

Dudenhöffer, Ferdinand

**Article**

## Hoher Dieselpreis: Die Macht der Kartelle oder verfehlte Steuerpolitik?

ifo Schnelldienst

**Provided in Cooperation with:**

Ifo Institute – Leibniz Institute for Economic Research at the University of Munich

*Suggested Citation:* Dudenhöffer, Ferdinand (2011) : Hoher Dieselpreis: Die Macht der Kartelle oder verfehlte Steuerpolitik?, ifo Schnelldienst, ISSN 0018-974X, ifo Institut - Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München, München, Vol. 64, Iss. 24, pp. 23-25

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/165059>

**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.*

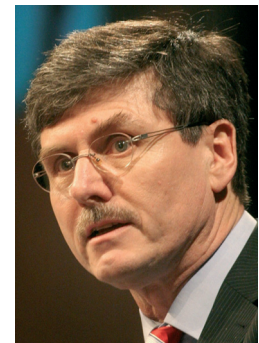
Die Entwicklung ist eindeutig. In den vergangenen 20 Jahren bewegten sich die Marktanteile der Diesel-Pkw bei den Neuwagen kontinuierlich und stetig nach oben. Nur das »Kleinwagenjahr« 2009, das durch die Abwrackprämie einen künstlichen Boom für Kleinwagen auslöste, bildete eine Ausnahme. Mittlerweile kommen 46,6% aller Pkw-Neuwagen in Deutschland als Diesel auf die Straße. Im Jahr 2000 betrug der Anteil noch 30,4% und 1990 gar nur 11,1%. Und auch in Westeuropa ist eine ähnliche Entwicklung festzustellen. Betrug der Dieselanteil der Pkw-Neuwagen in Westeuropa im Jahr 1990 nur 14,7%, ist er bis zum Jahr 2010 auf stolze 52,6% angestiegen. Man könnte also glauben, mit dem Pkw-Dieselantrieb wurde der Antrieb der Zukunft gefunden.

Schaut man sich allerdings die Differenzen bei den Marktanteilen des Diesels an, verändert sich das Bild. So betrug etwa im Jahr 2010 der Dieselanteil bei den Neuwagen in der Schweiz 30%, in Österreich 51% und in Belgien 76%. Da die Schweiz und Österreich eine ähnliche Topographie haben und belgische Autokäufer sich nicht unbedingt anders verhalten als Schweizer Autokäufer, lassen die deutlichen Streuungen bei den Dieselmarktanteilen vermuten, dass es beim Diesel um mehr als nur ein Antriebsaggregat geht. Dieselmarktanteile werden durch künstliche und überwiegend willkürlich festgelegte Steuervorteile beim Kraftstoff geprägt. So verzichtet etwa die Schweiz auf die künstliche Bevorzugung des Dieselmotors, während in Deutschland, Österreich und Belgien der Dieselmotor mit großzügigen Steuervorteilen ausgestattet ist. Der »wahre« Dieselanteil, der also ohne Steuervorteile, läge vermutlich in Deutschland, der EU und Westeuropa eher bei 30 als bei 50%. Die Gründe für den Dieselboom basieren also durchaus auf politisch willkürlich festgelegten Entscheidungen. Dabei werden dem Diesel gleich auf drei Ebenen monetäre Vorteile gegenüber Antrieben mit Ottomotoren eingeräumt.

\* Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer ist Direktor des CAR-Center Automotive Research an der Universität Duisburg-Essen sowie Inhaber des Lehrstuhls für allgemeine Betriebswirtschaftslehre und Automobilwirtschaft an der Universität Duisburg-Essen.

