

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/25551 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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 Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit 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/hoererer-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.

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?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus dem festgelegten CO<sub>2</sub>-Preis in Höhe von 25 Euro pro Tonne ergibt sich im Jahr 2021 ein Aufschlag von 7 Cent pro Liter Benzin. Dieser Aufschlag beträgt im Jahr 2022 8,4 Cent (CO<sub>2</sub>-Preis von 30 Euro), im Jahr 2023 9,9 Cent (CO<sub>2</sub>-Preis von 35 Euro), im Jahr 2024 12,7 Cent (CO<sub>2</sub>-Preis von 45 Euro) und im Jahr 2025 mindestens 15,5 Cent (CO<sub>2</sub>-Mindestpreis von 55 Euro).

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?

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus dem festgelegten CO<sub>2</sub>-Preis von 25 Euro pro Tonne ergibt sich im Jahr 2021 ein Aufschlag von 7,9 Cent pro Liter Diesel (inkl. Mehrwertsteuer). Dieser Aufschlag beträgt im Jahr 2022 9,5 Cent (CO<sub>2</sub>-Preis von 30 Euro), im Jahr 2023 11,1 Cent (CO<sub>2</sub>-Preis von 35 Euro), im Jahr 2024 14,2 Cent (CO<sub>2</sub>-Preis von 45 Euro) und im Jahr 2025 mindestens 17,4 Cent (CO<sub>2</sub>-Mindestpreis von 55 Euro).

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 jeweils an einem Fahrzeug der folgenden Fahrzeugklassen: Kleinwagen, Mittelklasse und SUV unter Angabe der zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresfahrleistung aufschlüsseln und erläutern)?

Die Mehrkosten hängen von der Art des Fahrzeugs und der individuellen Fahrweise ab. Bei einem durchschnittlichen Verbrauch von 7,8 Litern Benzin (Diesel 7,0 Liter) pro 100 Kilometer und einer durchschnittlichen Fahrleistung von knapp 12.000 km pro Jahr betragen die Mehrkosten für das Jahr 2021 (Zertifikatspreis: 25 Euro) jeweils weniger als 60 Euro (ohne MwSt.).

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 kleinen Einkommen,
  - b) insbesondere im Hinblick auf die Bewohner von ländlichen Räumen?

Sämtliche Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung werden für Maßnahmen zum Klimaschutz, zur Entlastung der Wirtschaft und zum sozialen Ausgleich verwendet. Dazu zählt insbesondere auch, dass Bürgerinnen und Bürger und die Wirtschaft beim Strompreis entlastet werden, indem die Einnahmen aus dem Brennstoffemissionshandel unter anderem zur Reduzierung der EEG-Umlage genutzt werden. Zusätzlich dazu hat sich die Bundesregierung in ihrem Konjunkturprogramm darauf geeinigt, dass die EEG-Umlage durch Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt auf 6,5 ct/kWh in 2021 und 6,0 ct/kWh im Jahr 2022 verlässlich gesenkt wird. Fernpendelnde, die für ihren Arbeitsweg auf das Auto angewiesen sind, werden entlastet, indem ab dem Jahr 2021 die Entfernungspauschale ab dem 21. Kilometer von derzeit 30 auf 35 Cent, befristet bis zum 31. Dezember 2026, angehoben wird.

Für jeden Haushalt in Deutschland werden sich die durch den CO<sub>2</sub>-Preis entstehenden jährlichen Kosten und die genannten Entlastungen je nach Zusammensetzung des Haushalts, des individuellen Heiz- und Mobilitätsverhaltens und der verwendeten Brennstoffe unterscheiden. Die steigende Verfügbarkeit emissionsarmer Alternativen und entsprechender Infrastruktur, wie sie die Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 fördert, spielen ebenfalls eine Rolle und wirken sich kostensenkend aus. Eine Schätzung des Öko-Instituts kommt zu dem Ergebnis, dass ärmere Haushalte tendenziell entlastet und reichere Haushalte eher belastet werden.\*

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?

Die vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und dem Umweltbundesamt beauftragte Abschätzung der Treibhausgasminderungswirkung des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung erfolgte für die Jahre 2025, 2030 und 2035. Für diese Jahre liegen ebenfalls Abschätzungen zu der CO<sub>2</sub>-Einsparung durch die neueingeführte CO<sub>2</sub>-Bepreisung vor. Der für die Jahre 2021 bis 2025 angenommene Preispfad entspricht dabei dem durch das im Herbst 2020 verabschiedete BEHG-Änderungsgesetz festgelegten Preispfad. Gegenüber dem Referenzszenario entstehen durch die Einführung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Jahr 2025 Gesamteinsparungen in Höhe von bis zu 3,1 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Für den Verkehrssektor ist die dämpfende Wirkung durch die Anpassung der Pendlerpauschale (2025: 0,2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>) berücksichtigt worden. Die Auswirkungen der geminderten EEG-Umlage, z. B. auf die Sektorkopplung, ist ebenfalls berücksichtigt worden. Der CO<sub>2</sub>-Preis kann darüber hinaus z. B. im Gebäudesektor die Nachfrage nach Förderprogrammen erhöhen und somit zu zusätzlicher Minderungswirkung führen.

\* <https://blog.oeko.de/neu-ab-januar-stuerzt-uns-der-co2-preis-zusaetzlich-in-die-krise/>

10. Welche Preisentwicklung erwartet die Bundesregierung nach Auslaufen der Festpreise?

Die Bundesregierung wird in den Jahren 2022 und 2024 eine Evaluierung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes durchführen und dem Bundestag einen Erfahrungsbericht vorlegen. Darin wird sie die Auswirkungen der Festpreise und Preiskorridore bewerten und auf dieser Basis erforderlichenfalls Vorschläge für gesetzliche Änderungen zur Anpassung und Fortentwicklung des Emissionshandelssystems machen.