

AUF DEM WEG ZUR KLIMANEUTRALITÄT

Wir schreiben Energieeffizienz groß

Energieeffizienz ist ein wichtiger Baustein zur Einhaltung des Pariser Klimaziels. Daher hat auch der Groß- und Außenhandel in den vergangenen Jahren massiv in klimaschonende und energieeffiziente Technologien investiert. So führen intelligente Lager- und Logistikkonzepte schon heute zu signifikanten Emissionseinsparungen. Bereits seit 10 Jahren sind Energiemanagementsysteme etabliert und werden auf freiwilliger Basis in Kooperation mit dem TÜV Rheinland weiter ausgebaut. Die gravierenden Energiepreissteigerungen konnten durch Eigenstromerzeugung und Strompools nicht kompensiert aber zumindest abgefedert werden. Sogar hocheffiziente gasbetriebene Blockheizkraftwerke zur Eigenstromerzeugung mussten aufgrund der hohen Gaspreise abgeschaltet werden.

Vor über drei Jahren hat der BGA seine Energieeffizienzkampagne ins Leben gerufen, gefördert vom Bundesumweltministerium. Ziel ist es, die Unternehmen zu vernetzen, um von best practice zu lernen und das eigene Potential zu entdecken. Mit CO₂- und Investitionsrechnern, Seminaren, Leitfäden und vielen anderen Instrumenten werden unsere Mitglieder darin unterstützt, ihren Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Die Kampagne geht aktuell in die Verlängerung.

Daneben tragen unsere Mitglieder mit ihren Produkten zu einer klimagerechten Zukunft bei. Ob Isolierung, Kälte-, Wärme- oder modernste Beleuchtungstechnologien, Lösungen für smarte Gebäude und Elektromobilität – unsere Mitgliedsunternehmen vertreiben ein breites Portfolio von innovativen Produkten. Sie haben seit vielen Jahren als Schnittstelle zwischen Produktion und Kunden Erfahrungen zu Machbarkeit- und Finanzierbarkeit gesammelt, sind beratend tätig, und können dieses Know-how auch in die politische Debatte einbringen.

Wir brauchen neue Technologien und die notwendige Infrastruktur

Aktuell sind Beschaffungspreise von wasserstoffbetriebenen LKW noch drei Mal so teuer wie konventionelle Antriebstechnologien. Auch ist die Batterie- und Ladetechnologie noch nicht so weit, um eine Alternative zu Diesel, Benzin und teilweise auch zu Gas sein zu können. Vor allem braucht es eine ausreichende Tankinfrastruktur und E-Ladesäulen. Insbesondere Mega-Charger für schwere LKW, und eine Wasserstofftankinfrastruktur fehlen in Deutschland noch völlig. Wir begrüßen, dass die EU-Kommission dies in ihrem Fit-for-55-Paket adressiert. Damit alternative Antriebe auch im Güterverkehr überwiegen können, muss die notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur vor allem an wichtigen logistischen Standorten wie autobahnnahen Rastplätzen, Messegeländen sowie Häfen sichergestellt werden.

Die EU-Mitgliedsstaaten haben mit „Horizon Europe“ ein neues Programm zur Forschungsförderung mit einem Volumen von rund 100 Milliarden Euro aufgelegt. Mehr als ein Drittel soll dazu verwendet werden, die Ziele des Green Deals durch den Einsatz von innovativen Technologien zu erreichen. Das unterstützen

Herausgeber:

Bundesverband
Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen, e.V.

Am Weidendamm 1A
10117 Berlin

Telefon 030 590099-551
Telefax 030 590099-455

www.bga.de info@bga.de

Dr. Andreas Rademachers

Abteilung Umwelt- und Energiepolitik

andreas.rademachers@bga.de

wir, denn in vielen Bereichen scheitert es nicht am Willen zu investieren, sondern an Verfügbarkeit und Bezahlbarkeit klimaschonender Produkte. Die Entwicklung innovativer Technologien muss am Anfang der Transformation stehen, nicht an dessen Ende. Außerdem darf es gerade in der Anfangsphase keine Bevorzugung einzelner Technologien geben. Die beste Technologie muss sich durchsetzen, nicht die, die von Beginn an besonders gefördert wird. Daher braucht es eine gleichberechtigte Einbindung sämtlicher Gasantriebe und Gaskraftstoffe – darunter Flüssiggas (LPG) – in die Energiewende des Verkehrssektors. Das kann auch eine zeitliche Brücke bis zum breiteren Einsatz von wasserstoffbasierten Kraftstoffen sein.

