

Beznoska, Martin; Wendt, Jan

**Research Report**

## CO<sub>2</sub>-Preis und Auswirkungen auf regionale Kraftstoffpreise

IW-Kurzbericht, No. 53/2024

**Provided in Cooperation with:**

German Economic Institute (IW), Cologne

*Suggested Citation:* Beznoska, Martin; Wendt, Jan (2024) : CO<sub>2</sub>-Preis und Auswirkungen auf regionale Kraftstoffpreise, IW-Kurzbericht, No. 53/2024, Institut der deutschen Wirtschaft (IW), Köln

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/300829>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

# CO<sub>2</sub>-Preis und Auswirkungen auf regionale Kraftstoffpreise

Martin Beznoska / Jan Wendt, 07.08.2024

**Bis zum Jahr 2026 erhöht sich in Deutschland der CO<sub>2</sub>-Preis auf fossile Heizenergeträger und Kraftstoffe schrittweise jeweils zum Jahresbeginn. Zum 1. Januar 2024 stieg der Preis hierzulande von 30 auf 45 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>. Dies führte zu einer Verteuerung der Preise für Benzin und Diesel an deutschen Tankstellen. Am Neujahrstag stieg der Preis an den Zapfsäulen aber je nach Region unterschiedlich stark – das zeigt eine Analyse von Preisdaten.**

Die im Rahmen des Klimaschutzprogrammes 2030 im Jahr 2019 von der damaligen Bundesregierung beschlossene schrittweise Erhöhung des CO<sub>2</sub>-Preises soll die Emissionen reduzieren und somit zum Erreichen der deutschen Klimaziele beitragen. In der Konsequenz sollten sich Preiseffekte bei den Verbraucherpreisen insbesondere für Heizenergie und Kraftstoffe bemerkbar machen. Zum 1. Januar 2024 stieg der CO<sub>2</sub>-Preis von 30 Euro pro Tonne auf 45 Euro pro Tonne. Der Preispfad des Gesetzes sieht eine weitere Anhebung auf 55 Euro zum Januar 2025 vor. Anschließend wird der Festpreis im Jahr 2026 in einen Emissionshandel überführt, bei dem Emissionszertifikate in einem Preiskorridor zwischen 55 und 65 Euro ausgegeben werden und anschließend über einen Markt gehandelt werden können.

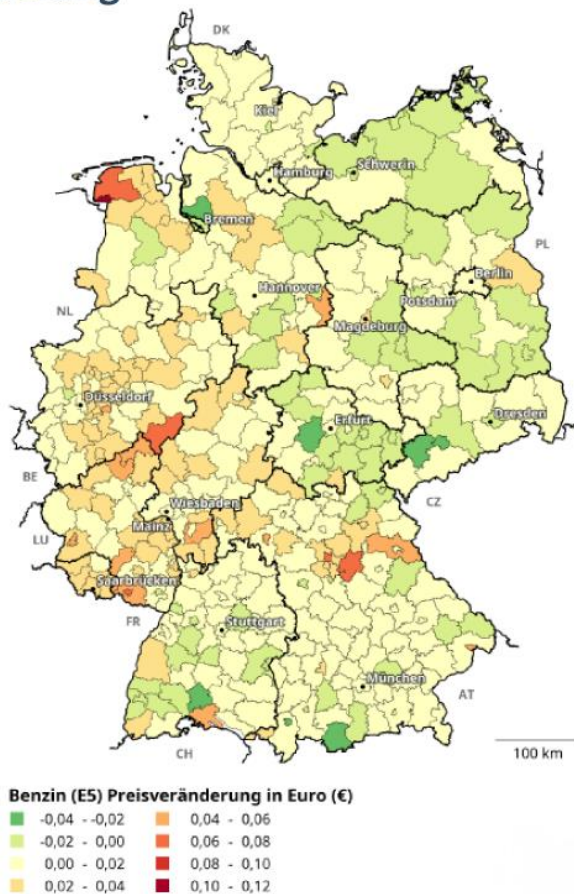
Primäres Ziel der CO<sub>2</sub>-Bepreisung ist die Internalisierung externer Kosten der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die beim Verbrauch fossiler Energieträger entstehen und schädlich auf das Klima wirken. Deutschland hat sich verpflichtet,

