

Stellungnahme

zum Entwurf einer Verordnung über Maßnahmen zur Vermeidung von Carbon-Leakage durch den nationalen Brennstoffemissionshandel (BEHG-Carbon-Leakage-Verordnung – BECV)

Seit dem 1. Januar 2021 werden in Deutschland, auf Grundlage des Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG), CO₂-Emissionen aus den Bereichen Wärme und Verkehr mit einem Preis versehen.

Mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf soll die Gefahr abgewendet werden, dass die Produktion betroffener Unternehmen infolge CO₂-Preis-bedingter Wettbewerbsnachteile gegenüber ausländischen Wettbewerbern, welche keiner vergleichbar hohen CO₂-Bepreisung unterliegen, ins Ausland abwandert und dort möglicherweise zu insgesamt höheren Emissionen führt (Carbon-Leakage).

Zur Vermeidung von Carbon-Leakage und zum Erhalt der grenzüberschreitenden Wettbewerbsfähigkeit betroffener Unternehmen legt die im Anhang der Verordnung befindliche Sektorenliste fest, welche Sektoren Anspruch auf Kompensationsmaßnahmen haben. Für die Beurteilung der Verlagerungsrisiken in den verschiedenen Branchen wird die Sektorenliste des EU-Emissionshandels zugrunde gelegt. Hierfür hat die Verordnung folgende Regelungsbereiche:

1. Beihilfefähigkeit von Unternehmen
2. Bestimmungen zur Berechnung der Beihilfe
3. Die von den Unternehmen zu erbringende Gegenleistung
4. Regelung des Beihilfeverfahrens

Um den nationalen Besonderheiten Rechnung zu tragen, enthält die Verordnung zudem die Möglichkeit, in einem nachgelagerten Prüfungsverfahren weitere Sektoren und Teilsektoren zu identifizieren, bei denen ein Carbon-Leakage-Risiko festgestellt wird (Abschnitt 6). Zudem gibt es auf Unternehmensebene einen abgestuften Beihilfeansatz.



Mehrbelastung durch vermeintliche Entlastungsverfahren

Es lässt sich feststellen, dass die vorliegende Verordnung die nationalen Besonderheiten der Speditions-, Transport- und Logistikbranche nicht berücksichtigt hat und damit den Zugang, dieser von Carbon-Leakage betroffenen Branche, zu Kompensationen verwehrt. Auf Grund des für das nationale Emissionshandelssystem (nEHS) gewählten Upstream Ansatzes finden sich die Unternehmen der Branche nicht als Betroffene wieder und die Berechnungsverfahren sowie Bemessungsgrundlagen, welche zur Aufnahme in die Liste der Sektoren oder Teilsektoren benötigt werden, sind für die Branche ungeeignet.

Die vorgeschlagenen Regelungen, mit denen die Beihilfeberechtigung erkannt, die Beihilföhe begrenzt und Überkompensationseffekte verhindert werden sollen, sind im Grundsatz völlig legitim, in der gewählten Form für die Branche aber ungeeignet, weil sie zu einer erheblichen bürokratischen Mehrbelastung bei den Unternehmen führen werden, die sich um eine Entlastung bemühen und in der betrieblichen Praxis der mehrheitlich kleinen und mittelständischen Unternehmen nicht abgebildet werden können.

Carbon-Leakage Risiko der Branche

Die Verbände der Speditions-, Transport- und Logistikbranche AMÖ, BGL, BIEK, BWVL und DSLV unterstützen die Bemühungen der Bundesregierung zur Erreichung der internationalen Klimaschutzziele. Unsere Branche trägt durch kontinuierliche Optimierung der logistischen Prozesse zur Verkehrsvermeidung und Emissionsreduzierung bei. Dies schließt den wachsenden Einbezug der Schiene in Lieferketten ein.

Für den Beitrag unserer Branche zur Erreichung der Klimaziele ist vor allem aber ein grundlegender Wandel in der Fahrzeug- und Antriebstechnologie sowie in der Bereitstellung postfossiler Energien Voraussetzung. Leider haben auch die Förderimpulse der Bundesregierung bislang nicht für die erforderlichen Technologiesprünge bei schweren Nutzfahrzeugen gesorgt. Marktreife und flächendeckende Nullemissions-Alternativen zum Diesel-Lkw, sind nicht vor Mitte des Jahrzehnts zu erwarten.

