

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Dr. Christian Jung, Torsten Herbst, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Karlheinz Busen, Carl-Julius Cronenberg, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Till Mansmann, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Stephan Thomaе, Dr. Florian Toncar, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **CO<sub>2</sub>-Steuer und Pkw**

Am 20. Mai 2020 hat die Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 beschlossen, dass der Preis für eine Tonne CO<sub>2</sub> ab Januar 2021 zunächst 25 Euro beträgt. Bis zum Jahr 2025 soll der Preis zudem auf bis zu 55 Euro steigen. 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 die allermeisten Auto- und LKW-Fahrer erhöhen sich die Spritkosten. Nach einer Studie des Beratungsunternehmens rwi für den Bundesverbands der Energie- und Wasserwirtschaft e. V. steigen die Kraftstoffpreise bereits mit dem Einstiegspreis zum 1. Januar 2021 um knapp 6 Cent pro Liter Benzin und 6,5 Cent pro Liter Diesel. Gleichzeitig würden dadurch, dem heutigen Kraftstoffverbrauch folgend, Steuereinnahmen in Höhe von knapp 1,6 Mrd. Euro für Benzin und 2,8 Mrd. Euro für Diesel generiert ([https://www.bdew.de/media/documents/20190709\\_Studie-CO2-Bepreisung\\_BYKgJtF.pdf](https://www.bdew.de/media/documents/20190709_Studie-CO2-Bepreisung_BYKgJtF.pdf)). Das Bundesumweltministerium geht sogar von einem noch höheren Preisanstieg in 2021 um 7 Cent pro Liter Benzin und 7,9 Cent pro Liter Diesel aus (<https://www.bmu.de/pressemitteilung/hoerer-co2-preis-fuer-waerme-und-verkehr-kommt-ab-januar-2021/#:~:text=aus%20Einnahmen%20entlastet-,Ab%20dem%201.,0%2C6%20Cent%20pro%20Kilowattstunde>).

Die Studie hält zudem fest, dass der CO<sub>2</sub>-Preis im Verkehrsbereich überdurchschnittlich zu Lasten finanziell schwacher Haushalte gehen würde. Grund hierfür ist die hohe Abhängigkeit vieler Menschen von der Verwendung ihrer Pkw, ob zu beruflichen oder privaten Zwecken.

Nach Ansicht der Fragesteller ist ein national festgelegter CO<sub>2</sub>-Preis weniger effektiv bei der Einsparung von CO<sub>2</sub> und hat zudem mehr negative Externalitäten als ein EU-weites Emissionshandelssystem. Insbesondere im Hinblick auf

den bereits existierenden europäischen ETS (Emission Trading System) besteht die Möglichkeit auch den Verkehrsbereich einzubinden und damit eine jährlich sinkende Obergrenze sowie einen marktwirtschaftlich organisierten Einsparprozess für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß innerhalb des Handelssystems zu etablieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welcher Preisentwicklung für Benzin rechnet die Bundesregierung durch Inkrafttreten eines CO<sub>2</sub>-Preises in Höhe von 25 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> und wie begründet sie dies?
2. Mit welcher Preisentwicklung für Benzin rechnet die Bundesregierung durch einen CO<sub>2</sub>-Preis in Höhe von 40 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> und wie begründet sie dies?
3. Mit welcher Preisentwicklung für Benzin rechnet die Bundesregierung durch einen CO<sub>2</sub>-Preis in Höhe von 55 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> und wie begründet sie dies?
4. Mit welcher Preisentwicklung für Pkw-Diesel rechnet die Bundesregierung durch Inkrafttreten des CO<sub>2</sub>-Preises in Höhe von 25 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> und wie begründet sie dies?
5. Mit welcher Preisentwicklung für Pkw-Diesel rechnet die Bundesregierung durch einen CO<sub>2</sub>-Preis in Höhe von 40 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> und wie begründet sie dies?
6. Mit welcher Preisentwicklung für Pkw-Diesel rechnet die Bundesregierung durch einen CO<sub>2</sub>-Preis in Höhe von 55 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> und wie begründet sie dies?
7. Mit welchen Mehrkosten für den Betrieb eines Pkw rechnet die Bundesregierung jeweils bei einem CO<sub>2</sub>-Preis von 25, 40 sowie 55 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> (bitte aufgeschlüsselt und erläutert jeweils an einem Fahrzeug der folgenden Fahrzeugklassen: Kleinwagen, Mittelklasse und SUV unter Angabe der zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresfahrleistung)?
8. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung oder plant sie zu unternehmen, um den sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung durch den Nationalen Emissionshandel zu begegnen?
  - a) Insbesondere im Hinblick auf die Auswirkung auf Haushalte mit kleinem Einkommen?
  - b) Insbesondere im Hinblick auf die Bewohner von ländlichen Räumen?
9. Welche CO<sub>2</sub>-Einsparung erwartet die Bundesregierung durch einen CO<sub>2</sub>-Preis in 2021 sowie jeweils in den Jahren bis 2025 und wie kommt sie zu diesen Erkenntnissen?
10. Welche Preisentwicklung erwartet die Bundesregierung nach Auslaufen der Festpreise?

Berlin, den 16. Dezember 2020

**Christian Lindner und Fraktion**