Verbesserung von Abschreibungsbedingungen und die Flexibilisierung der Verlustverrechnung sowie die Einführung der Investitionsprämie,** um Investitionen in den Klimaschutz und die Digitalisierung zu fördern.

Des Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass die derzeitige Steuerbefreiung von reinen Elektrofahrzeugen bei der Kraftfahrzeugsteuer, die bis längstens zum 31. Dezember 2030 gewährt wird, nur noch für Elektrofahrzeuge zur Anwendung kommt, die bis zum 31. Dezember 2025 erstmalig zugelassen

werden (§ 3d Abs. 1 KraftStG). Wir setzen uns dafür ein, **die Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge auch darüber hinaus fortzuführen und eine Verlängerung sowohl der Neuzulassungsfrist als auch der Steuerbefreiung bis zum 31. Dezember 2034 bereits jetzt zügig gesetzlich vorzusehen**. Dies wäre ein weiteres wichtiges Signal zur Unterstützung des nachhaltigen Hochlaufs der Elektromobilität sowie zur Stärkung der Verbraucherinnen und Verbraucher. Eine entsprechende Kfz-Steuerbefreiung sollte dann auch für Nullemissionsfahrzeuge gelten.

Ein weiter Impuls für die Elektromobilität ginge von der **Vereinfachung des steuerfreien Auslagensatzes bei Firmenwagen** aus: Bei diesen stellt die arbeitgeberseitige Erstattung der vom Arbeitnehmer selbst getragenen heimischen Stromkosten für das Laden des Firmenwagens einen steuerfreien Auslagensatz dar. In der Praxis fordern die Finanzbehörden oftmals, dass der Arbeitnehmer den konkreten Strompreis und die geladene Strommenge erfassen und dem Arbeitgeber übermitteln muss. Die Ermittlung dieser beiden Komponenten stellt Arbeitgeber und Arbeitnehmer vor erhebliche praktische Schwierigkeiten und verursacht unnötigen Aufwand. Eine zwischen Bund und Ländern abzustimmende sachgerechte Lösung dieses Problems ist die **Einführung einer Strompreispauschale für steuerliche Zwecke** im Sinne eines pauschalen durchschnittlichen Strompreises.

#### 4. Offene Märkte und Freihandel fördern

Die deutsche Automobilindustrie ist **auf offene Märkte und einen funktionierenden Welthandel angewiesen**. Gerade bei Elektroautos hat der Exportanteil der inländischen Produktion zuletzt weiter zugenommen. Mittlerweile werden 78 Prozent der in Deutschland produzierten E-Autos ins Ausland exportiert. Etwa 70 Prozent der Arbeitsplätze und mehr als zwei Drittel des Umsatzes der deutschen Automobilindustrie hängen am Export.

Dass die Europäische Kommission nun **Ausgleichszölle auf batterieelektrische Fahrzeuge aus China** verhängt hat, ist **für den Welthandel und die internationale Zusammenarbeit ein falsches Signal**. Die Entscheidung birgt nicht nur das Risiko, sich zu einem Handelskrieg auszuweiten, der nur Verlierer kennt. Statt die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie zu stärken, wird zudem das Gegenteil erreicht. Die deutschen Hersteller verkaufen in China 100-mal so viele Fahrzeuge wie chinesische Marken in Deutschland. Europäische Hersteller, die in China produzierte Neuwagen nach Europa exportieren, werden nun aber zum Teil gar mit höheren Zöllen belegt als einzelne Wettbewerber aus China oder den USA. Durch die EU-Zölle werden die Fahrzeuge für Verbraucherinnen und Verbraucher teurer. Dies schadet dem Hochlauf der E-Mobilität und dem Erreichen der Klimaziele. Die Industrie ist im Umgang mit China nicht naiv. Es gibt Verhandlungsbedarf mit China, das hat die EU-Untersuchung zweifellos gezeigt. Die Herausforderungen müssen aber im Dialog gelöst werden. Die (neue) Bundesregierung muss sich daher dringend weiterhin und **mit Nachdruck für eine rasche Verhandlungslösung einsetzen**. Die Automobilindustrie braucht jetzt ebenso wie andere Industriezweige positive Signale für internationale Zusammenarbeit, faire Wettbewerbsbedingungen und freien Handel.

