

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/25527 –**

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

#### 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 Bundesverband 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>).

Im stark umkämpften Logistikmarkt, insbesondere im Hinblick auf den Straßengüterverkehr, bedeutet bereits eine kleine Verteuerung eine teils einschneidende Veränderung der betrieblichen Kalkulation sowie der Frachtpreise. Die einseitig nationale Erhöhung der Treibstoffpreise durch den CO<sub>2</sub>-Preis wirkt daher als Wettbewerbsnachteil im europäischen Vergleich.

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. Rechnet die Bundesregierung mit einer Mehrfachbelastung der Speditions-, Transport- und Logistikbranche durch den CO<sub>2</sub>-Preis sowie den angekündigten CO<sub>2</sub>-Aufschlag auf die Lkw-Maut?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 7 bis 9 verwiesen.

2. Mit welcher Preisentwicklung für Lkw-Diesel 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?
3. Mit welcher Preisentwicklung für Lkw-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?
4. Mit welcher Preisentwicklung für Lkw-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?
5. Welche Mehrkosten für den Betrieb eines Lkw der Euro-Klasse VI mit durchschnittlicher Jahresfahrleistung erwartet die Bundesregierung jeweils bei einem CO<sub>2</sub>-Preis von 25, 40 sowie 55 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> (bitte aufschlüsseln und erläutern)?

Die Fragen 2 bis 5 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 6,6 Cent pro Liter Diesel (ohne Mehrwertsteuer). Dieser Aufschlag beträgt im Jahr 2022 7,9 Cent (CO<sub>2</sub>-Preis von 30 Euro), im Jahr 2023 9,3 Cent (CO<sub>2</sub>-Preis von 35 Euro), im Jahr 2024 11,9 Cent (CO<sub>2</sub>-Preis von 45 Euro) und im Jahr 2025 mindestens 14,6 Cent (CO<sub>2</sub>-Mindestpreis von 55 Euro).

6. Welche Mehrkosten im Hinblick auf die Frachtpreise sowie sonstige Preiserhöhungen für Unternehmen und Verbraucher erwartet die Bundesregierung jeweils bei einem CO<sub>2</sub>-Preis von 25, 40 sowie 55 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> (bitte aufschlüsseln und erläutern)?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen darüber vor, in welchem Maße höhere Kraftstoffpreise bspw. bei Handel und Logistik durch die Wertschöpfungskette hindurch weitergegeben werden. Im nationalen Emissionshandel fallen die Kosten der CO<sub>2</sub>-Bepreisung zunächst bei den Inverkehrbringern von Brennstoffen, die nicht unter den europäischen Emissionshandel fallen, an. Diese Kosten werden dann über höhere Brennstoffpreise (siehe Antwort zu den Fragen 2 bis 5) durch die Wertschöpfungskette bis an die Endverbraucher weitergegeben.

Für Unternehmen der Logistikbranche ist noch zu prüfen, ob die Situation entstehen kann, dass sie die zusätzlichen Kosten nicht über die Frachtpreise weitergeben können, wenn ausländische Wettbewerber keiner vergleichbar hohen CO<sub>2</sub>-Bepreisung oder Regulierung mit ähnlichen Auswirkungen unterliegen (siehe Antwort zu den Fragen 1 sowie 7 bis 9).

7. 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 und insbesondere dadurch bedingte Marktverschiebungen in andere Mitgliedstaaten zu verhindern,
  - a) insbesondere im Hinblick auf den Straßengüterverkehr,
  - b) insbesondere im Hinblick auf die Binnenschifffahrt,
  - c) insbesondere im Hinblick auf die Weitergabe von zusätzlichen Kosten an Unternehmen und Verbraucher,
  - d) insbesondere im Hinblick auf Beimischungsquoten und alternative Kraftstoffe?
8. Inwieweit hat die Bundesregierung Rebound-Effekte geprüft, die dadurch entstehen können, dass infolge des Nationalen Emissionshandels Marktverschiebungen im Straßengüterverkehr entstehen mit gegebenenfalls weniger emissionsarmen Fahrzeugen gebietsfremder Transportdienstleister?
9. Wird der Straßengüterverkehr in die Carbon-Leakage Verordnung aufgenommen?

