

## **Sprit, Strom, Öl – wie lange wir uns Energie noch leisten können**

*Welt, 02.06.2021, Daniel Wetzel, Michael Gassmann, Karsten Seibel, Nando Sommerfeldt*

Die Grünen fordern, dass die CO<sub>2</sub>-Abgaben für Sprit nochmals um 16 Cent steigen. Doch wann müssen die ersten Deutschen das Auto stehen lassen? Wird Strom wirklich günstiger? Bewirken die Ökoabgaben etwas? Und wie sozial ungerecht wird das alles? WELT beantwortet die wichtigsten Fragen.

Annalena Baerbock, Kanzlerkandidatin der Grünen, ist sich mit dem CDU-Politiker Andreas Jung einig: Die Klimaabgabe auf Benzin soll schneller steigen als bislang geplant. Der Liter Kraftstoff soll demnach schon 2023 im Schnitt um 16 Cent teurer werden, wie Baerbock zu Wochenbeginn sagte.

Zugleich sollen die Verbraucher an anderer Stelle in entsprechender Höhe entlastet werden. Doch die Folgen der stetig wachsenden CO<sub>2</sub>-Abgaben sind vielschichtig. Ein Überblick.

*Wie viel zahle ich als Autofahrer heute schon an den Staat?*

Der Benzinpreis besteht aktuell zu 64 Prozent aus Steuern. Seit dem 1. Januar gilt in Deutschland das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG). Danach werden auf den Spritpreis CO<sub>2</sub>-Abgaben aufgeschlagen. In diesem Jahr sind es 25 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>. Die Abgabe erhöht sich jährlich, bis 2025 ein Aufschlag von 55 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> erhoben wird.

Der Benzinpreis (Super E5) hat sich durch diese CO<sub>2</sub>-Abgabe in diesem Jahr um sieben Cent pro Liter verteuert. Statt 1,43 Euro pro Liter zahlen Autofahrer heute im Schnitt 1,50 je Liter. Im Jahr 2025 beträgt der Aufschlag dann schon 15 Cent pro Liter, sodass der Endpreis dann bei 1,58 Euro liegt.

*Wird es dabei bleiben?*

Die Politik fühlt sich aus wahltaktischen Überlegungen und wegen des jüngsten „Klimaurteils“ des Bundesverfassungsgerichts verpflichtet, mehr für den Klimaschutz zu tun und das CO<sub>2</sub>-Sparziel für 2030 von 55 auf 65 Prozent zu verschärfen.

Nicht nur Grünen-Politiker vertreten daher die Position, dass fossile Kraftstoffe noch schneller und deutlicher verteuert werden müssen, um den Umstieg auf Elektroautos anzureizen. Nach diesen Vorschlägen soll das BEHG novelliert werden und schon für das Jahr 2023 eine CO<sub>2</sub>-Abgabe von 60 Euro je Tonne vorsehen.

Das bedeutet eine Erhöhung von 17 Cent je Liter gegenüber 2020 bei Benzin und 19 Cent bei Diesel. Gegenüber 2020 liegt der durchschnittliche Benzinpreis (Super E5) dann bei 1,60 Euro, Diesel bei 1,44 Euro je Liter.

*Droht eine „Benzinpreisexplosion“ ab 2027?*

Das BEHG schreibt nur bis einschließlich 2025 feste Abgabensätze vor. Ab 2027 soll das Abgabensystem in eine Art Zertifikatehandel umgestaltet werden. Die „Inverkehrbringer“ von Kraftstoff, also Ölkonzerne, müssen dann CO<sub>2</sub>-Berechtigungsscheine am freien Markt kaufen.

Der CO<sub>2</sub>-Preis richtet sich dann nach Angebot und Nachfrage nach CO<sub>2</sub>-Berechtigungen. Die Mehrkosten werden die Mineralölkonzerne an der Tankstelle auf die Benzinrechnung der Autofahrer abwälzen.

Laut einer Studie des Verbandes Kommunalen Unternehmen (VKU) könnten sich dann Preise von 300 Euro und mehr pro Tonne CO<sub>2</sub> ergeben. Im Jahre 2027 könnte damit der Liter Benzin schlagartig um 83 Cent teurer werden und an der Tankstelle dann 2,26 Euro kosten.

*Zieht die Politik das durch?*

Unsicher, die Diskussion läuft bereits heiß. Ob ein Preis von 300 Euro je Tonne CO<sub>2</sub> im Jahr 2027 wahrscheinlich ist, lasse sich zwar jetzt noch nicht abschätzen. „Richtig ist jedoch, dass wir auf eine Situation völliger Unsicherheit zulaufen“, sagt Christian Küchen vom Mineralölwirtschaftsverband (MWV).

