



## ANHALTENDER TREND

## Dieselpreis wird stärker steigen als Benzin

REGINA BRUCKNER, 02. Jänner 2012

### Diesel ist teurer als Benzin, der über Steuergeschenke ausgelöste Boom und Knappheit werden den Trend verschärfen

Wien - Diesel ist an der Tankstelle teurer als Eurosuper. Diese Entwicklung ist mittlerweile schon seit einigen Wochen zu beobachten. Vor drei Jahren konnten die Verbraucher denselben Trend an den Zapfsäulen konstatieren.

Ein Teil der Erklärung: Die MöSt-Erhöhung vor einem Jahr ließ den Dieselpreis stärker steigen. Laut Fachverband der Mineralölindustrie ist Diesel auf den Fertigproduktmärkten schon länger teurer als Benzin, heißt es im aktuellen ÖAMTC-Magazin "Auto Touring".

### Dieselknappheit und Steuergeschenke

Der deutsche Automobilexperte Ferdinand Dudenhöffer geht hingegen davon aus, dass der Trend zum stärker steigenden Dieselpreis auch in den kommenden fünf Jahren anhält. Die Ursache sieht Dudenhöffer in einer neuen Dieselknappheit, ausgelöst durch mehrere Faktoren. Einer davon: "Der künstlich über Steuergeschenke ausgelöste Dieselboom." Auch die auf Umweltvorschriften beruhende, verstärkte Nachfrage nach leichtem Diesel für die Schifffahrt im Ostseeraum und der wachsende Transportsektor in Asien dürften kräftig mitwirken. Nicht zuletzt würden aber die Mineralölunternehmen nicht in den Ausbau von Raffinerien mit höherem Dieselanteil investieren. Die Preisschere zwischen Diesel und Benzin werde also weiter wachsen, ist Dudenhöffer überzeugt.

### Steuervorteile für den Diesel

Mittlerweile kommen 47 Prozent aller neuen Pkw in Deutschland als Diesel auf die Straße. Im Jahre 2000 betrug der Anteil noch 30 und 1990 nur elf Prozent. In ähnliche Richtung hat sich der Pkw-Diesel auch in West-Europa entwickelt. In der Schweiz werden 30 Prozent der Neuwagen als Diesel geordert, in Österreich 51 und Belgien 76 Prozent.

Der Grund liegt für Dudenhöffer auf der Hand: "Diesel wird durch willkürliche Steuervorteile gepusht. Benzin und Dieselpowerstoff wird in der Schweiz gleich besteuert, während in Deutschland, Österreich und Belgien mit hohen Steuervorteilen aufgehübscht wird". Diesel wird laut dem Autoexperten gleich auf drei Ebenen monetäre Vorteile gegenüber Ottomotoren eingeräumt. Da wäre erstens der unmittelbare Steuervorteil: Mineralölsteuer pro Liter Diesel 0,397 Euro, pro Liter Benzin 0,482 Euro. Zweitens: Dieselpowerstoff genieße aufgrund seiner höheren Energiedichte zusätzliche Steuervorteile. Bei Stromverbrauch im Haushalt zähle bei der Besteuerung die Energieeinheit, beim Kraftstoff messe man nur die Volumeneinheit. Da der Liter Diesel einen höheren Energieinhalt als der Liter Benzin habe, würde man selbst bei gleicher Steuer den Energieverbrauch ungleich besteuern. "Um den Wettbewerb zwischen den Kraftstoffen fair zu gestalten, müsste daher die Steuer auf den Liter Diesel höher sein als auf den Liter Ottokraftstoff", argumentiert Dudenhöffer.