Heute findet der übergroße Teil des Güterverkehrs noch auf der Straße statt. Im Vorkrisenjahr 2019 waren es beinahe 80 Prozent (8,2 % Schiene, 10,4 % Binnenschifffahrt und Seeverkehr).¹ Um zukünftig für den Transport von Waren und Gütern verstärkt auf den Schienengüterverkehr zurückgreifen zu können, ist ein Ausbau des Schienennetzes dringend geboten. Dies gilt sowohl innerhalb Deutschlands als auch im transeuropäischen Netz. Damit einhergehend braucht es eine Harmonisierung und Vereinheitlichung von Bahnsystemen (Stromsystem, Spurbreite, Lichttraumprofil etc.). Die Reaktivierung von stillgelegten Streckenabschnitten kann das Schienennetz erweitern und so die Nutzungsmöglichkeiten des Schienengüterverkehrs attraktiver und einfacher machen. Die Versäumnisse der letzten Jahrzehnte (z.B. die Stilllegung von 6.000 Trassenkilometern) werden so abgemildert.

Für klein- und mittelständische Unternehmen sind vor allem ausreichende Übergangsfristen und Planungssicherheit wichtig, um mittel- und langfristige Investitionsplanungen vornehmen zu können

Wir müssen Energiepreise bezahlen können

Seit Jahren steigen die Energiepreise und werden zu einem immer höheren Ausgabenfaktor für alle Unternehmen, Das gilt entlang der gesamten Lieferkette. So ist der Dieselpreis für Großabnehmer im Oktober 2021 um 48,8 % im Vergleich zum Vorjahr gestiegen.² Der Strompreis für Industriekunden stieg im Jahr 2021 von durchschnittlich 17,76 ct/kWh um 18% auf 20,95 ct/kWh inkl. aller Steuern und Abgaben.³ Neben den Handelspreisen sind es vor allem die staatlich induzierten Preisbestandteile, die Strom und Gas verteuert haben.

Durch die Einführung einer nationalen CO₂-Bepreisung verschärft sich die Situation noch einmal. Die energieintensiven Handels- und Dienstleistungssektoren, wie z.B. die temperaturgeführte Lagerung von Lebensmitteln für den Einzelhandel oder der erforderliche Lebensmitteltransport von gekühlten und tiefgekühlten Lebensmitteln stoßen an ihre wirtschaftlichen Grenzen. Handel und Dienstleister haben im Gegensatz zur Industrie keine Möglichkeit besondere Ausgleichsregelung oder Steuerentlastungen in Anspruch zu nehmen. Und das obwohl die Unternehmen oft ebenso wie die Industriepartner im internationalen Wettbewerb stehen. Die Wirtschaft ist hier sektorübergreifend auf Unterstützung angewiesen.

¹ Vgl. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Tabellen/gueterbefoerderung-lr.html;jsessionid=9A6D0D4D9F3B6D6BAFDB420CE8A05FEF.live742>.

² BGL, Dieselpreis-Information (Großverbraucher) vom 19. November 2021.

³ Vgl. Strompreisanalyse des BDEW.

Die künstliche Trennung zwischen Handel und Industrie muss enden, Eine Stabilisierung des teuren CO₂-Preises auf hohem Niveau bremst Innovationsmöglichkeiten in die Zukunft, wenn es nicht parallel dazu Entlastungen in vergleichbarem Ausmaß gibt. Hier kommt der Abschaffung bisher genutzter künstlicher Preisbestandteile, wie z. B. der EEG-Umlage, eine wichtige Rolle zu.

Auch die Preissteigerungen bei industriellen Produkten können nicht durch die Produzenten kompensiert werden. Sie werden entlang der gesamten Lieferkette weitergegeben und haben Auswirkungen auf langfristige Lieferverträge. Sie führen daher zwangsläufig zu höheren Preisen für Verbraucherinnen und Verbraucher.

Bei EU-weit einheitliche Preisgestaltungen und Berechnungsmethoden für den CO₂-Preis würde der Wettbewerbsdruck reduziert und die bürokratischen Hürden abgebaut. Schwerpunkt muss hier der EU-Emissionshandel sein. Der vorgeschlagene Aufbau von Parallelstrukturen durch ein neues Handelssystem für Verkehr und Gebäude ist unsinnig. Auch die kompliziert ausgestaltete Carbon-Leakage-Verordnung führt nicht zum gewünschten Ausgleich zwischen Klimaschutz und Bezahlbarkeit. Die Novellierung der EU-Energiebeihilfen und die EU-Energiebesteuerungsrichtlinie wird die Situation abermals verschärfen. Oberstes Ziel muss es sein, dass das energiepolitische Zieldreieck von Versorgungssicherheit, Bezahlbarkeit und Umweltverträglichkeit wieder austariert wird. Denn deutsche Unternehmen müssen auch zukünftig international wettbewerbsfähig bleiben.