Bereits bei der Kommentierung des BEHG haben die Verbände der Speditions-, Transport- und Logistikbranche darauf hingewiesen, dass Preise für CO₂-Zertifikate zwar ein marktwirtschaftlicher und deshalb grundsätzlich richtiger Hebel zur Verknappung von Emissionsrechten sind, gleichwohl auch die durch das 1. BEHG-ÄndG nachträglich erhöhten



CO₂-Einstiegspreise solange keine Anreize für Investitionen in emissionsärmere/emissionsfreie Fahrzeugtechnologien schaffen können, bis die Nutzfahrzeugindustrie und die Energiewirtschaft marktreife und flächendeckende Alternativen anbietet.

Dadurch ist das nEHS bereits heute für den Straßengüterverkehr zu einer massiven Kostenbelastung und zu einer reinen nationalen Einnahmequelle für den Staat geworden, ohne auch nur einen spürbaren Beitrag zum international vereinbarten Klimaschutz leisten zu können. Vielmehr werden der Speditions-, Transport und Logistikbranche erhebliche Investitionsmittel für die zukünftige Anschaffung alternativer Antriebe entzogen.

Zusätzlich verstärkt das auf Deutschland begrenzte nEHS bestehende Wettbewerbsnachteile deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen, Speditionshäuser und Logistikunternehmen sowie Industrie und Handelsunternehmen mit eigenen Lkw Flotten. Nachteile ergaben sich bereits vor Einführung des nEHS. Zum einen durch das stark unterschiedliche Lohn- und Sozialkostenniveau der deutschen Transportdienstleister im Vergleich zu den über 40% gebietsfremden Dienstleistern vornehmlich aus den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten. Zum anderen ergaben sich diese Nachteile durch national stark unterschiedliche Energiesteuersätze und damit unterschiedliche Dieselpreise an den Tankstellen der jeweiligen EU-Mitgliedstaaten. Der Kostenanteil des Kraftstoffs für die Unternehmen des Straßengüterverkehrs lag bereits vor dem nEHS bei ca. 20 Prozent. Unternehmen der Speditions-, Transport- und Logistikbranche operieren zum überwiegenden Teil mit einer äußerst geringen EBIT (Gewinn vor Zinsen und Steuern) von 2,9 Prozent und einer Umsatzrentabilität von 2,4 Prozent (Zahlen aus 2019, WZ-Code 52.29.1 - Spedition), sodass Veränderungen am Kraftstoffmarkt großen Einfluss auf die Rentabilität der Unternehmen haben. Unter der Annahme, dass nationale Güterkraftverkehrsunternehmer bereits vor dem CO₂-Preis großen Anstrengungen ausgesetzt waren, um den bestehenden Kraftstoffkostennachteil gegenüber ausländischen Transportunternehmen auszugleichen, zeigt sich, dass die CO₂-Preis-bedingte Veränderung der Kraftstoffpreise zu kaum mehr auszugleichenden Wettbewerbsnachteilen gegenüber ausländischen Wettbewerben führen.



Aufschlag auf die Kraftstoffkosten

2021: 7 Cent/Liter Benzin; 8 Cent/Liter Diesel; 0,5 Cent/kWh LNG
2022: 8 Cent/Liter Benzin; 9 Cent/Liter Diesel; 0,5 Cent/kWh LNG
2023: 9 Cent/Liter Benzin; 10 Cent/ Liter Diesel; 0,6 Cent/kWh LNG
2024: 11 Cent/Liter Benzin; 12 Cent/Liter Diesel; 0,8 Cent/kWh LNG
2025: 13 Cent/Liter Benzin; 15 Cent/Liter Diesel; 1,0 Cent/kWh LNG

Pro Lkw mit einer Fahrleistung von 120.000 Kilometern pro Jahr und einem Verbrauch von 32 Litern pro 100 Kilometer ergeben sich CO₂-Preisbedingte Mehrkosten von;

2021: 2.411,52 Euro
2022: 2.891,52 Euro
2023: 3.375,36 Euro
2024: 4.339,20 Euro
2025: 5.303,05 Euro
2026: 6.266,88 Euro

Hierbei ist zu bedenken, dass bei Reichweiten moderner Diesel-Lkw von bis zu 4.000 km rein national wirkende Preissteigerungen wie durch das nEHS fast ausschließlich deutsche Transportdienstleister trifft. Die über 40 Prozent gebietsfremden Dienstleister erhalten dadurch einen Wettbewerbsvorteil. Zudem ist nicht abzusehen, dass insbesondere unsere osteuropäischen Nachbarstaaten in absehbarer Zeit ein nEHS mit ähnlichen Preisvorgaben wie in Deutschland erlassen werden. Deshalb wird sich die dargelegte Schiefelage in den kommenden Jahren, durch den Preisanstieg der CO₂-Zertifikate, weiter zuspitzen. Insbesondere wird hierdurch der „Tanktourismus“ im grenzüberschreitenden Güterverkehr gefördert, was dem Klimaschutzgedanken abträglich ist.