„Mit der Freigabe des CO<sub>2</sub>-Emissionshandels im Verkehrs- und Wärmesektor drohen gewaltige Preisausschläge.“ Die Tank- und Heizkosten würden dann „völlig unkalkulierbar“. Der MWV empfiehlt deshalb, Biokraftstoffe von der Abgabe auszunehmen, um die deutliche Mehrbelastung der Verbraucher zu verhindern.

*Wird es soziale Härten geben?*

Die planmäßige Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Umlage wirkt sich nicht nur beim Benzinpreis aus, sondern auch in den Heizungs-, Transport- und Produktionskosten der Wirtschaft – und damit in allen Verbraucherpreisen von Lebensmitteln bis Kleidung und Hausgeräten.

„Die gezielte Verteuerung der Nutzung von Energie kann, so die Befürchtung, zu Energiearmut oder verminderten Teilhabechancen für Haushalte mit niedrigem Einkommen führen“, heißt es in einer Studie über „Sozialverträglichen Klimaschutz“ im Auftrag des Bundesumweltministeriums.

Der Paritätische Gesamtverband warnt allerdings vor überzogenen Ängsten. In der gemeinsamen „Zukunftsagenda“ mit der Umweltorganisation BUND fordert er, die Einnahmen über einen Ökobonus gleich verteilt auf alle zu erstatten. Auch die Grünen wollen die CO<sub>2</sub>-Einnahmen des Staates als „Energiegeld“ an die Bürger zurücküberweisen.

Nach einer Analyse des RWI Leibniz Instituts für Wirtschaftsforschung würden aber je nach Wohn- und Mobilitätssituation bestimmte Gruppen übervorteilt. Am „treffsichersten“ wäre es laut RWI, die CO<sub>2</sub>-Abgabe besonders betroffenen Verbrauchern als Zuschuss in Form von Wohngeld zurückzuzahlen.

*Wird zum Ausgleich Strom billiger?*

Als Ausgleich für die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Benzin und Heizöl will die Bundesregierung mit Steuergeldern die EEG-Umlage und damit den Strompreis senken. Doch spürbar als Netto-Entlastung wird das nicht, jedenfalls noch nicht. Aktuell müssen die Verbraucher zusätzlich 6,5 Cent EEG-Umlage je Kilowattstunde zahlen, statt zuvor 6,75 Cent.

Nächstes Jahr sollen es sechs Cent sein. „Die tatsächliche Entlastung der Haushalte aus der leichten Senkung der EEG-Umlage ist minimal“, sagt Thomas Engelke, Energieexperte der Verbraucherzentrale Bundesverbands vzbv. Sie betrage in diesem Jahr für einen Haushalt mit einem durchschnittlichen Stromverbrauch (3500 Kilowattstunden) gerade neun Euro, im kommende Jahr 27 Euro.

#### *Erhalten Pendler einen Ausgleich?*

Ja, bekommen sie. Um Pendler mit einem weiteren Arbeitsweg nicht zu benachteiligen, wurde die Pendlerpauschale zu Beginn des Jahres ab dem 21. Kilometer von 30 auf 35 Cent erhöht. Ab 2024 wird die Pauschale dann für drei weitere Jahre noch einmal um drei Cent auf 38 Cent erhöht.

#### *Gleicht die höhere Pauschale die höheren Spritpreise aus?*

Bei den meisten Pendlern wird die steuerliche Entlastung die höheren Preise an der Tankstelle nicht ausgleichen. Ein Pendler, der an 210 Tagen im Jahr 35 Kilometer zur Arbeitsstätte fährt, hat nach WELT-Berechnungen bei einem CO<sub>2</sub>-Aufschlag von 16 Cent an der Tankstelle Mehrkosten von 176 Euro im Jahr, dem steht für einen Durchschnittsverdiener eine steuerliche Entlastung von 55 Euro gegenüber.

#### *Gibt es Sonderregeln?*

Geringverdiener können neben der Berücksichtigung der Entfernungspauschale von 2021 bis 2026 für Fahrten ab 21 Kilometer als Werbungskosten eine Mobilitätsprämie beanspruchen. Sie soll dafür sorgen, dass auch diejenigen Pendler unterstützt werden, die wegen eines geringen Einkommens keine Einkommensteuer zahlen und daher durch die Entfernungspauschale nicht entlastet werden. Im Gegensatz zur Pendlerpauschale handelt es sich hierbei nicht um einen Werbungskostenabzug. Sondern um eine direkte Zahlung vom Finanzamt.

