



Stellungnahme

Gegenstand:

Referentenentwurf für eine "Zweite Verordnung zur Änderung der Brennstoffemissionshandelsverordnung" des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN)
(Dokument 250623_VO_Entwurf_2.BEHV-ÄndV_eNorm_RA; Bearbeitungsstand 24.06.2025)

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. repräsentiert als Spitzenverband des deutschen Transportlogistikgewerbes ca. 7.000 Unternehmen, die sich schwerpunktmäßig in den Bereichen Straßengütertransport, Logistik, Spedition, Lagerung und Entsorgung, betätigen.

Zusammenfassung:

- Der BGL begrüßt grundsätzlich den Verordnungsentwurf, insb. hinsichtlich der thematisierten Kategorien des Festpreises 2021-2025, des Festpreiskorridors für das Jahr 2026 und des marktbasierten Emissionspreises ab 2027.
- Die Einführung des marktbasierten Preises ab 2027 wird kritisch beleuchtet. Unsicherheiten in der Preisentwicklung und auf das Preisniveau können zu erheblichen Marktstörungen führen.
- Der BGL verweist daher auf die Bedenken und Handlungsoptionen zur Einführung des marktbasierten Emissionspreises ab 2027 in der gemeinsamen Stellungnahme einiger EU-Mitgliedsstaaten, u.a. Deutschland, die seitens des BGL geteilt wird.
- Keine Doppelbelastung durch CO₂-Bepreisung aus Emissionshandel und der CO₂-Maut – Lösungsmöglichkeit: Verdopplung der Mautharmonisierungsmittel (§ 11 II Nr. 2 BFStrMG) auf 900 Mio. €.



Vorbemerkung:

Der BGL unterstützt nicht zuletzt aus Gründen des Umweltschutzes und insbesondere des Klimaschutzes die Intention des vorbezeichneten Referentenentwurfs, einen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Resolution der Generalversammlung der Vereinten Nationen vom 25. September 2015 „Transformation unserer Welt: die UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung“ mit dem Fokus auf Nachhaltigkeitsziel 13 („Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen“) und Nachhaltigkeitsziel 7 („Zugang zu bezahlbarer, verlässlicher, nachhaltiger und moderner Energie für alle sichern“), zu leisten.

Der BGL betont, dass im Hinblick auf das Nachhaltigkeitsziel 7 damit verbundene Maßnahmen zwingend im Einklang mit den Nachhaltigkeits-Kriterien „Ökologie“, „Ökonomie“ und „Sozialverträglichkeit“ für das störungsfreie Funktionieren unserer Gesellschaft stehen müssen. Dies beinhaltet die entsprechende rationale und maßvolle Abwägung regulatorischer Maßnahmen. Die Maßnahmen müssen in diesem Kontext für die Praxis realisierbar sein und dürfen sich nicht nachteilig auf die Wettbewerbssituation auswirken. Darüber hinaus gilt es, die umzusetzenden Maßnahmen mit der politisch verankerten Zielsetzung der Entbürokratisierung abzugleichen.

Als Vertreter der Transportlogistikbranche fokussiert sich der BGL in seiner Stellungnahme auf Aspekte und Auswirkungen der CO₂-Bepreisung für seine Branche.

Im Einzelnen:

BEHG-Preiskorridor 2026

Der BGL begrüßt die in der vorliegenden Änderungsverordnung in § 3 Absatz 3 (zu § 10 des BEHG) hinterlegte Versteigerung von CO₂-Emissionszertifikaten im BEHG-Preiskorridor 2026 mit einem vorgegebenen Preisbereich zur Versteigerung zwischen 55 und 65 EUR/Tonne CO₂. Diese Vorgabe schafft Planungssicherheit für die Transportunternehmen hinsichtlich der Preisentwicklung betroffener eingesetzter Energieträger und deren Auswirkungen auf betriebswirtschaftliche Kennzahlen.

Ein regulatorisch eingeführter Festpreiskorridor schafft vor diesem Hintergrund Planungssicherheit und Handlungssicherheit für die Marktteilnehmer.

Die Erfahrung zeigt, dass regulatorisch bedingte Preiserhöhungen im Transportsektor nur bedingt an die Auftraggeber weitergegeben werden können. Aus diesem Grund wurde in der Vergangenheit eine so genannte Diesel-Preisgleitklausel eingeführt, die dem Auftraggeber separat den Anteil von Kraftstoffkosten als Fixkosten für die erbrachte Dienstleistung aufzeigt. Dies



schaft Transparenz in der Preisgestaltung. In der Regel erfolgt bekannterweise eine Weitergabe von Preiserhöhungen an den Endverbraucher, was als inflationstreibender Faktor zu sehen ist. Mit der Anhebung der CO₂-Bepreisung ist also grundsätzlich von einer Kostenbelastung für unmittelbar und mittelbar Betroffene mit Auswirkungen auf die Verbraucherpreise auszugehen.

