



Stellungnahme

zum Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung der Umsetzung der Energieeffizienzrichtlinie (EED)

Grundsätzliche Feststellungen/ Anmerkungen

Rückführung auf EU-Mindesniveau wird grundsätzlich begrüßt

Der BGL bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Er begrüßt grundsätzlich, dass die Vorgaben des Energieeffizienzgesetzes (EnEfG) auf das EU-Mindestmaß reduziert werden, insbesondere, dass:

- die Grenzwerte an die EU-Richtlinie zur Energieeffizienz (EED) angepasst werden sowie
- die zu erstellenden Umsetzungspläne (für >2,77 GWh und <23,1 GWh) nicht mehr durch externe Dritte geprüft und bestätigt werden müssen.

Verbleibende Pflichten bedeuten unverändert Bürokratie und Kosten ohne Mehrwert

Der BGL stellt hingegen fest, die von ihm vertretenen mittelständischen Transportunternehmen weiterhin zu ambitionierten Energiesparmaßnahmen verpflichtet bleiben. Sie bleiben auch bei einem jährlichen Energieverbrauch innerhalb der letzten drei Jahre >2,77 GWh und <23,6 GWh verpflichtet

- zur Erstellung von Energieaudits und
- zur Veröffentlichung von Umsetzungspläne zur Einsparung von Energie (§ 9 EnEfG).
- Ab einem jährlichen Energieverbrauch von 23,6 GWh ist sogar ein Energie- oder Umweltmanagementsystems angeordnet (§ 8 EnEfG).

Diese weiterhin bestehenden Pflichten erzeugen trotz Anpassung des EnEfG an die Grenzwerte der EED in den Mitgliedsunternehmen des BGL einen fortbestehenden unzumutbaren Mehraufwand an Bürokratie und hohe zusätzliche Kosten, denen kein erkennbarer Mehrwert gegenübersteht. Positive Auswirkungen auf die Energieeffizienz sind im Transportlogistikgewerbe durch die Pflichten nicht zu erkennen.

Energieeinsparung im Transportgewerbe ist betriebswirtschaftlicher Selbstzweck

Die Energiekosten, insbesondere für Kraftstoffe zum Betrieb der Lkw-Flotten, sind im Transportgewerbe von großer Bedeutung für das Betriebsergebnis. Die Kraftstoffkosten entsprechen in der Kostenstruktur von Transportunternehmen ca. einem Drittel der Betriebskosten. Bei Gewinnmargen in der Branche von ca. 1 - 3 % ist der sparsame Umgang mit Energie also betriebswirtschaftlicher Selbstzweck und stellt eine wichtige Stellschraube in der wettbewerbsrelevanten Kostenstruktur der Unternehmen dar.



Zur Erreichung des Ziels ist also eine gesonderte gesetzliche Vorgabe in Gestalt der Regelungen des EnEFG und der EED nicht erforderlich und daher nicht verhältnismäßig. Die Pflichten gemäß EnEFG/EED bewirken hinsichtlich der als Kraftstoffe eingesetzten Energieträger keine betriebswirtschaftlich umsetzbaren Verbesserungen der Energiebilanz. Stattdessen führen sie allein zu einem erheblichen Mehraufwand an Bürokratie und Kosten und damit letztlich zu einer vermeidbaren Mehrbelastung.

Betroffenheit durch festgesetzte Energieverbrauchs-Grenzwerte bereits ab 10 Lkw

Da 2,77 GWh etwa einem jährlichen Dieselverbrauch von 277.000 Litern entsprechen, sind Transportunternehmen bereits ab einer Fuhrparkgröße von ca. 10 Lkw von den Pflichten des EnEFG betroffen.

Konkrete Forderungen

Klarstellung zur Erstellung von Energieaudits / Vereinfachung der Anforderungen an Auditoren

Der BGL regt eine Klarstellung zu den Energieaudits dahingehend an, dass diese nicht zwingend durch betriebsfremde externe Auditoren erstellt werden müssen, sondern auch durch innerbetrieblich zu bestimmende Personen.

Darüber hinaus sollten die Anforderungen an Auditoren gesenkt werden mit dem Ziel, dass Audits verstärkt durch Angehörige der Betriebe selbst erstellt werden können. Dazu sollte insbesondere das Erfordernis der einschlägigen haupttätigen Berufserfahrung gestrichen werden. In diesem Zusammenhang sollten auch die Merkblätter des BAFA vereinfacht und auf besondere Anforderungen verzichtet werden.

Dies ist sowohl aus Gründen der Kosteneffizienz als auch der Verhältnismäßigkeit bei KMU notwendig. Darüber hinaus sind derartige Vorgaben europarechtlich nicht zwingend notwendig, würden weiterhin ein nationales Goldplating darstellen und stünden somit im Widerspruch zum Koalitionsvertrag.

Ergänzende Novellierung der EED

Sowohl das EnEFG wie auch die EED sind - wie dargestellt – zur Steigerung der Energieeffizienz im Transportgewerbe völlig ungeeignet. Die Bundesregierung sollte daher zügig auf eine ersatzlose Streichung der EED hinwirken. Hilfsweise sollten im Rahmen einer Novellierung folgende Punkte korrigiert werden:

- Kraftstoffe in Betriebsflotten sollten bei der betrieblichen Energieeffizienzbilanzierung nicht berücksichtigt werden.
- Ausnahmen für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU-Faktor) sollten geschaffen werden.
- Die Zertifizierungs- und Auditierungspflicht durch externe Dienstleister sollte als unangemessener, exorbitanter Kostentreiber entfallen.

Frankfurt am Main, den 17. April 2026