#### *Wie viel bringt die Mobilitätsprämie?*

Für jeden zusätzlichen Kilometer erhalten die Geringverdiener 14 Prozent der erhöhten Pendlerpauschale – also 4,9 Cent. Ganz so einfach ist die Rechnung allerdings nicht, es werden neben Entfernung und Pauschale unter anderem auch Einkommen und Grundfreibetrag berücksichtigt.

Nach einer Rechnung der Vereinigten Lohnsteuerhilfe liegt bei einem Single mit einem zu versteuernden Einkommen von 9400 Euro, der an 150 Tagen im Jahr zur 40 Kilometer entfernten Arbeit fährt, die Mobilitätsprämie bei 48 Euro. Dem stehen bei 12.000 Kilometern Fahrleistung im Jahr und einem Verbrauch von 900 Litern höhere Tankkosten von in diesem Jahr 63 Euro gegenüber.

#### *Ist das Strom-Laden bereits günstiger als das Sprit-Tanken?*

Ein simples Rechenbeispiel hilft bei der Antwort: Ein Liter Superbenzin E10 kostet in Deutschland aktuell rund 1,48 Euro. Bei einem Verbrauch von sechs Litern auf 100 Kilometer werden für diese Strecke mit einem Golf VIII an der Tankstelle also knapp neun Euro fällig.

Der ID. von VW hat im WELT-Test auf 100 Kilometer rund 18 Kilowattstunden (kWh) Energie verbraucht. Es für diese Strecke entsprechend zu laden, kostet also lediglich 5,40 Euro – zumindest dann, wenn man dieses Beispiel mit dem Hausstrompreis rechnet, der derzeit bei etwa 30 Cent je Kilowattstunde liegt.

Im Ergebnis beträgt der Preisvorteil des E-Autos gegenüber dem mit Superbenzin betankten Golf bei mehr als 50 Prozent. Dieser Spread wird mit weiteren Spritkosten-Erhöhungen entsprechend höher.

Ganz so simpel gestaltet sich die Lage im Alltag allerdings nicht. Denn viele Verbraucher haben gar nicht die Möglichkeit, Energie aus einer eigenen Steckdose zu beziehen. Wer in einer Miet- oder Eigentumswohnung lebt und sein Auto auf einem großen Stellplatz oder am Straßenrand parken muss, der verliert im Preiswettbewerb.

Denn diese Autofahrer sind auf den deutlich teureren Strom aus der Ladesäule angewiesen. Hier liegen die Preise im Schnitt deutlich höher und können mit rund 50 Cent je Kilowattstunde veranschlagt werden. Ein solcher Wert jedoch bedeutet, dass der Preisvorteil des elektrischen ID.3 gegenüber dem Golf VIII komplett verschwindet.

*Sind E-Autos immer noch teurer als Verbrenner-Modelle?*

Das war bis vor Kurzem tatsächlich noch so. Doch zwei Effekte sorgen derzeit für eine Angleichung des Preisniveaus. Zum einen natürlich die hohen Umweltprämien, die Staat und Hersteller den Käufern von E-Modellen zahlen.

Insgesamt sind hier Nachlässe von knapp 10.000 Euro möglich. Außerdem werden auch die Fahrzeuge an sich günstiger – zumindest im Kleinwagen- und Mittelklasse-Segment. Mit dem Skoda Enyaq zum Beispiel gibt es ab sofort das erste wirklich preiswerte große E-Auto für die deutsche Durchschnittsfamilie.

Selbst das Modell mit der großen Batterie ist bei einigen Händlern teilweise für rund 35.000 Euro zu haben – vor Abzug aller zusätzlichen Prämien. Aber auch Modelle wie der ID.4 von Volkswagen oder der bald bestellbare Ioniq 5 bewegen sich nur wenige Tausend Euro über diesem Niveau.

Richtig günstig wird es im Herbst. Dann nämlich erlebt der Dacia Spring seinen Marktstart. Mit 12.200 Euro (Rabatte bereits eingerechnet) wird der Kleinwagen hierzulande zum billigsten Elektroauto. Mit einem Bruttopreis von 21.790 Euro ist er nämlich noch mal um einige Tausend Euro günstiger als der Zoe, der etablierte elektrische Verkaufsschlager aus dem Hause Renault.

<https://www.welt.de/wirtschaft/plus231545815/Sprit-Strom-Oel-wie-lange-wir-uns-Energie-noch-leisten-koennen.html>