### Schlechtere Abgasbilanz

Der dritte künstliche Vorteil des Diesels rühre aus seiner schlechteren Abgasbilanz. Dieselmotoren emittieren deutlich mehr Stickstoffoxide als Ottomotoren. Bei der heute gültigen Abgasnorm Euro 5 ist der Stickoxid-Ausstoß beim Diesel auf 180 mg/km und beim Ottomotor auf 60 mg/km limitiert. Die Bevorzugung des Diesels bei Stickoxiden werde auch bei der im Jahr 2014 gültigen Euro 6 Norm weiterbestehen. Der Kraftstoff hat also größere "Nebenwirkungen" als Benzin und müsste dafür eigentlich "bestraft" werden, konstatiert Dudenhöffer. Der Dieselmotor müsste folglich entweder die gleichen Abgaswerte wie der Ottomotor erfüllen oder durch höhere Steuern auf das Ottomotoren-Niveau gehoben werden.

### Diesel bleibt noch rentabel

Für den heimischen Autofahrerclub ÖAMTC ist es indes durchaus möglich, dass sich die Rentabilitätsschwelle in Sachen Diesel weiter nach oben verschiebt. Die Rechnung - je größer das Auto und je mehr Kilometer im Jahr, desto eher wird der Diesel im Vorteil sein - gehe allerdings derzeit immer noch auf. Wer ein größeres Auto fährt, fahre mit dem Diesel tatsächlich günstiger. In der Kleinwagenklasse rechne sich ein Diesel meist aufgrund des vergleichsweise hohen Aufpreises bei weniger gefahrenen Kilometern nicht. (rb, derStandard.at, 2.1.2011)

FOCUS-MONEY FOCUS TV FOCUS-SCHULE FOCUS Magazin Heft-Abo + Meine Themen NEU: FOCUS Google+ Wetter Video Mobil RSS Schlagzeilen Facebook Twitter Über uns

**ONLINE FOCUS** Home Politik Finanzen Wissen Gesundheit Kultur Panorama Sport Digital Reisen Auto Immobilien   Login Registrieren

News | Fahrberichte | Video | Neuheiten | Messen | Gebrauchtwagen | Ratgeber | Motorrad | Auto-Ranking | Konfigurator

## Dieselmotorkraftstoff

# Jahrelange Preissteigerung wahrscheinlich

Mittwoch, 07.12.2011, 10:16

Diesel ist mittlerweile fast so teuer wie Benzin. Und die Preisdifferenz wird weiter sinken, prognostiziert eine Studie. Mindestens noch fünf Jahre lang.

Der Preisvorteil von Diesel gegenüber Benzin sinkt. Lag er 2010 noch bei 19 Cent pro Liter, sind es mittlerweile im Schnitt noch knapp 13 Cent. Teilweise näherten sich die Preise an den Tankstellen aktuell bis auf zwei Cent an. Und die Kosten für Diesel werden mindestens noch fünf Jahre weiter steigen, prognostiziert nun eine Studie des Center of Automotive Research an der Universität Duisburg-Essen.

Schuld an der Entwicklung sind laut Institutsleiter Ferdinand Dudenhöffer nicht gierige Mineralölkonzerne, sondern eine verfehlt Politik. Großzügige Steuervorteile haben demnach in den vergangenen zwanzig Jahren in Deutschland für einen wahren Boom bei Diesel-Pkw gesorgt. Der Marktanteil der Selbstzünder ist seit 1991 von rund 11 Prozent auf mittlerweile 46,6 Prozent gestiegen. In Westeuropa stieg die Dieselquote im gleichen Zeitraum von 15 auf 53 Prozent. Da die Produktionskapazitäten in den Raffinerien begrenzt sind, wurde Diesel in der Folge immer knapper und damit teurer.

Als Faktor für den künstlichen Diesel-Boom hat Dudenhöffer vor allem die niedrigere Energiesteuer für Diesel ausgemacht; inklusive Mehrwertsteuer liegt der Vorteil gegenüber Benzin aktuell bei 0,21 Cent pro Liter. Zudem wird der Diesel bei den Abgasgrenzwerten

bevorzugt; im Vergleich zum Benziner muss er insbesondere beim Stickoxidausstoß deutlich laschere Umweltvorgaben erfüllen.