Die Fragen 1 sowie 7 bis 9 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

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 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.

Die CO<sub>2</sub>-Bepreisung in Deutschland ist Teil der Transformation zu einer klimafreundlicheren Wirtschaft. Gleichzeitig muss Deutschland ein attraktiver Wirtschaftsstandort für alle Branchen bleiben. Die Bundesregierung hat deshalb am 23. September 2020 ein Eckpunktepapier zur Ausgestaltung einer Kompensationsregelung nach § 11 Absatz 3 des Brennstoffemissionshandelsgesetzes (BEHG) zur Sicherung der grenzüberschreitenden Wettbewerbsfähigkeit betroffener Unternehmen beschlossen, das nun in eine Carbon-Leakage-Verordnung nach § 11 Absatz 3 des Brennstoffemissionshandelsgesetzes münden wird. Im Rahmen des nationalen Emissionshandels sollen Unternehmen danach auf Grundlage der Carbon-Leakage-Verordnung einen finanziellen Ausgleich (Beihilfe) bekommen können, sofern ihnen durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung relevante Nachteile im internationalen Wettbewerb entstehen. Als Gegenleistung sollen die begünstigten Unternehmen verpflichtet werden, ein Energiemanagementsystem zu betreiben und in dessen Rahmen Maßnahmen umzusetzen, welche die Energieeffizienz verbessern sowie CO<sub>2</sub>-Emissionen verringern.

Beihilfeberechtigt sind danach alle Sektoren und Teilsektoren, die auch von der Sektorenliste für die Handelsperiode 2021 bis 2030 im EU-Emissionshandel umfasst sind, sowie weitere Sektoren und Teilsektoren, die ggf. innerhalb eines Antragsverfahrens nachteilige Wettbewerbseffekte nachweisen und auf die Liste der beihilfeberechtigten Sektoren aufgenommen werden. Im Zuge der Novellierung der Lkw-Maut wird geprüft, wie eine Doppelbelastung des Güterkraftgewerbes durch die Mehrausgaben aus dem Emissionshandel und aus der CO<sub>2</sub>-Komponente der Maut vermieden werden kann, insbesondere durch Einführung eines Rückerstattungsmechanismus für die Mehrausgaben aus dem Emissionshandel. Dies dient gleichzeitig der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen im Verhältnis zum ausländischen Güterkraftgewerbe. Für die Binnenschifffahrt sind keine nachteiligen Wettbewerbseffekte zu erwarten, da die

dort eingesetzten Brennstoffmengen ohnehin weitestgehend von der CO<sub>2</sub>-Bepreisung ausgenommen sind.

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) hat den Referentenentwurf für die Carbon-Leakage-Verordnung im Dezember vorgelegt, der innerhalb der Bundesregierung derzeit abgestimmt wird.

10. 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 BMU und dem Umweltbundesamt beauftragte Abschätzung der Treibhausgasminde rungswirkung 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 Preis pfad entspricht dabei dem durch das im Herbst 2020 verabschiedete BEHG-Änderungsgesetz festgelegten Preis pfad. 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.

11. Nach welchen Kriterien plant die Bundesregierung, die Evaluation in 2025 bezüglich der freien Preisbildung zu entscheiden (bitte auflisten und erläutern)?
  - a) Aus welchen Gründen würde die Bundesregierung eine freie Preisbildung nicht zulassen?
  - b) Welche Vor- oder Nachteile sieht die Bundesregierung durch eine freie Preisbildung für einen CO<sub>2</sub>-Preis?

Die Fragen 11 bis 11b werden gemeinsam beantwortet.

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.