Laut Definition im Verordnungstext besteht ein Carbon-Leakage Risiko für einen Sektor oder Teilsektor, wenn Unternehmen infolge CO₂-Preisbedingter Wettbewerbsnachteile gegenüber ausländischen Wettbewerbern, welche keiner vergleichbar hohen CO₂-Bepreisung unterliegen, ins Ausland abwandern bzw. es zu einer Auftragsverlagerung kommt und dies zu höheren Emissionen führt.

Für die Branche ist auf Grund der eingangs erläuterten Situation von einer Auftragsverlagerung ins Ausland auszugehen, da die bereits bestehenden Wettbewerbsnachteile durch den CO₂-Preis verstärkt und in Folge von vielen Unternehmen nicht mehr kompensiert werden können.



Dies führt zu Arbeitsplatz-Verlust und Insolvenzen der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen, Speditionshäusern und Logistikunternehmen sowie Industrie und Handelsunternehmen mit eigenen Lkw Flotten.

Die Belastungen des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes werden sich zudem durch die anstehende Einführung einer CO₂-Komponente für die Lkw-Maut (Eurovignettenrichtlinie) noch potenzieren.

Ausblick

Die Verbände der Speditions-, Transport- und Logistikbranche AMÖ, BGL, BIEK, BWVL und DSLV bitten eindringlich darum, die CO₂-Preis bedingte Notlage der Branche anzuerkennen und in der vorliegenden Verordnung über Maßnahmen zur Vermeidung von Carbon-Leakage durch den nationalen Brennstoffemissionshandel (BEHG-Carbon-Leakage-Verordnung – BECV) eine praktikable Möglichkeit zu schaffen, Unternehmen den an der Zapfsäule bezahlten CO₂-Preis zeitlich begrenzt zu erstatten.

Der Rückerstattungsmechanismus kann dann aufgehoben werden, wenn entweder marktreife und breit verfügbare Nullemissions-Nutzfahrzeuge und die dafür notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen oder der gesamte europäische Straßengüterverkehr in ein EU-Emissionshandelssystem aufgenommen wird.

Die Speditions-, Transport- und Logistikbranche verwehrt sich dabei nicht generell gegenüber einer Emissionsbepreisung als Anreizsystem für Investitionen in Emissionsreduktionstechnologie, weist allerdings darauf hin, dass ein europäisches Level-Playing-Field für die deutschen Unternehmen der Branche von größter Wichtigkeit sind. Hierbei sei erwähnt, dass die EU-Kommission in der Sustainable and Smart Mobility Strategy bereits angekündigt hat, im Juni 2021 über die Aufnahme des Straßenverkehrs in ein europäisches Emissionshandelssystem zu entscheiden.

Eine auf die Bedürfnisse der Speditions-, Transport- und Logistikbranche ausgelegte europäische Lösung würde für gleiche Bedingung aller Marktteilnehmer sorgen und ist deshalb grundsätzlich zu begrüßen.



Zusammenfassung

Die Verbände der Speditions-, Transport- und Logistikbranche erkennen die mit der vorliegenden Richtlinie verbundene Initiative zur Schaffung von Kompensationsmöglichkeiten für von Carbon-Leakage betroffene Sektoren und Teilsektoren an, erachten die Umsetzung jedoch auf dem gewählten Weg für nicht machbar. Eine wirkliche Entlastung kann nur gelingen, wenn eine praktikable Möglichkeit geschaffen wird, Unternehmen den an der Zapfsäule bezahlten CO₂-Preis zeitlich begrenzt zu erstatten. Letztlich zeigt sich, dass die wettbewerbsverzerrende Wirkung eines nationalen Emissionshandels im Bereich des Straßengüterverkehrs nur durch eine europäische harmonisierte Lösung vermieden werden kann.

Berlin, 24. Februar 2021

Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

Bundesverband Paket & Expresslogistik (BIEK) e. V.

Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) e.V.

Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL) e.V.

