DSLV Bundesverband Spedition und Logistik

Stellungnahme

zum Referentenentwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes (1. BEHG-ÄndG)

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 (0)30 40 50 228-0
E-Mail: info@dslv.spediteure.de
www.dslv.org | twitter.com/DSLV_Berlin

5. März 2020

Zum Referentenentwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes (1. BEHG-ÄndG) nehmen wir wie folgt Stellung:

Bereits bei der Kommentierung des BEHG haben wir darauf hingewiesen, dass Preise für CO_2-Zertifikate zwar ein marktwirtschaftlicher und deshalb grundsätzlich richtiger Hebel zur Verknappung von Emissionsrechten sind, gleichwohl auch die im vorliegenden Referentenentwurf enthaltenen deutlich höheren CO_2-Einstiegspreise solange keine Anreize für Investitionen in emissionsärmere Fahrzeugtechnologien schaffen werden, bis die Nutzfahrzeugindustrie und die Energiewirtschaft marktreife und flächendeckende Alternativen für den dieselbetriebenen Lkw-Fernverkehr anbieten können. Dies ist in den nächsten fünf bis sieben Jahren nicht zu erwarten. Ein entsprechender Technologiesprung wird für die Binnenschifffahrt zu einem noch späteren Zeitpunkt erfolgen.

Rechtscharakter und Wirkung eines nEHS werden sich in den kommenden Jahren trotz noch höherer CO_2-Preise deshalb nicht von einer abzulehnenden steuerlichen Abgabe (CO_2-Steuer) unterscheiden. Dadurch droht das nEHS insbesondere für den Straßengüterverkehr und die Binnenschifffahrt zu einer massiven Kostenbelastung und zu einer reinen nationalen Einnahmequelle für den Staat zu werden, ohne auch nur einen spürbaren Beitrag zum international vereinbarten Klimaschutz zu leisten. Diese staatlichen Abgaben entziehen der Wirtschaft erhebliche Investitionsrücklagen für die zukünftige Anschaffung alternativer Antriebe.

Zusätzlich erleiden das deutsche Güterkraftverkehrs- und das Binnenschifffahrtsgewerbe gegenüber gebietsfremden Transportunternehmen, die ihre Lkw und Schiffe im Ausland bis auf weiteres zu deutlich günstigeren Konditionen werden betanken können, massive Wettbewerbsnachteile. Die Belastungen insbesondere des Güterkraftverkehrsgewerbes werden sich durch die zusätzliche Einführung einer CO_2-Komponente für die Lkw-Maut noch potenzieren.

Zu Recht wird deshalb in der Begründung zum BEHG vom 12. Dezember 2019 (A. Allgemeiner Teil; I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen - BT Drucksache 19/14746) auch darauf verwiesen, dass „im Zuge der Novellierung der Lkw-Maut geprüft werden muss, wie eine Doppelbelastung des Güterkraftverkehrsgewerbes durch die Mehrausgaben aus dem Emissionshandel vermieden werden kann, insbesondere durch Einführung eines Rückerstattungsmechanismus für die Mehrausgaben aus dem Emissionshandel. Dies dient gleichzeitig der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen im Verhältnis zum ausländischen Güterkraftverkehrsgewerbe.“

Wettbewerbsnachteile und Mehrfachbelastungen für deutsche Unternehmen der Güterverkehrsbranche sind dringend und vorzugsweise durch Ausnahmen vom nEHS, hilfsweise durch Rückerstattungssysteme auszuschließen.

Wir begrüßen deshalb ausdrücklich die durch die **Änderung des § 11 Abs. 3 Satz 1 BEHG** vorgesehene unmittelbar geltende Ermächtigung der Bundesregierung, durch Rechtsverordnung die erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung von Carbon Leakage und zum Erhalt der EU-weiten und internationalen Wettbewerbsfähigkeit betroffener Unternehmen regeln zu können, sofern sie hiervon auch rechtzeitig Gebrauch macht und die besonders betroffenen Unternehmen auch entlastet.

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen von etwa 3.000 Speditions- und Logistikbetrieben, die mit insgesamt 605.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von über 110 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind.

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Zürich, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLV auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Der DSLV unterstützt und fördert die Logistics Alliance Germany (LAG), ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der deutschen Logistikbranche, das den Logistikstandort Deutschland im Ausland vermarktet.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.