

Position

Logistik fordert wettbewerbsneutrale CO₂-Bepreisung im Verkehrssektor

CO₂-Steuer und nationaler Emissionshandel verzerren den Wettbewerb und sind keine Lösungen

Bekanntnis der Logistik zur Reduktion von CO₂-Emissionen

Der Verkehrssektor muss unbestritten seinen Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten, um die international vereinbarten Pariser Klimaschutzziele zu erreichen. In Übereinstimmung mit diesen Zielen hat Deutschland einen pauschalen Zielkorridor zur deutlichen Reduktion von CO₂-Emissionen bestimmt. Bislang fehlen allerdings konkrete Instrumente für die jeweiligen Sektoren, mit denen zum einen Anreize für eine Vermeidung von CO₂-Emissionen geschaffen und zum anderen alternative Technologien gefördert werden könnten.

CO₂-Bepreisung wettbewerbsneutral und europaweit umsetzen

Ein wesentlicher Ansatz, um CO₂-Emissionen zu reduzieren, wird von der Politik darin gesehen, diese mit einem Preis zu versehen. Gesetzgeberische Entscheidungen für eine Bepreisung von CO₂-Emissionen dürfen unter dem aktuellen politischen Druck allerdings nicht von Aktionismus und von Symbolcharakter geleitet werden. Die Maßnahmen müssen klimapolitisch effektiv, ökonomisch effizient und vor allem wettbewerbsneutral sein. Ansonsten werden Emissionen nicht vermieden, sondern lediglich verlagert und die deutsche Wirtschaft in ihrer Leistungsfähigkeit geschädigt.

Die Reduktion der CO₂-Emission ist grundsätzlich ein weltweit anzustrebendes Ziel. Angesichts der globalen Problematik muss für den gesamten Verkehrssektor perspektivisch eine zumindest europäisch einheitliche Lösung angestrebt werden. Nur dadurch werden Verzerrungen im zwischenstaatlichen innereuropäischen Standortwettbewerb ebenso vermieden, wie im intermodalen und intramodalen Wettbewerb.



Lösung: Ausweitung des Europäischen Emissionshandels „ETS“

Die hier genannten Verbände der Logistikbranche sprechen sich daher für die Ausweitung des Europäischen Emissionshandelssystems „ETS“ aus, mit dem eine absolute CO₂-Obergrenze festgelegt wird und mit dem das Ziel einer tatsächlichen Reduktion der CO₂-Emissionen erreicht werden könnte. Anders als durch eine Besteuerung von CO₂-Emissionen, könnten die durch das ETS erzielten Einnahmen zweckgebunden als anreizgebende Maßnahmen in die Unternehmen der Spedition, der Logistik und des Güterverkehrs zurückfließen. Hierdurch können CO₂-mindernde Techniken, Innovationen, Prozesse und Konzepte finanziell gefördert werden. Diesbezügliche Schwerpunkte haben die Verbände in ihrer Empfehlung zur „Förderstrategie 2030 für energieeffiziente Nutzfahrzeuge“ bereits zusammengefasst.

Logistik lehnt CO₂-Steuer und national begrenzten Emissionshandel ab

Sofern der Weg zur Ausweitung des Europäischen Emissionshandelssystems ETS kurzfristig politisch nicht realisiert werden kann, müssen politische Entscheidungen zur CO₂-Bepreisung dennoch dringend die Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Logistikstandorts Deutschland im Blick haben. Die derzeit von der deutschen Politik primär in Betracht gezogene Einführung einer CO₂-Steuer oder eines rein nationalen Emissionshandelssystems würden in der Verkehrs- und Logistikwirtschaft für die deutschen Unternehmen zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen führen, da Anbieter aus den Nachbarländern aufgrund erheblicher Fahrzeugreichweiten bei vielen Verkehren nicht betroffen wären. Die Logistikbranche spricht sich aus diesen Gründen gegen diese beiden Instrumente aus.

Alternative: CO₂-Maut als Übergangslösung

Als übergangsweise Alternative zum europaweiten ETS akzeptiert die Logistikwirtschaft eine CO₂-basierte Maut. Allerdings müsste dann auch eine CO₂-Abgabe parallel für alle nicht von der LKW-Maut erfassten Fahrzeuge und insbesondere für den Individualverkehr, der einen ganz erheblichen Anteil an den Emissionen im Verkehrssektor trägt, eingeführt werden.

Damit wären alle in Deutschland stattfindenden Verkehre gleichermaßen betroffen und eine Verzerrung des Wettbewerbs vermieden. Da im Zuge der aktuellen Revision der EU-Wegekostenrichtlinie als Berechnungsgrundlage zukünftiger Wegekostenmodelle die



Infrastrukturgebühren unter Berücksichtigung der CO₂-Emissionswerte ohnehin vorgegeben werden, könnte eine CO₂-basierte Maut in einer Übergangsphase als Bepreisungsmodell herangezogen werden.

Anders als durch eine Besteuerung von CO₂-Emissionen, können auch die durch eine „CO₂-Maut“ erzielten Einnahmen zweckgebunden als anreizgebende Maßnahmen in die Unternehmen der Spedition, der Logistik und des Güterverkehrs zurückfließen. Hierdurch kann die flächendeckende Einführung der dringend notwendigen CO₂-mindernden Techniken, Innovationen, Prozesse und Konzepte finanziell gefördert werden.

Fazit

Die Verbände appellieren deswegen an die Bundesregierung und den Deutschen Bundestag, sich für ein europäisches ETS-System einzusetzen und von einer CO₂-Steuer und einem nationalen Emissionshandelssystem abzusehen. Solange europaweit die Voraussetzungen für die Bepreisung der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors vordringlich durch eine Ausweitung des bestehenden europäischen Emissionshandelssystems (EU-ETS) nicht geschaffen sind, könnte national eine Lenkungswirkung in Verbindung mit einer Förderung alternativer Antriebstechniken über eine CO₂-Maut erreicht werden.

16. September 2019

Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.

██████████, Geschäftsführer

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

Prof. Dr. ██████████, Sprecher des Vorstands

Bundesverband Paket & Expresslogistik (BIEK) e. V.

RA ██████████, Vorsitzender

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

██████████, Hauptgeschäftsführer

Bundesverband Spedition und Logistik (DSL V) e.V.

██████████, Hauptgeschäftsführer