Wir leben Kreislaufwirtschaft schon heute

Der BGA bekennt sich zu den Zielen der Kreislaufwirtschaft. Entlang der gesamten Lieferkette erfüllen unsere Unternehmen bereits heute umfassende Dokumentation- und Kontrollpflichten. Etablierte Pfandsysteme, wie im Getränkebereich, sind weltweit beispielhaft und setzen Maßstäbe. Daneben sind Recycling und Aufbereitung hin zu hochwertigen Sekundärrohstoffen schon Alltag. Das zeigt sich beispielhaft im baunahen Großhandel.

Wie so oft benötigen unternehmerische Entscheidungen einen rechtlichen Rahmen, der ihnen Flexibilität ermöglicht. Dass der Koalitionsvertrag den Weg zum chemischen Recycling eröffnet, ist ein erster Schritt. Die Informationsanforderungen im Verpackungsgesetz sowie die europäischen REACH- und CLP-Verordnungen sind nur zwei Beispiele, bei denen der Großhandel seine Pflichten erfüllt. Gleichzeitig ist der grenzüberschreitende Transport von Abfällen innerhalb des Binnenmarktes aber noch immer mit rechtlichen Hürden verbunden, die eine effiziente Kreislaufwirtschaft behindern. Die rechtlichen Vorgaben sind in den letzten Jahren noch strenger geworden. Schon heute haben unsere Unternehmen mit unzähligen bürokratischen Vorgaben zu kämpfen, die erweiterte Herstellerverantwortung (EPR), durch die z.B. in der Abfallrahmenrichtlinie nicht nur Hersteller, sondern auch Importeure Verantwortungen für den gesamten Zyklus von Herstellung bis zur Entsorgung/Recycling übernehmen, ist nur ein Beispiel.

Daher begrüßen wir die Vorschläge der EU-Kommission, Regelungen zu harmonisieren und Doppelbelastungen zu vermeiden. Der Handel benötigt Rechtssicherheit, besonders bei Haftungsfragen. Übergangsfristen müssen so gestaltet werden, dass sie entlang der gesamten Lieferkette umsetzbar sind — auch im

außereuropäischen Ausland. Die Umsetzung von Unionsrecht in nationale Gesetzgebung muss zukünftig zeitnah erfolgen und die betrieblichen Abläufe betroffener Branchen und Unternehmen nicht länger außer Acht lassen, auch bei etwaigen untergesetzlichen Verordnungen und Leitlinien. Unsere Unternehmen bieten die Infrastruktur, damit Kreislaufwirtschaft in Zukunft gelingt.

Wir setzen auf international vergleichbare Standards

Klima- und Umweltschutz ist und bleibt eine globale Aufgabe. Gerade der Außenhandel braucht vergleichbare internationale Standards, nicht nur im europäischen Binnenmarkt, sondern weltweit. Hunderte unterschiedliche Regeln und Vorgaben erschweren den grenzüberschreitenden Austausch von Waren und Dienstleistungen. Auch innerhalb der Union gibt es teilweise 27 verschiedene Regelungen zu Preisgestaltung, Dokumentationspflichten und der Umsetzung von Rechtsakten der EU. So besteht beispielsweise die Pflicht zur Nutzung der SCIP-Datenbank nach der Abfallrahmenrichtlinie in Belgien, nicht aber in Frankreich. Dies erschwert den internationalen Handel immens.

Daher ist bei der geplanten Einführung von Digitalen Produktpässen und der regelmäßigen Anpassung von Labelings darauf zu achten, dass dies einheitlich im gesamten Binnenmarkt geschieht. Nur so können Importeure mit einem verlässlichen rechtlichen Rahmen agieren. Außerdem dürfen Informationspflichten, die auf Grundlage von Unionsrecht bestehen, nicht in allen Mitgliedsstaaten immer wieder erneut nachgewiesen werden müssen (One-Stop-Shop). Auch muss Rechtsetzung immer im Lichte von weiteren geplanten Initiativen betrachtet werden, damit sich Regelungen ergänzen und nicht miteinander konkurrieren.