Nur eine starke und exportfähige Industrie wird die großen Herausforderungen der Transformation meistern und so einen entscheidenden Beitrag zum Klimaschutz leisten können. Gerade in Zeiten zunehmenden Protektionismus weltweit muss Deutschland gemeinsam mit Europa eine starke Stimme und ein entschlossener Verfechter für globalen Handel sein. Deutschland muss nachdrücklich darauf drängen, dass

die Europäische Kommission die teilweise bereits jahrzehntelang laufenden Verhandlungen über Freihandelsabkommen mit auch strategisch wichtigen Regionen finalisiert und rasch weitere Handels-, Investitions- sowie Rohstoffabkommen abschließt. Entscheidend ist, dass sich Deutschland und die Europäische Union möglichst rasch so aufstellen, dass Sicherheit, Unabhängigkeit und Resilienz gestärkt werden. Das gilt besonders mit Blick auf die Ergebnisse der Präsidentschaftswahl in den Vereinigten Staaten. Neben potenziellen künftigen Handelsbarrieren lassen sich auch Tendenzen zur globalen technologischen Fragmentierung wie aktuell die Notice of Proposed Rulemaking (NPRM) "Connected Vehicles" des US-amerikanischen Bureau of Industry and Security erkennen. Sie sieht umfangreiche Verbote für bestimmte Hard- und Software mit chinesischem Ursprung in vernetzten bzw. automatisierten Fahrzeugen vor. Dennoch – oder gerade deshalb – steht für uns fest: Die USA sind wesentlicher Partner für Deutschland und Europa. Die transatlantische Zusammenarbeit ist und bleibt von größter Bedeutung für beide Seiten und ist ein wichtiger Faktor für die globale Ordnung und Stabilität – gerade auch in Zeiten weltweiter Krisen. Der Pflege und dem Ausbau der transatlantischen Partnerschaft muss deshalb heute und in Zukunft das größte Bemühen aller Partner gelten.

## 5. Rohstoffe sichern

Der vorliegende Antrag der Fraktion der CDU/CSU fordert von der Bundesregierung, „sich zur strategischen Sicherung der Rohstofflage aktiver auf EU-Ebene einzubringen“. Damit setzt der Antrag einen wichtigen Akzent. Auch die deutsche Automobilindustrie spricht sich für die **Einrichtung einer europäischen Rohstoffagentur** aus. Der Aufbau des **Rohstofffonds durch die KfW war ein gutes Signal** und ein dringend benötigter Schritt in die richtige Richtung. Sowohl die Bundesregierung als auch die Europäische Kommission müssen die Unternehmen bei der **noch stärkeren Diversifizierung der Lieferkette durch Rohstoffabkommen unterstützen**. Um strategische Abhängigkeiten weiter zu reduzieren, müssen außerdem die **heimische Rohstoffbeschaffung und die Kreislaufwirtschaft** aktiv gestärkt werden.

## 6. Transformationsfinanzierung ermöglichen

Das für die Transformation benötigte Kapital für Forschung- und Entwicklung sowie den Umbau der Werkshallen kann der automobiler Mittelstand oft nicht allein im laufenden Geschäft erwirtschaften. Die Unternehmen sind daher auf **belastbare und planbare Zugänge für die Finanzierung** angewiesen. Dabei dienen überwiegend Banken und Sparkassen als Finanziers, aber auch die Rolle von Warenkreditversicherern und deren Unternehmensratings spielen eine entscheidende Rolle für die Unternehmen. Angesichts gedämpfter Konjunkturaussichten und eines verschärften eigenen Risikomanagements steigen bei Banken die Finanzierungskosten für Unternehmenskunden stark an und die Anforderungen an Kreditanträge werden verschärft. Insbesondere für Branchen, die besonders im Fokus der Transformation stehen, wird es schwieriger, zusätzliches Fremdkapital zu erhalten. **Es bedarf daher strukturpolitischer Maßnahmen der Unternehmensfinanzierung, die den Wandel in der Automobilindustrie in Richtung ökologischer Nachhaltigkeit fördern.**

