



Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, 11055 Berlin

Präsident des Deutschen Bundestages  
-Parlamentssekretariat-  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Postaustausch

**Rita Schwarzelühr-Sutter**  
Parlamentarische Staatssekretärin  
Mitglied des Deutschen Bundestages

TEL +49 3018 305-2030

FAX +49 3018 305-2039

buero.schwarzeluehr@bmu.bund.de

www.bmu.de

Berlin, 14. Mai 2021

**Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage** der Abgeordneten  
Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der  
Fraktion FDP

**Beihilfe für die Logistik aufgrund des neu eingeführten CO<sub>2</sub>- Preises-**  
Bundestagsdrucksache 19/29167

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich Ihnen die Antwort der Bundesregierung auf die  
oben genannte Kleine Anfrage.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage

## **Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Dr. Christian Jung, Torsten Herbst, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Reginald Hanke, Peter Heidt, Dr. Gero Hocker, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Hermann Otto Solms, Katja Suding, Stephan Thomae, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **Beihilfe für die Logistik aufgrund des neu eingeführten CO<sub>2</sub>- Preises**

Zu Beginn des Jahres hat die Bundesregierung einen Preis pro Tonne CO<sub>2</sub> von zunächst 25 Euro eingeführt. Konkret soll für die Emission von CO<sub>2</sub> für den jeweiligen Inverkehrbringer eine Abgabe fällig werden, etwa auf Benzin, Diesel oder Gas. Gerade der Verkehrsbereich ist von der neuen Abgabe betroffen. Für Lkw-Fahrten und damit für Logistikunternehmen erhöhen sich die Treibstoffkosten. Im stark umkämpften Logistikmarkt, insbesondere im Hinblick auf den Straßengüterverkehr, der zu über 40 Prozent durch gebietsfremde Transportdienstleister erbracht wird, bedeutet bereits eine kleine Verteuerung eine teils einschneidende Veränderung der betrieblichen Kalkulation sowie der Frachtpreise. Die einseitig nationale Erhöhung der Treibstoffpreise durch den CO<sub>2</sub>-Preis wirkt daher als Wettbewerbsnachteil im europäischen Vergleich und verschärft existierende Spannungen, welche die gesamte Branche im Rahmen der Coronakrise belasten.

In ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion zum CO<sub>2</sub>-Preis (Bundestagsdrucksache 19/25527) verweist die Bundesregierung darauf, das durch den nationalen CO<sub>2</sub>-Preis eine einseitige Mehrbelastung und damit ein Wettbewerbsnachteil für deutsche Unternehmen entstehen könnte. Zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit soll betroffenen Unternehmen die Möglichkeit finanzieller Ausgleichs durch Beihilfen ermöglicht werden. Gleichzeitig sollen davon betroffene Unternehmen zusätzliche staatliche Vorgaben erfüllen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie sind die deutsche Logistik insgesamt sowie Teilbereiche nach Kenntnis der Bundesregierung durch den CO<sub>2</sub>-Preis besonders im Hinblick auf ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber ausländischen Wettbewerbern betroffen?
2. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung diesbezüglich, insbesondere im Hinblick auf Anpassungen der gesetzlichen Vorgaben?

Die Fragen 1 und 2 werden gemeinsam beantwortet.

Im Klimaschutzprogramm 2030 wurde beschlossen, ab dem Jahr 2023 eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Straßengüterverkehr über einen CO<sub>2</sub>-Aufschlag bei der Lkw-Maut einzuführen. Voraussetzung hierfür ist eine entsprechende Änderung der Richtlinie 1999/62/EG (Eurovignetten-Richtlinie). Die Verhandlungen auf EU-Ebene hierzu dauern noch an. Es wird geprüft werden, wie eine Doppelbelastung des Güterkraftgewerbes durch die Mehrausgaben aus dem nationalen Brennstoffemissionshandel vermieden werden kann, insbesondere durch Einführung eines Rückerstattungsmechanismus für die Mehrausgaben aus dem nationalen Brennstoffemissionshandel. Dies dient gleichzeitig der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen im Verhältnis zum ausländischen Güterkraftgewerbe.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

3. Wie ist der aktuelle Stand zur Carbon-Leakage-Verordnung, welche Auswirkungen hätte diese auf Logistikunternehmen und in welchem zeitlichen Horizont?

