

Beznoska, Martin; Wendt, Jan

Research Report

CO₂-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) : CO₂-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.

CO₂-Preis und Auswirkungen auf regionale Kraftstoffpreise

Martin Beznoska / Jan Wendt, 07.08.2024

Bis zum Jahr 2026 erhöht sich in Deutschland der CO₂-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 CO₂. 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 CO₂-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 CO₂-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.

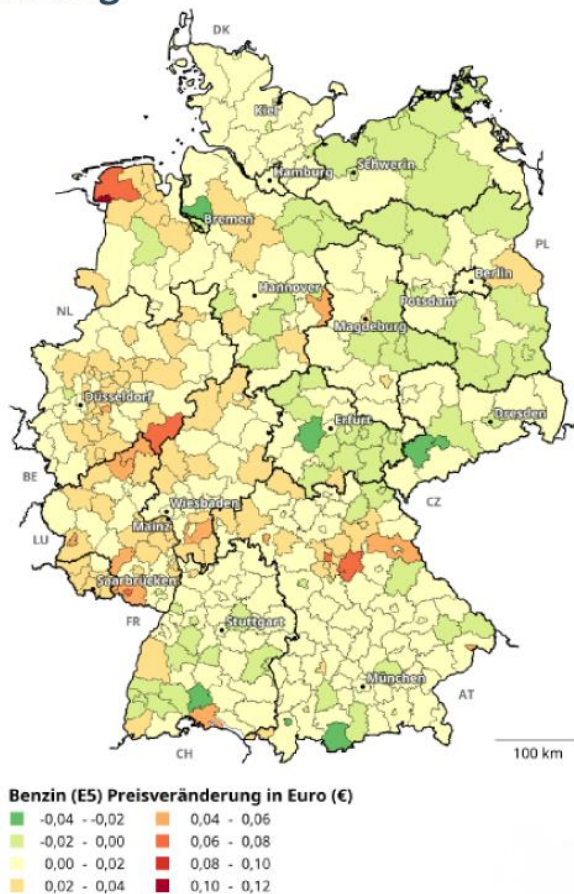
Primäres Ziel der CO₂-Bepreisung ist die Internalisierung externer Kosten der CO₂-Emissionen, die beim Verbrauch fossiler Energieträger entstehen und schädlich auf das Klima wirken. Deutschland hat sich verpflichtet,

die CO₂-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 CO₂-Preis, da dieser wie eine CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-Preises legt aber nahe, die Preisentwicklung zum Jahreswechsel zu beobachten.

Am Beispiel der Preise für E5-Benzin und Diesel, wurde untersucht, wie sich die CO₂-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.

auf den 1.1. einen durchschnittlichen Preiseffekt von knapp 1,7 Cent sowohl für Diesel als auch für Benzin. Dies ist jedoch wie oben beschrieben nur der unmittelbar beobachtete Preiseffekt und nicht der isoliert identifiziert Effekt der CO₂-Bepreisung. Die CO₂-Preiserhöhung fällt in eine Zeitperiode mit allgemein sinkenden Energiepreisen, was eine Erklärung für das geringere Ausmaß im Vergleich zum rechnerischen Preiseffekt bei vollständiger Überwälzung liefern könnte. Dafür spricht auch, dass bei einer Ausweitung des Beobachtungszeitraums zum Beispiel bei einem Vergleich zwischen den Preisen in der Woche vor und nach dem Jahreswechsel der durchschnittliche Preiseffekt noch kleiner wird.

Betrachtet man die regionale Variation des Preiseffektes beim Benzin, so findet sich eine große Heterogenität zwischen den Landkreisen und Städten am 1.1.2024 (Abbildung). Während es in den neuen Bundesländern sogar oftmals zu kleineren Preissenkungen kam oder die Preise stabil blieben, wurden in Nordrhein-Westfalen, Hessen, Rheinland-Pfalz und im Saarland größtenteils Preiserhöhungen zwischen 2 Cent und 6 Cent vorgenommen. Ausreißer nach oben sind der Landkreis Siegen-Wittgenstein mit 7,1 Cent und die Stadt Pirmasens mit 7,2 Cent. Die Kraftfahrer in den Städten Krefeld und Landau in der Pfalz profitierten hingegen als einzige in diesen Bundesländern von minimalen Preissenkungen. In den sonstigen Bundesländern fielen die Preiseffekte sehr divers aus. In Niedersachsen finden sich viele Landkreise und Städte mit sehr geringen Steigerungen oder moderaten Effekten in beide Richtungen. Ausnahmen sind der Landkreis Aurich und die Stadt Emden mit Preiserhöhungen zwischen 7 Cent und 12 Cent (Emden hat somit deutschlandweit den höchsten Wert). Auf der anderen Seite gibt es Preissenkungen im Landkreis Osterholz von 1,5 Cent. In vielen Regionen Bayerns (außerhalb von Franken), Baden-Württembergs und Schleswig-Holsteins sind fast keine Preiseffekte zu finden.

Die regionalen Unterschiede in den Kraftstoffpreisen lassen sich unter anderem durch die Nähe zu Raffinerien und Ländergrenzen sowie die logistische Infrastruktur erklären. Puls/Wendt (2023) zeigen, dass die Kraftstoffpreise in westlichen Bundesländern wie Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz tendenziell niedriger sind, was an der besseren Versorgung durch Raffinerien liegen kann, die über Pipelines mit Rohöl aus Rotterdam beliefert werden. Auch der Süden verfügt über ein

eigenes Versorgungssystem und wird über eine transalpine Pipeline und den Hafen Triest mit Rohöl versorgt. Möglicherweise reagiert die Preisentwicklung aufgrund der besonderen Marktsituation sensibler auf Kostenanstiege, die zum Beispiel durch den höheren CO₂-Preis entstehen.

Im Osten Deutschlands sind die Preise an den Zapfsäulen aufgrund der Abhängigkeit von der Raffinerie in Schwedt höher. Diese Raffinerie musste sich nach dem russischen Überfall auf die Ukraine von russischem Öl abkoppeln und alternative Lieferwege etablieren, was zu höheren Kosten führte. Hier ließe sich das Argument umkehren: Zusätzliche Kostensteigerungen können zumindest kurzfristig nicht so leicht durchgereicht werden, weil die besondere Marktsituation bereits ohnehin zu einem höheren Preisniveau geführt hat.

Die schrittweise Erhöhung des CO₂-Preises wird langfristig weitere Auswirkungen auf die Heizenergie- und Kraftstoffpreise haben. Inwieweit die Verbraucherinnen und Verbraucher darauf reagieren, zum Beispiel durch das Ausweichen auf Alternativen wie die Elektromobilität, ist noch nicht abzusehen. Mehrbelastungen lassen sich aber nicht vermeiden.

Literatur

Beznoska, Martin, 2024, Steuerregelungen 2024: Bürger zahlen für die Versäumnisse der Ampel, IW-Nachricht, [Steuerregelungen 2024: Bürger zahlen für die Versäumnisse der Ampel - Institut der deutschen Wirtschaft \(IW\) \(iwkoeln.de\)](#) [22.7.2024]

Beznoska, Martin, 2020, Die Verteilung von Steuern, Sozialabgaben und Transfereinkommen der privaten Haushalte. Dokumentation zum Online-Tool „Wer den Staat finanziert“, IW-Report, Nr. 6, Köln

Puls, Thomas / Wendt, Jan, 2023, Besser im Westen tanken, IW-Report, Nr. 35, Köln

Tankerking, 2024, Historische Preisdaten, <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/> <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/> [23.7.2024]