

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. Gero Clemens Hocker, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, 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 Thomae, Dr. Florian Toncar, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

CO₂-Steuer und Logistik

Am 20. Mai 2020 hat die Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 beschlossen, dass der Preis für eine Tonne CO₂ 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 CO₂ 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). 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/hoeherer-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 CO₂-Preis wirkt daher als Wettbewerbsnachteil im europäischen Vergleich.

Nach Ansicht der Fragesteller ist ein national festgelegter CO₂-Preis weniger effektiv bei der Einsparung von CO₂ und hat zudem mehr negative Externalitä-

ten 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 CO₂-Ausstoß innerhalb des Handelssystems zu etablieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Rechnet die Bundesregierung mit einer Mehrfachbelastung der Speditions-, Transport- und Logistikbranche durch den CO₂-Preis sowie den angekündigten CO₂-Aufschlag auf die Lkw-Maut?
2. Mit welcher Preisentwicklung für Lkw-Diesel rechnet die Bundesregierung durch Inkrafttreten eines CO₂-Preises in Höhe von 25 Euro pro Tonne CO₂, und wie begründet sie dies?
3. Mit welcher Preisentwicklung für Lkw-Diesel rechnet die Bundesregierung durch einen CO₂-Preis in Höhe von 40 Euro pro Tonne CO₂, und wie begründet sie dies?
4. Mit welcher Preisentwicklung für Lkw-Diesel rechnet die Bundesregierung durch einen CO₂-Preis in Höhe von 55 Euro pro Tonne CO₂, 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 CO₂-Preis von 25, 40 sowie 55 Euro pro Tonne CO₂ (bitte aufschlüsseln und erläutern)?
6. Welche Mehrkosten im Hinblick auf die Frachtpreise sowie sonstige Preiserhöhungen für Unternehmen und Verbraucher erwartet die Bundesregierung jeweils bei einem CO₂-Preis von 25, 40 sowie 55 Euro pro Tonne CO₂ (bitte aufschlüsseln und erläutern)?
7. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung oder plant sie, zu unternehmen, um den sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen der CO₂-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?
10. Welche CO₂-Einsparung erwartet die Bundesregierung durch einen CO₂-Preis in 2021 sowie jeweils in den Jahren bis 2025, und wie kommt sie zu diesen Erkenntnissen?

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 CO₂-Preis?

Berlin, den 16. Dezember 2020

Christian Lindner und Fraktion