Während Großunternehmen "grüne" Finanzierungen über den Kapitalmarkt erhalten können, haben kleine und mittlere Unternehmen kaum Zugang zu entsprechenden Mitteln. Darüber hinaus ist Nachhaltigkeitsfinanzierung vor allem mit investitionshemmender Bürokratie verbunden. Es bedarf deshalb einfacher und handhabbarer Kriterien für nachhaltige Bankkredite. Politische Vorhaben dürfen nicht dazu

führen, dass die Finanzierung neuer CO<sub>2</sub>-armer Geschäftsmodelle verteuert oder generell erschwert wird. Dennoch erwarten die Unternehmen eine weitere Verschärfung der Kreditvergaberichtlinien durch die verstärkte Anwendung von ESG-Kriterien.

**Als Maßnahmen sollte auf europäischer Ebene insbesondere im Zusammenhang mit den Basel-Regulierungen auf Entlastungen für Banken gesetzt werden. Darüber hinaus empfehlen wir die Vereinfachung von Förderprogrammen ebenso wie Überprüfung der beihilferechtlichen Förderkriterien wie für „Unternehmen in Schwierigkeiten“.** Zulieferer mit Geschäftsmodellen, die auf hohen Vorleistungen basieren, weisen häufig einen höheren buchmäßigen Verschuldungsgrad auf. Die beihilferechtliche Einstufung sollte Branchenspezifika stärker berücksichtigen.

## II. Hochlauf der klimaneutralen Mobilität nachhaltig unterstützen

### 1. Lade- und H<sub>2</sub>-Tankinfrastruktur ausbauen

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist eine der drängendsten Infrastrukturaufgaben für Deutschland, wurde aber lange viel zu sehr vernachlässigt. **Der Erfolg der E-Mobilität steht und fällt aber wesentlich mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur.** Die Menschen brauchen die Gewissheit, überall und zu jeder Zeit unkompliziert laden zu können, damit sie auf die E-Mobilität umsteigen. Die Verfügbarkeit ist beim Laden das ausschlaggebende Kriterium für die Kundenzufriedenheit. Um das Vertrauen der Menschen in die Ladeinfrastruktur und damit in die E-Mobilität zu stärken, muss das Ausbautempo dringend erhöht werden.

In gut einem Drittel (34 Prozent) aller Gemeinden gibt es aber heute noch keinen einzigen öffentlichen Ladepunkt. Knapp drei Viertel aller Gemeinden (72 Prozent) haben noch keinen Schnellladepunkt installiert. Um die von der Bundesregierung avisierten eine Million öffentlich zugänglichen Ladepunkte im Jahr 2030 zu erreichen, müsste die **Ausbaugeschwindigkeit der letzten zwölf Monate mehr als verdreifacht** werden. Bei dem jetzigen Tempo stünden 2030 rund 400.000 Ladepunkte zur Verfügung. Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL) geht in ihrer aktuellen Studie von einem Bedarf zwischen 380.000 und 680.000 Ladepunkten 2030 aus – damit steuert Deutschland aktuell nur auf das Mindestmaß an Versorgung zu. **Damit Verbraucher aber Vertrauen in die Technologie fassen und Deutschland Leitmarkt für Elektromobilität wird, muss der Ausbau aber im Voraus erfolgen.**

