

Pressemitteilung

Europäisches Parlament verabschiedet Eurovignetten-Richtlinie Speditionsbranche mahnt verlässliche Mautsätze an

Berlin, 17. Februar 2022. Mit Verabschiedung der Eurovignetten-Richtlinie hat das Europäische Parlament (EP) die endgültigen Voraussetzungen zur Vereinheitlichung der Mauterhebungssystematik in den EU-Mitgliedstaaten geschaffen. Dieser Schritt war wichtig und längst überfällig, hätte aber konsequenter vollzogen werden können, bedauert der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik. Gleichzeitig warnt der DSLV vor Mehrfachbelastungen durch mehrere CO₂-Abgabensysteme – vor allem für deutsche Unternehmen.

Mit der Einbeziehung der CO₂-Emissionen sowohl in die entfernungs-basierte Lkw-Maut als auch in die externen Kosten folgt die Eurovignetten-Richtlinie dem ‚polluter pays principle‘. Stellschrauben hierfür sind die tatsächliche Höhe der zukünftigen Mautgebühren und der Zeitraum, in dem zwischen CO₂-emissionsfreien, -armen und -intensiven Fahrzeugen differenziert wird. Dadurch können Anreize für eine Transformation hin zu emissionsfreien Nutzfahrzeugen geschaffen werden – sofern hierfür zeitnah ein marktfähiges Angebot für schwere Nutzfahrzeuge entsteht. Die vollständige Mautbefreiung für batterieelektrische und Brennstoffzellen-Lkw ist als anreizgebendes Instrument richtig, ist aber nur bis 2025 befristet und greift damit zeitlich deutlich zu kurz. Insbesondere die Fortschritte in der Wasserstoff-/Brennstoffzellen-Technologie lassen marktfähige Schwerlast-Lkw in diesem Zeitraum kaum erwarten.

Die Speditions- und Logistikbranche braucht bei der Techniktransformation ihrer Lkw-Flotten Planungssicherheit. Das aktuelle LNG-Desaster zeigt: Viele Speditionen haben im Vertrauen auf eine umweltpolitische Unterstützung für gasbetriebene Lkw massiv in eine - wie sich jetzt herausstellt - Sackgassentechnologie investiert, die über lange Zeit als CO₂-arm deklariert und als solche auch finanziell gefördert wurde. Sollte Deutschland die Eurovignetten-Richtlinie wie geplant zum 1. Januar 2023 umsetzen, würde die verbliebene Frist, in der LNG-Lkw noch von der Maut befreit sind, drastisch verkürzt. Eine derartige Trial-and-Error-Politik darf sich beim Aufbau neuer Antriebs- und Aufladeinfrastrukturen nicht wiederholen.

Pressekontakt:

Markus Wolters
Referent Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-16
Telefax: +49 (0) 30 40 50 228-88
E-Mail: MWolters@dslv.spediteure.de

www.dslv.org
twitter.com/DSLVL_Berlin
[linkedin.com/company/spediteure](https://www.linkedin.com/company/spediteure)

„Für den Fall, dass der Straßengüterverkehr Teil des Europäischen Emissionshandelssystems (ETS) wird, hat Brüssel die Vermeidung von Doppelbelastungen für identische CO₂-Emissionen durch verschiedene Bepreisungsinstrumente zumindest im Blick“, so Frank Huster, Hauptgeschäftsführer des DSLV mit Verweis auf die Richtlinienpräambel. Hieraus müssen dann aber auch die richtigen legislativen Konsequenzen folgen und die CO₂-basierten Lkw-Mautsätze proportional wieder abgesenkt werden.

„Entscheidend wird vor allem sein, wie die Bundesregierung ihre Zusage aus dem Koalitionsvertrag einlöst, zukünftig Doppelbelastungen zu verhindern – und zwar ohne, dass hieraus ein weiteres Bürokratiemonster für Unternehmen und Behörden aus umständlichen Nachweispflichten und Rückvergütungsansprüchen entsteht“, mahnt Huster. „Spätestens wenn sich eine europäische Lösung für die Ausweitung des Emissionshandels abzeichnet, muss der Straßengüterverkehr aus dem Wirkungskreis des nationalen Emissionshandels und des Brennstoffemissionshandelsgesetzes herausgelöst werden.“

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 595.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 114 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2021). 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.