

Hoher Dieselpreis ist Ergebnis einer verfehlten Steuerpolitik

Börsen-Zeitung, 6.12.2011

Abgesehen vom Abwrackprämienjahr steigen die Dieselteile bei Neuwagen seit 20 Jahren kontinuierlich. 47% der neuen Pkw haben in Deutschland Dieselantrieb. 1990 waren es noch 11%. In Westeuropa ist der Anteil von 15% im Jahr 1990 auf über 53% geklettert. Ist der Diesel das Antriebskonzept der Zukunft?

Die erste Relativierung bringt die Betrachtung verschiedener Länder. So werden in der Schweiz „nur“ 30% der Neuwagen als Diesel geordert, in Österreich 51 und in Belgien mit 76% überdurchschnittlich viel. Der Grund: Diesel wird in manchen Ländern durch willkürliche Steuervorteile gepusht. So werden beispielsweise Benzin und Dieselmotoren in der Schweiz gleich besteuert, während in Deutschland, Österreich und Belgien hohe Steuervorteile den Diesel attraktiv machen. Der „wahre“ Dieselpreis, also ohne Steuervorteile, dürfte wohl eher bei 30 als bei 50% liegen. Der Dieselpreis fußt also auf willkürlichen Entscheidungen unserer Politiker. Die Willkür findet gleich auf drei Ebenen statt.

1. Der Liter Diesel wird in Deutschland mit 18 Cent weniger Energie-

steuer belastet als Ottokraftstoff. Inklusive Mehrwertsteuer addiert sich der Steuervorteil auf 21 Cent. Dabei gibt es für den Steuervorteil keine Logik. So wird durch den Verbrauch von 35 Mrd. Liter Diesel ein Steuer ausfall von 7,4 Mrd. Euro verur-



Ferdinand Dudenhöffer

**Direktor
CAR – Center
Automotive
Research an der
Universität
Duisburg-Essen**

sacht. Selbst bei Gegenrechnung der höheren Diesel-Kfz-Steuer schlägt das Steuerloch mit 3,5 Mrd. Euro deutlich zu Buche.

2. Diesel besitzt eine höhere Energieeffizienz, die zusätzliche Steuervorteile bringt. Beim Stromverbrauch zählt bei der Besteuerung die Energieeffizienz, wie etwa Kilowattstunden. Beim Kraftstoff messen wir Volumeneinheiten. Da Diesel den höhe-

ren Energieinhalt hat, müsste aber die Steuer auf Diesel höher sein als auf Ottokraftstoff. Da wir in Deutschland den Diesel „subventionieren“, liegt eine doppelte Verzerrung vor.

3. Das dritte Dieselpreisgeschenk rührt aus der negativen Abgasbilanz. Diesel emittieren mehr Stickstoffoxide (NO_x). Derzeit ist mit der Abgasnorm Euro 5 der Diesel-Stickoxid ausstoß auf 180 mg/km limitiert und der Ottomotor auf 60 mg/km. Stickstoffoxide verursachen Reizwirkungen an Augen und Schleimhäuten und bewirken verkümmertes Wachstum bei Pflanzen.

Auch bei der zukünftigen Euro-6-Abgasnorm bleibt die Diesel-Bevorzugung. Unter Euro 6 werden dem Diesel 80 mg/km und dem Ottomotor 60 mg/km Stickstoffoxid-Emissionen zugestanden. Diese größeren Nebenwirkungen müssten sauberer Weise „angerechnet“ werden.

Durch die willkürliche Bevorzugung hat sich bei Neuwagen eine Dieselpresse gebildet mit Folgen für die Kraftstoffversorgung. So wurden im Jahre 2000 in Deutschland 38 Mrd. Liter Otto- und 31 Mrd. Dieselmotoren verkauft. Mittlerweile hat sich das Bild gedreht und wir verbrauchen mehr Diesel. Bis 2015 wird 1,8-mal

so viel Diesel- wie Ottokraftstoff verbraucht. Da Diesel und Benzin Kuppelprodukte sind, verursachen die Steuergeschenke ein Problem.

Die Raffineriekapazitäten für schwefelfreien Diesel sind begrenzt und kurzfristig nicht ausbaubar. Wenn jetzt mehr Diesel gebraucht wird, muss zusätzliches Benzin neue Abnehmer finden, etwa im Ausland. Dies geht nur über Preissenkungen. Die Preisschere zwischen Diesel- und Ottokraftstoff öffnet sich weiter. Selbstverständlich könnte der Engpass durch Raffinerien mit höherem Dieselpreis behoben werden. Dies wären allerdings Investitionen mit über 20 Jahren Abschreibungszeitraum. Einen so langen Boom trauen weder die Mineralölgesellschaften noch die Autobauer dem Diesel zu.

Vier Argumente unterstreichen dies:

1. Der Benziner wird besser. Neue 3-Zylinder-Motoren realisieren bis zu 25% weniger Verbrauch. Das ist fast Dieselniveau und noch nicht das Ende der Fahnenstange. Zusätzlich kommt um das Jahr 2014 die Selbstzündung bei Ottomotoren. Dann hat der Benziner 30 Prozent Einsparung umgesetzt. Natürlich wäre ohne Die-

sel-Steuergeschenke die neue Benzintechnik schneller im Markt.

2. Erdgas nimmt als Kraftstoff einen neuen Anlauf. Die Gasvorkommen sind deutlich höher als jene von Rohöl und Erdgas verbrennt sauberer. Ottomotoren können Erdgas verbrennen und werden damit schadstoffärmer.

3. Hybridantriebe machen Benziner verbrauchsärmer.

4. Das Zukunftsthema teilelektrische und elektrische Antriebe gewinnt an Bedeutung. Zwar sind Elektroautos noch teuer, aber wir reden über die nächsten 20 Jahre. Bis dahin erhält das Elektroauto durch die Brennstoffzelle weiteren Schub. Nachhaltige Energielösungen erlauben dann das völlig emissionsfreie Fahren mit regenerativem Strom.

Für die Ölmultis ist der Bau von Raffinerien mit höheren Dieselausstoß nicht sinnvoll. Also steigt die Diesellücke, die auf falschen Steuergeschenken fußt. Nicht die Ölmultis sind für den hohen Dieselpreis verantwortlich, sondern die Willkür der Politiker. Da helfen auch keine Kartellamtsstudien, die gebetsmühlenhaft die Marktmacht der Ölmultis geißeln. Der hohe Dieselpreis ist nicht das Ergebnis von Kartellen, sondern einer verfehlten Steuerpolitik.