Marktbasierter Preis ab 2027

Der BGL begrüßt, dass der Verordnungsentwurf von der Möglichkeit Gebrauch macht, eine Preisregelung festzulegen, wonach ab 2027 im Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) der marktbasierte Preis des ETS-2 gilt. Nach Auffassung des BGL sollte aus europäischen Wettbewerbsgründen von dieser Möglichkeit uneingeschränkt Gebrauch gemacht werden. Darüber hinausgehende, zusätzliche nationale CO₂-Bepreisungen im Rahmen nationaler Gesetzgebungen sollten ausgeschlossen werden.

Der BGL hat große Besorgnis hinsichtlich der gegenwärtigen Unsicherheiten zur zukünftigen Preisentwicklung und des zukünftigen Preisniveaus für CO₂-Zertifikate aufgrund der Marktfreigabe des CO₂-Emissionshandels ab 2027. Diese Verunsicherung wirkt sich auf die Kunden und deren Endkunden gleichermaßen aus. Für das Transportlogistikgewerbe stellt sich die Frage, inwieweit der Preisanstieg weitergegeben werden und evtl. zu einer stark eingeschränkten betrieblichen Tätigkeit bis hin zur Existenzbedrohung führen kann.

Verschiedene EU-Mitgliedsstaaten, darunter auch Deutschland, haben sich jüngst im Rahmen einer gemeinsamen Stellungnahme zu der Problematik der Preisunsicherheiten im marktbasierten CO₂-Emissionshandel ab 2027 positioniert. Darin werden fünf Vorschläge zur Verbesserung vor der Einführung des ETS-2 im Jahr 2027 aufgezeigt, was die Unsicherheit über die Preise und mögliche soziale Auswirkungen hervorhebt. Vier Vorschläge davon thematisieren die Überarbeitung der Auktionsverordnung und/oder des Beschlusses über die Reserve (MSR).

Der BGL teilt die Inhalte der Stellungnahme und hält die Berücksichtigung der darin erwähnten Aspekte in der Umsetzung der marktbasierten CO₂-Bepreisung ab 2027 für zwingend geboten. Dies betrifft insbesondere den aus Sicht des BGL zunächst dringlichen Aspekt, ab Mitte 2026 ETS-2-Auktionen mit einer Neuverteilung des Auktionszeitplans 2027 über 1,5 Jahre vorzusehen. Der BGL teilt die Einschätzung, dass durch diese Maßnahme bedingte frühzeitige Auktionen den Marktteilnehmern einen klareren Überblick über die erwarteten Preise verschaffen, die auf Haushalte, Unternehmen, Kraftstoffhändler und nationale Behörden zukämen, um sich besser auf das Inkrafttreten des Systems im Januar 2027 vorzubereiten.

Die Bedeutung des Papiers wird darüber hinaus durch einen weiteren Aspekt verstärkt: Die CO₂-Bepreisung dient unumstritten als Lenkungsinstrument zur Einführung klimafreundlicher Technologien und Energieträger. Das gegenwärtige



Problem zur Lenkungsfunktion besteht darin, dass aufgrund unzureichender Infrastrukturen und eingeschränkter Verfügbarkeiten alternativer Antriebstechnologien im Markt keine unmittelbare Lenkung erfolgen kann und dadurch die CO₂-Bepreisung de facto primär zu einer Verteuerung von Marktpreisen führt.

Keine Doppelbelastung durch CO₂-Bepreisung aus Emissionshandel und der CO₂-Maut

Der BGL hat bereits mehrfach auf die CO₂-Doppelbelastung des Transportlogistikgewerbes aus CO₂-Emissionshandel plus CO₂-Maut hingewiesen und auf Abschaffung dieser mehrfachen CO₂-Bepreisung gedrängt. Im Koalitionsvertrag der vorherigen Bundesregierung war die Aufhebung der Doppelbelastung zwar vorgesehen, wurde aber nicht umgesetzt. Im aktuellen Koalitionsvertrag ist erneut vereinbart worden, „zu prüfen, wie Mehrfachbelastungen des Straßengüterverkehrs durch die CO₂-Bepreisung reduziert werden können“.

Der BGL appelliert daher, diesen Auftrag im Zuge des Übergangs und der Anpassung der CO₂-Bepreisung an den marktbasierten ETS-2 umzusetzen und umgehend eine Aufhebung der CO₂-Doppelbepreisung vorzunehmen. Denkbar wäre entweder eine Streichung der CO₂-Komponente der Lkw-Maut mit Einführung des ETS-2 oder eine Kompensation über Förderprogramme. Letzteres wäre z.B. durch die Verdopplung des Programmvolumens der Mautharmonisierungsprogramme gem. § 11 II Nr. 2 Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) von derzeit 450 Mio. € auf künftig 900 Mio. € möglich einschließlich einer entsprechenden Anpassung der jährlichen Haushaltsansätze.

Der BGL ist gerne bereit, sich konstruktiv in die sach- und fachgerechte Ausgestaltung der Verordnung zur Wahrung der Angemessenheit, Rechtssicherheit, Akzeptanz und Praktikabilität einzubringen.

Frankfurt am Main, den 07.07.2025