

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 Clemens Hocker, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. 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 CO₂-Preises

Zu Beginn des Jahres hat die Bundesregierung einen Preis pro Tonne CO₂ von zunächst 25 Euro eingeführt. Konkret soll für die Emission von CO₂ 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 CO₂-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 auf Bundestagsdrucksache 19/25527 verweist die Bundesregierung darauf, dass durch den nationalen CO₂-Preis eine einseitige Mehrbelastung und damit ein Wettbewerbsnachteil für deutsche Unternehmen entstehen könnte. Zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit soll betroffenen Unternehmen die Möglichkeit eines finanziellen 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 CO₂-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?

3. Wie ist der aktuelle Stand zur Carbon-Leakage-Verordnung, welche Auswirkungen hätte diese auf Logistikunternehmen, und in welchem zeitlichen Horizont?
4. In welcher Form bzw. Ausgestaltung plant die Bundesregierung, Beihilfen für Logistikunternehmen im Hinblick auf die wettbewerblichen Auswirkungen des CO₂-Preises zu schaffen?
5. Welche Anforderungen sollen diesbezüglich an Unternehmen gestellt werden, und wie sollen diese ihre Betroffenheit konkret nachweisen?
6. Wann plant die Bundesregierung, hierfür eine Rechtsgrundlage einzubringen, und ab wann soll die Beihilferegelung gültig werden?
7. Welche Gegenleistungen plant die Bundesregierung, für die Nutzung von Beihilfen durch Logistikunternehmen im Hinblick auf die wettbewerblichen Auswirkungen des CO₂-Preises festzuschreiben (bitte aufschlüsseln und erläutern)?
8. Wie begründet die Bundesregierung die Festlegung dieser Gegenleistungen, und was verspricht sie sich durch sie?
9. Plant die Bundesregierung die Ausweitung der Beihilfeberechtigung auf den gesamten Logistiksektor oder nur auf Teilbereiche bzw. nur für einzelne Unternehmen?
10. Welche Pläne hat die Bundesregierung im Hinblick auf eine Anpassung von Sätzen der Lkw-Maut, insbesondere bezüglich der Mehrbelastung der Logistik?
11. Welche Pläne hat die Bundesregierung in Bezug auf einen Rückerstattungsmechanismus für die Doppelbelastung aus Nationalem Emissionshandel und einer CO₂-bezogenen Lkw-Maut ab 2023 für die Logistik?

Berlin, den 29. April 2021

Christian Lindner und Fraktion