Die Verordnung über Maßnahmen zur Vermeidung von Carbon-Leakage durch den nationalen Brennstoffemissionshandel (BEHG-Carbon-Leakage-Verordnung – BECV) wurde am 31. März 2021 durch das Bundeskabinett beschlossen. Die Verordnung bedarf noch der Zustimmung durch den Deutschen Bundestag. Zudem muss die Bundesregierung die Verordnung wegen ihres Beihilfecharakters noch bei der Europäischen Kommission notifizieren.

An den Zeitpunkt des Inkrafttretens der BECV knüpft die Möglichkeit eines Antrags auf nachträgliche Anerkennung des Transport- und Logistikgewerbes als beihilfeberechtigter Sektor an. Der Sektor Logistik kann bei Vorliegen der Voraussetzungen nach der BECV auf Antrag nachträglich als beihilfeberechtigt anerkannt werden. Der Antrag auf nachträgliche Anerkennung steht grundsätzlich allen Sektoren oder Teilsektoren offen, die nicht bereits als beihilfeberechtigt in den Tabellen 1 und 2 der Anlage zu dieser Verordnung genannt sind, und ist für die Periode 2021 bis 2025 innerhalb einer Frist von neun Monaten ab Inkrafttreten dieser Verordnung zu stellen. Im Falle einer nachträglichen Anerkennung des Sektors Logistik als beihilfeberechtigt können Logistikunternehmen anschließend einen Antrag auf Kompensation nach der BECV stellen.

4. In welcher Form bzw. Ausgestaltung plant die Bundesregierung Beihilfen für Logistikunternehmen im Hinblick auf die wettbewerblichen Auswirkungen des CO<sub>2</sub>-Preises zu schaffen?

Beihilfen zur Vermeidung von Carbon-Leakage und zum Erhalt der grenzüberschreitenden Wettbewerbsfähigkeit betroffener Unternehmen werden nach den Regelungen der BECV gewährt. Sofern der Sektor Logistik auf Antrag nachträglich als beihilfeberechtigt unter der BECV anerkannt wird, finden die Regelungen zur Gewährung einer Kompensation nach der BECV auf den Sektor Logistik Anwendung.

5. Welche Anforderungen sollen diesbezüglich an Unternehmen gestellt werden und wie sollen diese ihre Betroffenheit konkret nachweisen

Die Anforderungen an die nachträgliche Anerkennung eines Sektors oder Teilsektors als beihilfeberechtigt sind in Abschnitt 6 der BECV geregelt. Auf

Unternehmensebene sind die Voraussetzungen für die Beihilfegewährung ebenfalls in der BECV geregelt. Zentraler Ausgangspunkt ist hierbei die Regelung in § 4 BECV, wonach Voraussetzung für die Gewährung der Beihilfe ist, dass das antragstellende Unternehmen einem beihilfeberechtigten Sektor zuzuordnen ist und die nach Abschnitt 4 der BECV vorgesehenen Gegenleistungen erbracht hat. Ihre Betroffenheit im Sinne eines bestehenden Verlagerungsrisikos weisen die Unternehmen nach über die Zugehörigkeit zu einem beihilfeberechtigten Sektor. Insoweit sind antragstellende Unternehmen nach der BECV verpflichtet, zusammen mit dem Antrag die zur Prüfung der Beihilfevoraussetzungen und zur Berechnung der Beihilföhe erforderlichen Angaben zu machen, Erklärungen abzugeben und Nachweise vorzulegen.

6. Wann plant die Bundesregierung hierfür eine Rechtsgrundlage einzubringen und ab wann soll die Beihilferegelung gültig werden?

Es wird insoweit auf die Antworten zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

7. Welche Gegenleistungen plant die Bundesregierung für die Nutzung von Beihilfen durch Logistikunternehmen im Hinblick auf die wettbewerblichen Auswirkungen des CO<sub>2</sub>-Preises festzuschreiben (bitte aufgeschlüsselt und erläutert)?

