

Positionspapier

## **VDIK Top-Positionen**

**Mobilität soll sich verändern, klimafreundlich und digital werden. Doch sie muss auch bezahlbar bleiben. Der VDIK hat dazu klare Positionen.**



## Bezahlbare Mobilität

Das Auto ist für viele Menschen ein unverzichtbares Verkehrsmittel. Individuelle Mobilität darf daher nicht zum Luxus werden, sondern muss bezahlbar bleiben. Zukünftige Abgasnormen wie Euro 7 sollten sich am technisch Machbaren orientieren und dürfen nicht genutzt werden, um Otto- oder Dieselmotoren enorm zu verteuern. Neue Versuche zur Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland lehnen wir ab. Eine Änderung der Regelungen zur Besteuerung von Dienstwagen ist nicht notwendig.

## Technologieoffenheit

Die internationalen Hersteller fordern eine technologieoffene Bewertung und Nutzung aller Antriebstechnologien. Denn sie setzen jeweils eigene Schwerpunkte: Mit Elektroautos, Hybriden mit und ohne Stecker, Mild-Hybriden, Gas- und Brennstoffzellenfahrzeugen, sowie Benzinern und Dieseln, die immer klimafreundlicher werden, erreichen sie die CO<sub>2</sub>-Ziele auf ganz unterschiedlichen Wegen. Verbote bestimmter Antriebstechnologien oder Kraftstoffe lehnt der VDIK auch weiterhin ab. Auf dem Weg zur Klimaneutralität gilt es, alle Menschen mit ihren individuellen Mobilitätsbedürfnissen und unterschiedlichem Zugang zu Infrastruktur ein passendes Angebot zu machen. Auch deswegen kann durch die Nutzung verschiedener alternativer Antriebstechnologien am schnellsten und effektivsten CO<sub>2</sub> reduziert werden.

## Klimaschutz

Die internationalen Hersteller bekennen sich zu den nationalen und internationalen Klimazielen und wollen Klimaneutralität bis spätestens 2050 erreichen. Die EU hat für Pkw und Lkw äußerst anspruchsvolle CO<sub>2</sub>-Flottenziele für 2030 festgelegt. Ab dem Jahr 2035 sollen neue Pkw sogar grundsätzlich kein CO<sub>2</sub> mehr ausstoßen dürfen. Die künftigen CO<sub>2</sub>-Ziele sind jedoch nur mit starken finanziellen Rahmenbedingungen und einer exzellenten Tank- und Ladeinfrastruktur erreichbar, die die EU und ihre Mitgliedstaaten nun schnell schaffen und aufbauen müssen.

## Elektromobilität

Elektromobilität ist im Rahmen der technologischen Transformation der Automobilindustrie und insbesondere zur Erreichung der Klimaziele von besonderer Bedeutung. Zu ihrer Förderung haben sich der Umweltbonus und die reduzierte Dienstwagenbesteuerung als Instrumente bewährt. Allerdings soll der Umweltbonus Ende 2024 auslaufen. Das von der Bundesregierung gesetzte Ziel von 15 Millionen E-Autos bis 2030 ist ohne eine weitere Förderung jedoch kaum zu erreichen. Ein neues Gesamtkonzept mit passenden finanziellen Rahmenbedingungen für E-Fahrzeuge ist daher dringend notwendig.

## Alternative Antriebe und Kraftstoffe

Neben der Elektromobilität unterstreicht der VDIK die Vielfalt alternativer, klimaschonender Antriebe und Kraftstoffe. Gerade Wasserstoff hat großes Zukunftspotenzial in der Mobilität. Wir fordern daher, dass die nötigen Rahmenbedingungen für die Nutzung von Wasserstoff im Verkehrssektor in

Deutschland geschaffen werden. Auch klimaneutrale Kraftstoffe sollten in der Mobilität stärker genutzt werden. Sie können für die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Fahrzeugbestands einen Beitrag leisten. Um ihren Einsatz zu steigern, sollten zusätzliche Anreize gesetzt werden.

### **Lade- und Tankinfrastruktur**

Der Aufbau einer europaweiten Lade- und Tankinfrastruktur für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben muss weiter vorangetrieben werden. Bei steigenden Neuzulassungszahlen und einem wachsenden Angebot an alternativ angetriebenen Pkw und Lkw darf die Infrastruktur nicht zum Engpass werden. In Deutschland muss daher der Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung möglichst schnell umgesetzt werden. Die EU-Verordnung über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) setzt die Leitplanken für die Tank- und Ladeinfrastruktur in Europa. Nun sind die EU-Staaten aufgefordert, den Aufbau von Ladestationen und Wasserstoff-Tankstellen entsprechend der Zielvorgaben voranzutreiben.

### **Digitalisierung und autonomes Fahren**

Das automatisierte und vernetzte Fahren ist für die gesamte Automobilindustrie eine Schlüsseltechnologie. Deutschland hat mit dem Gesetz zum autonomen Fahren bereits wichtige Grundlagen gelegt, die nun weiterentwickelt werden müssen. Die Bundesregierung plant außerdem ein Mobilitätsdatengesetz. Auf EU-Ebene werden der Zugang zu und die Nutzung von Daten aus dem Fahrzeug mit dem Data Act grundlegend neu geregelt. Gerade bei Kraftfahrzeugen müssen Regelungen zum Datenzugang besonders hohen Anforderungen an die Sicherheit gerecht werden.

### **Klimaschonende Nutzfahrzeuge**

Der Straßengüterverkehr wird seinen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung leisten. Die internationalen Hersteller entwickeln verschiedene Varianten von Elektro- und Brennstoffzellen-Lkw. Wir setzen uns für eine wirksame staatliche Förderung für die Anschaffung von klimaschonenden Nutzfahrzeugen ein. Die Ladeinfrastruktur für schwere E-Lkw steckt allerdings noch in den Kinderschuhen, ihr Aufbau muss nun sehr rasch Fahrt aufnehmen, um die Verbreitung von Null-Emissions-Lkw nicht zu behindern. Ergänzend ist auch die Nutzung fortschrittlicher erneuerbarer Kraftstoffe, wie etwa Biogas, im Straßengüterverkehr sinnvoll, um CO<sub>2</sub>-Emissionen der Lkw-Bestandsflotte zu senken.

---

### **Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.**

Berlin, im September 2023  
Aktualisierte Fassung

#### **Ansprechpartner:**

Alexander Jess, Geschäftsführer  
Peter Mair, Leiter Repräsentanz Berlin