**Wichtig ist es, wie auch die CDU/CSU-Fraktion im vorliegenden Antrag betont, die Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge verstärkt in den Blick zu nehmen.** Derzeit gibt es 292 Ladepunkte an 72 Standorten mit 0,08 GW für Lkw in Deutschland. Geplant sind 351 Standorte an Bundesautobahnen. Im Nutzfahrzeugbereich liegen besonders große Potenziale für die Einsparung von Treibhausgasen. Deshalb ist es unabdingbar, dass auch die Förderpolitik des Bundes einen stärkeren Schwerpunkt beim Ausbau dieser Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur setzt, um dem klimaneutralen Straßengüterverkehr den Weg zu ebnen. Vor dem Hintergrund der aktuellen Verkehrsprognose bleibt bis 2040 der Lkw mit einem Plus von 34 Prozent das dominierende Verkehrsmittel. **Eine ausreichende finanzielle Hinterlegung entsprechender Fördermaßnahmen ab dem Jahr 2025 ist deshalb dringend geboten.**

Noch stärker als bei der Ladeinfrastruktur für Pkw gilt hier, dass der **Ausbau der Stromnetze unbedingt Schritt halten** muss, damit das Netz über ausreichende Kapazitäten verfügt, um rasche Anschlüsse und



ausreichende Ladeleistung zu gewährleisten. Das Stromnetz kann sich zum kritischen Faktor beim Hochlauf der Ladekapazitäten entwickeln und braucht daher dringend einen entschlosseneren Ausbau.

## 2. Anreize für die Verbraucher schaffen

Die Elektromobilität muss in der Gesamtbilanz für den Endkunden einen klaren Kostenvorteil bieten. Eine Reduzierung des Ladestrompreises durch mehr Wettbewerb und Technologie sowie durch eine Senkung der Stromnebenkosten ist dabei von zentraler Bedeutung. Die beste Förderung für Elektroautos sind niedrige Strompreise. Der VDA hat konkrete Vorschläge für wettbewerbsfähige Preise beim öffentlichen Laden erarbeitet. Dazu zählen u.a. Maßnahmen für mehr Wettbewerb zwischen den Anbietern und gegen den Missbrauch von Marktmacht sowie klare gesetzliche Vorgaben für Roaming und Stand- und Blockiergebühren.

Das bidirektionale Laden kann künftig ebenfalls dazu beitragen, die Attraktivität von elektrischen Fahrzeugen zu erhöhen. Um das bidirektionale Laden möglichst rasch in die Anwendung zu bringen und Deutschland als Technologieführer in einem wachsenden Markt zu positionieren, gilt es vor allem ein bestimmtes regulatorisches Hindernis zu überwinden: **Bidirektionale E-Fahrzeuge müssen als mobile Speicher im Energierecht verankert und wirtschaftlich vollständig mit stationären Speichern gleichgestellt werden.** Das bedeutet konkret, dass der in E-Fahrzeugen zwischengespeicherte Strom in gleicher Weise von Steuern, Abgaben, Umlagen und Netzentgelten befreit werden muss, wie es bei stationären Speichern heute schon der Fall ist. Ohne diese zwingend notwendige Weichenstellung kann sich die Technologie im Markt nicht etablieren. Die gesetzliche Umsetzung sollte daher noch in dieser Legislaturperiode erfolgen.

Grundsätzlich leisten Anreizsysteme ohne marktverzerrende Preisschwellen einen erfolgreichen Beitrag zum Hochlauf klimaneutraler Antriebe. Speziell bei Nfz spielt eine langfristige Perspektive für die CO<sub>2</sub>-bezogene Maut eine entscheidende Rolle. Darüber hinaus ist 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 scheint.

## 3. Flottengrenzwerte überprüfen

Der Antrag der CDU/CSU-Fraktion nimmt auch Bezug auf die EU-Flottenregulierung. Während der VDA sich klar zum Ziel der klimaneutralen Mobilität bis 2050 bekennt, ist die **CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung aktuell nicht mit hinreichenden politischen Maßnahmen unterlegt** und so nicht zu erfüllen. Der Hochlauf der Elektromobilität als der wesentliche Beitrag bleibt aktuell wegen schlechter Rahmenbedingungen und mangelnden Anreizen hinter den Erwartungen zurück. **Daher sollten die Reviews für Pkw und Nutzfahrzeuge jeweils ein Jahr auf 2025 bzw. 2026 vorgezogen und der Fortschritt regelmäßig politisch überprüft werden.** Die Bewertung der Flottenzielerreichung 2025 sollte als Teil des Reviews und den sich daraus insgesamt ergebenden Anpassungsbedarfen erfolgen. Angesichts der hohen Investitionen in die Transformation und mit Blick auf die mangelnde BEV-Nachfrage seitens der Verbraucherinnen und Verbraucher sowie fehlende Rahmenbedingungen sind weitere Belastungen durch mögliche Strafzahlungen 2025 zu vermeiden. Auf Grundlage der vorgezogenen Reviews muss sodann eine schnelle Verbesserung