Der künstliche Preisvorteil hat den Diesel-Absatz in den vergangenen Jahren kräftig befeuert. Wurde im Jahr 2000 noch deutlich mehr Ottokraftstoff als Diesel verkauft, hat sich das Verhältnis längst gedreht. 2010 lag der Verbrauch in Deutschland bei 26,1 Milliarden Litern Benzin und 35 Milliarden Litern Diesel. Bis 2015 wird die Schere weiter auseinandergehen. Die Studie rechnet dann mit 21,5 Milliarden Litern Benzin und 38,5 Milliarden Litern Diesel. Dass die Mineralölgesellschaften die steigende Nachfrage durch Kapazitätserhöhungen auffangen können, bezweifelt Dudenhöffer. Die Investition in neue Diesel-Raffinerien müsse sehr langfristig angelegt sein und lohne sich nicht, da das Ende des Dieselbooms in spätestens 20 oder 30 Jahren absehbar sei. Grund dafür ist die wachsende Leistungsfähigkeit von Benzinmotoren. Dank neuer Techniken wie Direkteinspritzung, Aufladung, Elektrifizierung und künftig gar Selbstzündung würden sie den Diesel in der Effizienz überholen – bei weit geringerem Schadstoffausstoß.

SP-X

absatzwirtschaft.de  
marketing-site | absatzwirtschaft | marketingIT | pharma-marketing | biznet | marken-award  
Home CRM & Vertrieb Marketingstrategie Online-Marketing Communication Marktforschung Thema des Monats Whitepaper Shop  
News Studien Print-Archiv Marken-Award Gastbeiträge Brief aus Amerika Brief aus China Wissen

9.12.2011

## Preisentwicklung

# Verfehlte Steuerpolitik treibt Dieselpreis in die Höhe

**Auch in den nächsten Jahren wird der Preis von Dieselpreis stärker steigen als der Preis von Ottokraftstoff, prognostiziert Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer vom CAR-Center Automotive Research an der Universität Duisburg-Essen. Der künstlich über Steuergeschenke ausgelöste Dieselboom, eine neue zu erwartende Nachfrage nach leichtem Diesel für die Schifffahrt im Ostseeraum, der weiter ansteigende Transportsektor in Asien und die Tatsache, dass die Mineralölunternehmen nicht in den Ausbau von Raffinerien mit höherem Dieselanteil investieren, führe zu einer Verschärfung der Dieselnknappheit in den nächsten Jahren. Damit werde die Preisschere zwischen Diesel und Ottokraftstoff größer.**

Die Entwicklung ist dem Automobilexperten zufolge eindeutig: Bei Neuwagen bewegten sich in den letzten zwanzig Jahren die Marktanteile beim Diesel-Pkw mit einer einzigen Ausnahme stetig nach oben. Lediglich im Jahr 2009 sei durch die Abwrackprämie ein künstlicher Boom für Kleinwagen ausgelöst worden. Mittlerweile kämen 47 Prozent aller Pkw-Neuwagen in Deutschland als Diesel auf die Straße. Im Jahr 2000 habe dieser Anteil noch 30 Prozent betragen und im Jahr 1990 nur elf Prozent. Die CAR-Studie betrachtet auch die Situation in verschiedenen Ländern. In der Schweiz werden 30 Prozent der Neuwagen als Diesel geordert, in Österreich 51 und Belgien 76 Prozent. Da die Schweiz und Österreich ähnliche Topografien hätten und belgische Autokäufer nicht unbedingt das Gegenteil zu Schweizer Autokäufer seien, ließen die große Streuungen andere Gründe vermuten. Diesel werde durch willkürliche Steuervorteile gepusht. In der Schweiz werden nach Informationen von Dudenhöffer Benzin und Dieselpreis gleich besteuert, anders als in Deutschland, Österreich

und Belgien. Ohne Steuervorteile liege der wahre Dieselanteil auch hier eher bei 30 als bei 50 Prozent.