Sofern der Sektor Logistik auf Antrag nachträglich als beihilfeberechtigt unter der BECV anerkannt wird, gelten die nach der BECV vorgesehenen Voraussetzungen für die Beihilfegewährung. Eine Voraussetzung für die Gewährung von Beihilfen an Unternehmen ist, dass das antragstellende Unternehmen die nach Abschnitt 4 der BECV in der vom Kabinett am 31. März 2021 beschlossenen Fassung vorgesehenen Gegenleistungen erbracht hat. Die Basis für die Gegenleistungen bildet ein zertifiziertes Energiemanagementsystem oder ein Umweltmanagementsystem, welches von allen Unternehmen spätestens ab dem Jahr 2023 nachweislich betrieben werden muss. Für – gemessen an ihrem durchschnittlichen Gesamtenergieverbrauch fossiler Brennstoffe – kleinere Unternehmen ist stattdessen ab dem Jahr 2023 auch der Betrieb eines nicht zertifizierten Energiemanagementsystems oder die Mitgliedschaft in einem Energieeffizienz- und Klimaschutznetzwerk ausreichend. Basierend hierauf müssen die Unternehmen ab dem Jahr 2023 in Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz investieren, die im Rahmen des jeweiligen Energiemanagementsystems konkret identifiziert wurden, vorausgesetzt, diese Maßnahmen wurden gemäß den Vorgaben der BECV als wirtschaftlich durchführbar bewertet. Die Höhe der für einen Beihilfeanspruch erforderlichen Investitionen in Klimaschutzmaßnahmen hängt von der dem Unternehmen gewährten Beihilföhe ab: Die von dem Unternehmen für Klimaschutzmaßnahmen aufgewendete Investitionssumme abzüglich der Fördermittel Dritter muss für die Abrechnungsjahre 2023 und 2024 mindestens 50 Prozent und ab dem Abrechnungsjahr 2025 mindestens 80 Prozent des Beihilfebetrags entsprechen, der dem jeweiligen Unternehmen nach der BECV für das dem Abrechnungsjahr vorangegangene Jahr gewährt wurde. Im Weiteren wird auf die Regelungen der BECV in der vom Kabinett am 31. März 2021 beschlossenen Fassung verwiesen.

8. Wie begründet die Bundesregierung die Festlegung dieser Gegenleistungen und was verspricht sie sich durch sie?

Die Festlegung klimaschutzwirksamer Gegenleistungen als Voraussetzung für den Beihilfeanspruch folgt dem gesetzlichen Vorrang finanzieller Unterstützungen für klimafreundliche Investitionen. Hiermit wird der vom Gesetzgeber verfolgte Klimaschutzzweck des BEHG auch im Rahmen des Carbon-Leakage-Schutzes fortgeschrieben. Über die Gegenleistungspflicht wird den Unternehmen auferlegt, den Großteil der erhaltenen Mittel gezielt in den Klimaschutz investieren. Dies hilft den Unternehmen bei einem frühzeitigen Umstieg in eine perspektivisch klimaneutrale Weltwirtschaft. Zugleich fördern die nachzuweisenden Gegenleistungen eine zunehmend emissionsärmere Entwicklung der Unternehmen, die zu einer Senkung des Kompensationsbedarfs dieser Unternehmen unter der BECV beiträgt. Zur Funktionsweise der Kompensation nach der BECV ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den Zahlungen nach der BECV um Betriebskostenbeihilfen handelt. Die Investitionsplanung in den beihilfeberechtigten Unternehmen bleibt hiervon getrennt, für einen Beihilfeanspruch müssen die Unternehmen jedoch über die geforderten Nachweise signalisieren, dass sie Energieeffizienzmaßnahmen bei ihrer Investitionsplanung priorisieren.

9. Plant die Bundesregierung die Ausweitung der Beihilfeberechtigung auf den gesamten Logistiksektor oder nur auf Teilbereiche bzw. nur für einzelne Unternehmen?

Als beihilfeberechtigt anerkannt werden nur Sektoren oder Teilsektoren. Eine Anerkennung als beihilfeberechtigt auf Unternehmensebene ist nicht vorgesehen. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

10. Welche Pläne hat die Bundesregierung im Hinblick auf eine Anpassung von Sätzen der Lkw-Maut, insbesondere bezüglich der Mehrbelastung der Logistik?

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

11. Welche Pläne hat die Bundesregierung in Bezug auf einen Rückerstattungsmechanismus für die Doppelbelastung aus Nationalem Emissionhandel und einer CO<sub>2</sub>-bezogenen Lkw-Maut ab 2023 für die Logistik?

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.