

# Pressemitteilung

---

## **Straßengüterverkehr droht Doppelbelastung**

### DSLVL fordert Kompensation durch Carbon Leakage Verordnung

**Berlin, 9. Oktober. CO<sub>2</sub>-Preise sind zwar ein marktwirtschaftlicher und deshalb grundsätzlich richtiger Hebel zur Verknappung von Emissionsrechten, gleichwohl werden sie keine Anreize für Investitionen in emissionsärmere Lkw sein, bis die Nutzfahrzeugindustrie und die Energiewirtschaft marktreife Alternativen anbieten können. Hierauf weist der DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik aus Anlass des von Bundestag und Bundesrat am 8. und 9. Oktober 2020 beschlossenen Brennstoffemissionshandelsgesetzes (BEHG) hin.**

Die Speditionsbranche selbst trägt mit kontinuierlicher Optimierung der logistischen Prozesse zur Verkehrsvermeidung und Emissionsreduzierung bei. Für den Beitrag der Logistik zur Erreichung der Klimaziele ist vor allem aber ein grundlegender Wandel in der Fahrzeug- und Antriebstechnologie sowie in der Bereitstellung postfossiler Energien Voraussetzung. Die Förderimpulse der Bundesregierung haben bislang nicht für die erforderlichen Technologiesprünge bei schweren Nutzfahrzeugen gesorgt. Hierzu DSLVL-Hauptgeschäftsführer Frank Huster: „Das Ringen der Herstellerindustrie und der Energieanbieter um zukünftige Marktanteile hat der Logistikbranche bislang eine verbindliche Perspektive auf die Antriebstechnologien der Zukunft verbaut. Neben dem gasbetriebenen CNG/LNG-Lkw sind marktreife und flächendeckende Alternativen zum dieselbetriebenen schweren Lkw, der im Fernverkehr einsetzbar wäre, in den nächsten fünf Jahre eher nicht zu erwarten.“

Mit Inkrafttreten zum 1. Januar 2021 wird das BEHG zunächst nur zu einer zusätzlichen reinen Kostenbelastung für den Straßengüterverkehr, ohne spürbar zum international vereinbarten Klimaschutz beitragen zu können. Vielmehr werden der Wirtschaft Investitionsrücklagen für die zukünftige Anschaffung alternativer Antriebe entzogen. Huster: „Es fehlen heute schlichtweg die Alternativen, um dem zusätzlichen Kostendruck auszuweichen. Auch der erwünschte und von der Logistikbranche ausdrücklich unterstützte Güterverlagerungseffekt wird nicht eintreten. Dafür sind die grundsätzlich zu begrüßenden Ertüchtigungsfortschritte der Schiene systembedingt noch zu langsam.“

#### **Pressekontakt:**

Markus Wolters  
Referent Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-12  
Telefax: +49 (0) 30 40 50 228-88  
E-Mail: [MWolters@dslv.spediteure.de](mailto:MWolters@dslv.spediteure.de)

[www.dslv.org](http://www.dslv.org)  
[twitter.com/DSLVL\\_Berlin](https://twitter.com/DSLVL_Berlin)

Die Belastungen der Branche werden sich im Rahmen der Revision der Eurovignetten-Richtlinie durch die anstehende Einführung einer CO<sub>2</sub>-Komponente für die Lkw-Maut noch potenzieren. Die Bundesregierung ist bislang noch eine Antwort schuldig, wie die in der BEHG-Begründung zugesagte Vermeidung von Doppelbelastungen umgesetzt werden soll. Hierzu fordert der DSLV die Aufnahme des Güterverkehrssektors in die Kompensationsregelung der geplanten Carbon Leakage Verordnung zur Sicherung der grenzüberschreitenden Wettbewerbsfähigkeit betroffener Unternehmen vor. Denn das auf Deutschland begrenzte nationale Emissionshandelssystem (nEHS), für das mit dem BEHG jetzt konstant steigende CO<sub>2</sub>-Preise festgelegt wurden, wird bestehende Wettbewerbsnachteile deutscher Speditionsunternehmen mit eigenen Lkw-Flotten eher verstärken. Nachteile ergeben sich heute bereits durch national unterschiedliche Energiesteuersätze und damit unterschiedliche Dieselpreise an den Tankstellen der jeweiligen EU-Mitgliedstaaten. Bei einem 20-prozentigen Kostenanteil wird der zukünftige durch das BEHG erhöhte Dieselpreis im Straßengüterfernverkehr den bereits bestehenden Kraftstoffkostenvorteil für Transportunternehmen, die in den Nachbarländern Deutschlands beheimatet sind, zusätzlich erhöhen. „Derzeit ist nicht erkennbar, dass Deutschlands Nachbarstaaten in absehbarer Zeit ähnlich handeln“, bemerkt Huster. „Vor allem mit der Aufnahme des Verkehrssektors in das europäische Emissionshandelssystem hätten Verzerrungen im internationalen Wettbewerb von vornherein abgemildert werden können.“

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 604.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 113 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2020). Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über größere, inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten. 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.