In Deutschland genieße Dieselkraftstoff einen Energie-Steuervorteil von 18 Eurocent pro Liter. Berücksichtige man zusätzlich die Mehrwertsteuer, addiere sich der Steuervorteil des Kraftstoffs bei einem Literpreis von 1,50 Euro auf 0,21 Euro pro Liter. Die Höhe dieses Steuervorteils sei willkürlich gewählt. Insgesamt wurden im Jahr 2010 in Deutschland 35 Milliarden Liter Diesel verbraucht. Durch die Dieselsteuergeschenke entstehe ein Steuerausfall von weit über sieben Milliarden Euro. Zwar werde der Diesel-Pkw in seiner Kfz-Steuer höher veranlagt als der Benziner, aber in der Summe bleibe die Steuerbilanz deutlich negativ. Ein weiterer künstlicher Vorteil des Diesels rühre aus seiner schlechteren Abgasbilanz. Diesel emittierten deutlich mehr Stickstoffoxide als Ottomotoren, was unter anderem Reizwirkungen an Augen und Schleimhäuten beim Menschen verursache und Pflanzen schädigen könnte. „Die Bevorzugung des Diesels bei Stickoxiden wird auch bei der im Jahr 2014 gültigen Euro 6 Norm weiter bestehen“, erklärt Dudenhöffer. Dann würden dem Diesel 80 mg/km und dem Ottomotor nur 60 mg/km an Stickstoffoxid-Emissionen zugestanden. Diesel müsste aber entweder die gleichen Abgaswerte wie der Ottomotor erfüllen oder durch höhere Steuern auf das Ottomotoren-Niveau gehoben werden.

Für den Autokäufer habe die willkürliche Bevorzugung des Dieselantriebs mittlerweile auch Nachteile. Die zu niedrige Dieselsteuer habe über Jahrzehnte in vielen EU-Staaten dazu beigetragen, dass der Diesel mit einem künstlichen Preisvorteil ausgestattet ist, der die Nachfrage nach Diesel-Pkw künstlich erhöhe. Was die Verfügbarkeit des Dieselkraftstoffs angeht, gibt es nach Informationen von Dudenhöffer eine Reihe von Gründen, die es für die Mineralölgesellschaften nicht sinnvoll erscheinen lassen, in neue Raffinerien mit höherem Dieselanteil zu investieren. Der Diesel-Engpass werde damit größer. Und wegen der Steuergeschenke werde auch der Fortschritt bei Ottomotoren und Elektroantrieben gebremst. Die Vermarktung neuer Antriebstechnologien würde erschwert und die Nachfrage nach Dieselkraftstoff künstlich angeheizt. Provokativ formuliert der Experte: „Nicht die Mineralölkonzerne verursachen den hohen Dieselpreis, sondern die willkürlichen Dieselpreise der Politiker. Da helfen auch keine Kartellamtsstudien, die gebetsmühlenhaft die Marktmacht der Ölmultis als Quellen allen Übels ausmachen.“ Der Dieselpreis sei nicht das Ergebnis von Kartellen, sondern einer verfehlten Steuerpolitik. Dudenhöffer erklärt weiter: „Wir müssen also in den nächsten Jahren mit schneller steigenden Dieselpreisen leben.“ Frühestens in fünf Jahren sei eine Marktberuhigung zu erwarten.



