

Stellungnahme zum Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Brennstoffemissionshandelsverordnung im Rahmen der Verbändebeteiligung

Die in den Verbänden der Speditions-, Transport- und Logistikbranche AMÖ, BGL, BIEK, BWVL und DSLV organisierten Unternehmen sind von der nationalen CO₂-Bepreisung im Rahmen des Brennstoffemissionshandelsgesetzes (BEHG) für die Sektoren Wärme und Verkehr besonders betroffen. Darüber hinaus droht im Rahmen der Revision der Eurovignetten-Richtlinie (1999/62/EW) die Einführung eines CO₂-Aufschlags auf die Lkw-Maut ab 2023 eine zusätzliche Belastung. Insgesamt werden die Emissionen des Straßengüterverkehrs dadurch mehrfach bepreist.

Die in dem vorgelegten Verordnungsentwurf in Abschnitt 5 enthaltenen Regelungen zur Umsetzung der Beantragung von Kompensation nach § 11 Absatz 1 BEHG sind in praktischer Hinsicht nicht dazu geeignet, eine Entlastung der Branche zu bewirken. Leider setzen die Regelungen zudem nicht die uns vorliegende Zusage von Frau Bundesministerin Schulze um, nach der Mehrfachbelastung für den Straßentransportsektor ausgeschlossen werden sollen (Schreiben in der Anlage).

§ 43 Absatz 2 des vorgelegten Entwurfs regelt, dass Unternehmen, welche die Brennstoffkosten an Dritte weitergeben können, von einer Härtefallregelung ausgeschlossen sind. Kraftstoffkosten sind im Straßengüterverkehrssektor gleichwohl Faktorkosten, die für die Marktpreisbildung stets relevant sind. Da deutsche Unternehmen bei der Erbringung ihrer Dienstleistung aber im direkten Wettbewerb mit Unternehmen aus dem EU-Ausland stehen, für die heute kein gesonderter CO₂-Preis anfällt, ist eine reine Betrachtung, ob die Brennstoffkosten an Dritte weitergegeben werden können, in diesem Zusammenhang nicht zielführend.

Indem der Ordnungsgeber nur eine Betrachtung von Belastungen aus dem BEHG vornimmt, verliert er die entstehende Mehrfachbelastung aus dem Zusammenwirken des BEHG und der neugefassten Eurovignetten-Richtlinie aus dem Blick. Damit erwachsen für Unternehmen aus der zusätzlichen Kostenbelastung des BEHG gerade nicht nur „in atypisch gelagerten Einzelfällen unzumutbare Härten“, sondern die Mehrfachbelastung ist eine systematische Folge aus der Betroffenheit durch das BEHG und die Eurovignetten-Richtlinie.

Die Verbände weisen anlässlich der vorgelegten Änderungsverordnung darauf hin, dass diese Mehrfachbelastung absehbar eintreten wird. Eine Mehrfachbelastung könnte allenfalls vermieden werden, indem die in der Verordnungsermächtigung nach § 11 Absatz 1 Satz 4 BEHG genannten Schwellenwerte (20 Prozent der betriebswirtschaftlichen Gesamtkosten bzw. Zusatzkosten mehr als 20 Prozent der Bruttowertschöpfung) für eine befristete Zeit ausgesetzt werden. Der Zeitraum sollte mit der Einführung einer CO₂-Komponente beginnen und enden, wenn die Erweiterung des Europäischen CO₂-Zertifikatehandels auf den Straßenverkehrsbereich (ETS) abgeschlossen ist und der nationale Brennstoffemissionshandel für diesen Bereich beendet wird.

Die o. g. Verbände weisen ausdrücklich darauf hin, dass die Speditions-, Transport- und Logistikbranche bereit ist, eine CO₂-Bepreisung als Anreizsystem für Investitionen in Emissionsreduktionstechnologien mitzutragen. Allerdings ist ein europäisches Level-Playing-Field für die deutschen Unternehmen der Branche von größter Wichtigkeit im europäischen fairen Wettbewerb.

Berlin, 5. November 2021

Anlage