der Rahmenbedingungen erfolgen. Diese sind entscheidend, damit Verbraucherinnen und Verbraucher so schnell wie möglich auf klimaneutrale Antriebe umsteigen können und auch wollen.

Konkret geht es dabei vor allem um einen flächendeckenden Ausbau der Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur, aber auch weitere zentrale Faktoren, wie eine Reduzierung der Ladestrompreise u.a. durch mehr Wettbewerb und die Senkung von Steuern und Abgaben, sowie die robuste Versorgung mit Rohstoffen und Vorprodukten inkl. entsprechender Abkommen und Partnerschaften.

Im Zusammenhang mit erneuerbaren Kraftstoffen muss die EU-Kommission außerdem anknüpfend an den Erwägungsgrund 11 einen technisch und am Markt umsetzbaren Rahmen entwickeln, damit sog. Carbon-Neutral-Fuels-Fahrzeuge als CO<sub>2</sub>-frei eingestuft werden können.

#### 4. Batterieforschung verlässlich fördern

Für die Wettbewerbsfähigkeit des Elektromobilitätsstandorts ist die Batterietechnologie zentral. Die vorwettbewerbliche Forschung und die Zusammenarbeit mit Forschungseinrichtungen sind für die Unternehmen der deutschen Automobilindustrie wesentliche Grundlagen für die nachfolgende wettbewerbliche Forschung und Entwicklung und zudem unerlässlich, um den Bedarf an hervorragend ausgebildeten Fachkräften langfristig decken zu können. Der Bund sollte dringend weiterhin in die universitäre und vorwettbewerbliche Forschung in diesem Bereich investieren. Dass die vorgesehene Streichung der Fördermittel nach 2025 ein Fehler ist, räumt auch die Bundesregierung mittlerweile ein. **Deutschland braucht für eine verlässliche Forschungsfinanzierung in den kommenden Jahren**, damit der Batteriestandort wettbewerbsfähig bleibt.

#### 5. Hochlauf der klimaneutralen Kraftstoffe beschleunigen

Um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen, müssen neben dem schnellen Hochlauf der Elektromobilität auch erneuerbare Kraftstoffe, insbesondere für den Fahrzeugbestand, stärker in den Fokus rücken. **Zentral ist dabei insbesondere eine Beschaffungs- und Importstrategie für erneuerbare Kraftstoffe. Zudem muss die Treibhausgasreduzierungsquote (THG-Quote) nicht nur zwingend auf 35 Prozent (inkl. Mehrfachanrechnungen) erhöht, sondern auch grundlegend reformiert werden.** Zu letzterem zählt eine schrittweise Abschaffung von Mehrfachanrechnungen für erneuerbare Energieträger im Verkehrssektor, mit Ausnahme von Wasserstoff, wo sich ein Markt noch etablieren muss. Darüber hinaus braucht es eine nach oben dynamische THG-Quote, d.h., dass diese bei sich abzeichnender Übererfüllung nach einem festgelegten Mechanismus im übernächsten Erfüllungsjahr steigt. Zentral sind außerdem weitere flankierende Maßnahmen wie ein langfristiger Zielpfad für die nach Jahre nach 2030 bis 2045, eine Reform der Energiesteuerrichtlinie hin zur Besteuerung von Energieträgern nach ihrem CO<sub>2</sub>-Gehalt sowie eine Beschaffungsstrategie, bestehend aus Ordnungspolitik, Steuerpolitik und Ausschreibungsmodellen.