6.12.2011

### Entwicklung des Dieselpreises:

## Der Diesel wird zum Luxus-Sprit

Dieselfahrer müssen jetzt ganz tapfer sein: Auf Dauer wird Diesel teurer als Super. Schuld daran seien aber nicht die Öl-Multis, sondern die deutsche Steuerpolitik, sagt eine Studie des Autoexperten Ferdinand Dudenhöffer. *Von Gernot Kramper*

Der Dieselpreis bricht alle Rekorde. Fahrer eines Dieselfahrzeugs mussten im November die teuersten Spritpreise des Jahres in Kauf nehmen: Ein Liter Diesel kostete im Monatsmittel 1,453

Euro, so der ADAC. Diesel galt hierzulande immer als der billigere Treibstoff - plötzlich wird er zum Nobel-Sprit. Und das wird so bleiben – so das Ergebnis einer Studie des Autoexperten Ferdinand Dudenhöffer. Dieselfahrer müssen sich in Zukunft auf überproportional steigende Preise einstellen

Schuld daran sind nicht irgendwelche finsternen Machenschaften der Automobilindustrie, schuld – so Dudenhöffer – ist die Politik. Die deutliche geringere Besteuerung des Dieselmotors macht das Fahren mit dem Selbstzünder finanziell zu attraktiv. Zur Zeit kassiert der Staat für ihn etwa 22 Cent weniger Abgaben pro Liter als für Benzin – obwohl der Diesel einen höheren Energiewert aufweist.

### **Neue Technik machte den Diesel stubenrein**

Dieses Steuersignal hat allerdings erst seit etwa dem Jahr 2000 einen wahren Dieselboom bei den Neuzulassungen ausgelöst. Genügsam waren Diesel schon vorher, sie zeigten aber wenig Temperament und Laufkultur. Erst als Commonrail-Technologie und Direkteinspritzung dem Diesel Pepp verliehen, wick die Kaufzurückhaltung auch anspruchsvoller Kunden.

Angefeuert von der steuerlichen Besserstellung setzten die Selbstzünder zum Siegeszug an: 1990 kamen in Deutschland nur 11 Prozent aller Pkw-Neuwagen als Diesel auf die Straße, im Jahr betrug der Anteil schon 30 Prozent und heute liegt er bei 47 Prozent. In Ländern wie der Schweiz, die den Dieselmotor nicht künstlich fördern, liegt der Anteil nur bei 30 Prozent – fast ein Fünftel der neuen Diesel-Pkw gehen also auf Kosten der Berliner Steuerpolitik. Das ist besonders absurd, weil der Dieselmotor besonders schädliche Abgase ausstößt.

### **Feste Dieselquote in der Produktion**

Das Problem ist, dass der Dieselanteil in der Produktion nicht mit angestiegen ist. Und es auch nicht konnte: Eine einmal gebaute Raffinerie produziert immer in etwa den gleichen Anteil von Diesel und Benzin. Nur auf Deutschland betrachtet heißt das: Es wird viel zu viel Benzin und zu wenig Diesel hergestellt – Diesel muss importiert werden. Die Knappheit treibt Preis. Zynisch könnte man sagen, inzwischen bremst die Marktwirtschaft die Steuerverzerrung wieder aus: Die steuerliche Anreize haben den Dieselanteil so unvernünftig weit nach oben gebracht, bis er am eigenen Erfolg erstickt.

Eine technische Lösung ist nicht in Sicht. Nur für Besonderheiten des deutschen Steuerrechts, die in einem Jahr geändert werden könnten, werden keine Spezial-Raffinerien errichtet, die 30 Jahre lang arbeiten müssen, so die Studie. Die tatsächliche Lösung des Problems wird über Frustration an der Tankstelle geschehen: Wenn das Dieseln sich nicht mehr lohnt, werden Benziner wieder Marktanteile hinzugewinnen.

Das wird vermutlich schneller als gedacht geschehen. Denn bei den Preisen wird der Diesel in Zukunft noch richtig Gas geben: Die Zunahme des weltweiten Frachtverkehrs werden Preis und Nachfrage weiter nach oben treiben. Hinzu kommt, dass Schiffe in Gewässern wie der Ostsee in Zukunft aus Umweltschutzgründen kein schweres Heizöl mehr verfeuern dürfen, sie werden statt dessen auf Diesel ausweichen.