Wir begrüßen, dass sich die Vertragsstaaten der UN-Klimarahmenkonvention auf eine stärkere Zusammenarbeit und einen Weg hin zu einem international gültigen CO₂-Preis geeinigt haben. Das hat auch im Koalitionsvertrag seinen Niederschlag gefunden. Nur so ist ein Klimaschutz zu erreichen, der alle Akteure miteinbezieht und der Wirtschaft Planungssicherheit gibt. Dabei muss eine Balance zwischen gewünschten Regeln und lang ausgehandelten und funktionierenden internationalen Handelsabkommen gefunden werden. Diese sind für den freien Welthandel unentbehrlich, eine unnötige Aufkündigung kommt einer Verschärfung der heute bereits bestehenden Lieferengpässe gleich.

Wir stellen uns gegen Protektionismus

Der freie Welthandel ist eine der größten wirtschaftlichen Errungenschaften des letzten Jahrhunderts. Über 40 Prozent der deutschen Wirtschaftsleistung stammt aus dem Export. Gleichzeitig werden Waren in Höhe von über einer Billionen Euro jährlich importiert. Der Außenhandel ist das Rückgrat der deutschen Wirtschaft.

Bei der weltweit erstmaligen Einführung eines CO₂-Grenzausgleichsmechanismus in der Europäischen Union wird das deutsche Wirtschaftsmodell unverhältnismäßig großen Risiken ausgesetzt. Dann entsteht eine Handelsbarriere mit einer erheblichen, zusätzlichen Belastung von Importeuren. Die Gefahr ist groß, dass ein Grenzausgleich in dem gegenwärtigen handelspolitischen Klima zu Retorsionsmaßnahmen betroffener Volkswirtschaften führt. Zudem ist die WTO-

Kompatibilität des Kommissionsvorschlags höchst zweifelhaft. Insbesondere eine Ausnahme der Exportindustrie stellt eine anfechtbare oder verbotene Subvention dar. Wir befürchten, dass die Einrichtung eines solchen Mechanismus mittelfristig zu deutlich mehr Protektionismus führt. Zwar bezieht sich der Vorschlag zunächst nur auf einen beschränkten Kreis von Grundwaren wie Stahl, Aluminium, Zement, Strom und Düngemitteln, doch eröffnet er die konkrete Möglichkeit, ihn auf weitere Produkte auszuweiten.

Freihandel und die Bemühungen der EU, andere Länder von einer Marktöffnung zu überzeugen, stehen in einem Widerspruch zu der geplanten CO₂-Grenzsteuer. Diesen gilt es aufzulösen, um die multilaterale Handelsordnung nicht weiter zu schwächen und protektionistischen Tendenzen Vorschub zu leisten. Vielmehr müssen Projekte wie „Carbon Contracts for Difference“ auch auf Unternehmen außerhalb der Industrie ausgedehnt werden.

Wir fordern Planungssicherheit

Seit mehreren Jahrzehnten wird die Diskussion immer wichtiger, wie die Klima- und Energiewende gelingen kann. Seit dem Stromeinspeisegesetz 1991 ist viel passiert. Spätestens seit der COP 2015 in Paris gibt es kein Zurück mehr. Der Prozess ist dynamisch, immer wieder müssen Regelungen evaluiert werden und die Wirksamkeit infrage gestellt werden. Doch führt dies zu einer unzureichenden Planungssicherheit für Unternehmen. Gerade unsere 145.000 klein- und mittelständisch geprägten Mitgliedsunternehmen bedürfen jedoch klarer Grundlagen, um ihre betriebswirtschaftlichen Entscheidungen zu treffen. Die Einführung immer neuer Instrumente und Verschärfungen bestehender Maßnahmen sind nicht zielführend. Nicht vorhandene Sektorenziele im Klimaschutzgesetz, kaum erfüllbare Fristen in der Carbon-Leakage-Verordnung, sich regelmäßig ändernde beihilferechtlichen Voraussetzungen, erweiterte Dokumentationspflichten – dies alles belastet die Unternehmen, strukturell, personell und finanziell.

Der BGA steht für ein marktwirtschaftliches Level-Playing-Field, in dem Lösungen ohne technologische Einschränkungen ausprobiert und die Innovationskräfte der Wirtschaft genutzt werden. Jedes Unternehmen hat seine eigenen Herausforderungen und Strukturen. Wir leisten unseren Beitrag zum Klimaschutz und sind bereit, den Weg zur Klimaneutralität mitzugehen. Dazu braucht es Technologieoffenheit, bezahlbare Energie und Planungssicherheit.