die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 deutlich zu senken, um die Auswirkungen auf den Klimawandel zu begrenzen. Durch die Verteuerung der fossilen Energieträger wird die Nutzung alternativer regenerativer Energiequellen sowie die Investitionen in deren Bereitstellung attraktiver. Außerdem setzt der höhere Preis bei den privaten Haushalten Anreize, klimaschädlichen Konsum zu reduzieren. Allerdings erzielt der Staat hohe Einnahmen über den CO<sub>2</sub>-Preis, da dieser wie eine CO<sub>2</sub>-Steuer ausgestaltet ist. Die Einnahmen werden in Deutschland dem Klima- und Transformationsfonds (KTF) zugeführt und betragen 10,7 Milliarden Euro im Jahr 2023 (hinzu kommen noch Einnahmen aus dem Europäischen Emissionshandel).

Der CO<sub>2</sub>-Preis hat weitreichende Auswirkungen. Unter der Annahme eines vollkommen elastischen Angebots in einem Konkurrenzmarkt werden die zusätzlichen Kosten vollständig auf die Nachfrager, sprich die privaten Haushalte, überwältigt. Da Unternehmen in Drittländern oft geringere oder keine Abgaben auf ihre Emissionen zahlen müssen, kann dies ohne Grenzausgleichsmechanismus zu Belastungen und Wettbewerbsnachteilen der heimischen Industrie führen. Diese sind jedoch beim CO<sub>2</sub>-Preis nur betroffen, sofern sie nicht bereits am Europäischen Emissionshandel teilnehmen (wie die energieintensiven Industrieunternehmen). Auch ist der Strompreis nicht direkt betroffen. Neben

# Benzin (E5) Preisveränderung

vom 31.12.2023 auf den 01.01.2024 in Euro



Quellen: Tankerkönig (2024); Institut der deutschen Wirtschaft

der Verteuerung der eingesetzten Energieträger im Produktionsprozess, die damit indirekt Preisauswirkungen auf sehr viele Konsumgüter hat, spüren Verbraucherinnen und Verbraucher vor allem die direkten Preiswirkungen auf Heizenergie und Kraftstoffe. Dies führt zu höheren Konsumausgaben und somit zu Mehrbelastung der Einkommen. Unter der Annahme der vollständigen Überwälzung des höheren CO<sub>2</sub>-Preises führte dies in diesem Jahr zu zusätzlichen Belastungen gegenüber dem Vorjahr zwischen 80 Euro und 100 Euro im Jahr für Single-Haushalte sowie zwischen 130 Euro und 170 Euro im Jahr für Familien mit zwei Kindern (Beznoska, 2024). Wie die meisten indirekten Steuern wirkt die CO<sub>2</sub>-Bepreisung regressiv, das heißt, die relative Belastung des verfügbaren Einkommens ist am höchsten bei den niedrigen Einkommen und sinkt mit höherem Einkommen (vgl. Beznoska, 2020).

Ob sich der höhere CO<sub>2</sub>-Preis allerdings tatsächlich vollständig in die Verbraucherpreise übersetzt, ist eine empirische Frage. Die Preisentwicklung an deutschen Tankstellen um den Jahreswechsel kann ein Indiz dafür

sein, ob und in welchem Umfang höhere Kosten der CO<sub>2</sub>-Emission überwälzt werden. Endgültige Gewissheit über das Ausmaß der Überwälzung liefert der Indikator zwar nicht. Denn neben anderen Einflüssen auf den Preis (zum Beispiel der Weltmarktpreis) können höhere Kosten auch zu einem späteren Zeitpunkt weitergehen oder frühzeitig um die Weihnachtszeit eingepreist werden. Die stichtagsbezogene Erhöhung des CO<sub>2</sub>-Preises legt aber nahe, die Preisentwicklung zum Jahreswechsel zu beobachten.

Am Beispiel der Preise für E5-Benzin und Diesel, wurde untersucht, wie sich die CO<sub>2</sub>-Preiserhöhung zum 1.1.2024 konkret an den Tankstellen widerspiegelt hat. Dazu wurden Kraftstoffpreise von Tankerkönig (2024) ausgewertet, welche deutschlandweit alle Preisänderungen der Tankstellen von der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K) umfassen. Rein rechnerisch ergibt sich bei vollständiger Überwälzung ein Preiseffekt im Vergleich zu 2023 von etwa 4,3 Cent für einen Liter Benzin und für einen Liter Diesel um rund 4,7 Cent. Unsere Analyse findet beim Übergang vom 31.12.