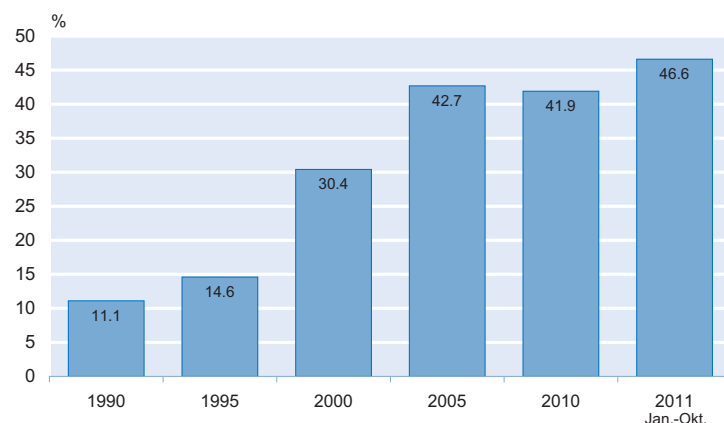
Erstens, Dieselmotoren genießen in Deutschland einen Energiesteuervorteil von 0,18 Euro pro Liter. Berücksichtigt man zusätzlich die Mehrwertsteuer, addiert sich der Steuervorteil des Kraftstoffs bei einem Literpreis von 1,50 Euro auf 0,21 Euro pro Liter. Damit genießt Dieselmotoren einen rein steuerlich bedingten Kostenvorteil von 14% pro Liter. Die Höhe dieses Steuervorteils ist willkürlich gewählt. Insgesamt wurden im Jahr 2010 in Deutschland 35 Mrd. Liter Diesel verbraucht. Bleiben Ausnahmeregelungen, wie etwa die Ausklammerung der Landwirtschaft unberücksichtigt, entspräche dies einem Steuerausfall von 7,35 Mrd. Euro. Zwar wird der Diesel-Pkw in seiner Kfz-Steuer höher veranlagt als der Benzin-Pkw, aber in der Summe bleibt die Steuerbilanz deutlich negativ. Nach grober Abschätzung, die beim Diesel eine zusätzliche Kraftfahrzeugsteuer von 150 Euro pro Jahr zugrunde legt und einer Durchschnittsfahrleistung von 30 000 Kilometer pro Jahr, ist netto mit einem Steuerverlust von gut 3,5 Mrd. Euro zu rechnen.

Zweitens, Dieselmotoren genießen aufgrund ihrer höheren Energiedichte zusätzliche Steuervorteile. Bei dem Stromverbrauch im Haushalt zählt bei der Besteuerung die Energieeinheit, wie etwa Kilowattstunden. Beim Kraftstoff wird nur die Volumeneinheit gemessen. Da der Liter Diesel einen höheren Energieinhalt als der Liter Ottokraftstoff hat, wird selbst bei gleicher Steuer der Energieverbrauch ungleich besteuert. Wenn bei einer Kraft-



Ferdinand Dudenhöffer\*

Abb. 1  
Dieselanteil an den Pkw-Neuwagen in Deutschland



stoffart Energie geringer besteuert wird als bei der anderen, werden Anreize gesetzt, weniger sparsam oder effizient mit Energie umzugehen. Um den Wettbewerb zwischen den Kraftstoffen fair zu gestalten, müsste daher die Steuer auf den Liter Diesel höher sein als auf den Liter Ottokraftstoff. Da dies selbst in der Schweiz nicht der Fall ist und in Ländern wie Deutschland der Diesel gegenüber dem Ottokraftstoff »subventioniert« wird, haben wir eine doppelte Bevorzugung des Diesels. Also wäre der »wahre« Dieselanteil in Europa möglicherweise sogar unter der 30%-Grenze.

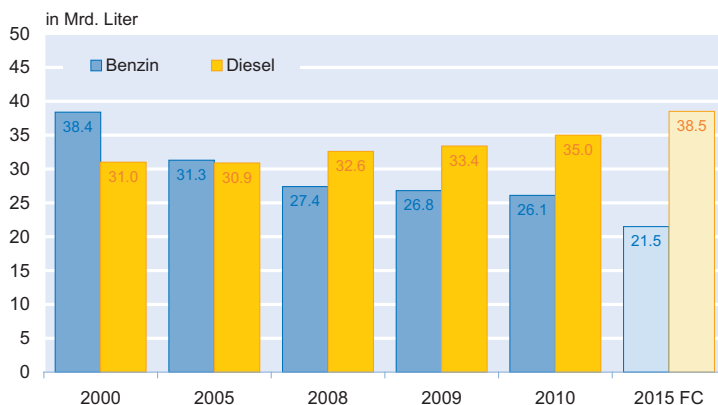
Der dritte künstliche Vorteil des Diesels rührt aus seiner schlechteren Abgasbilanz. Dieselmotoren emittieren deutlich mehr Stickstoffoxide als Ottomotoren. Bei der heutigen gültigen Abgasnorm Euro 5 ist der Stickoxidausstoß beim Diesel auf 180 mg/km und beim Ottomotor auf 60 mg/km limitiert. Stickstoffoxide verursachen u.a. Reizwirkungen an Augen und Schleimhäuten und Schädigungen von Pflanzen. Die Bevorzugung des Diesels bei Stickoxiden wird auch bei der im Jahr 2014 gültigen Euro-6-Norm weiterbestehen. Dann werden dem Diesel 80 mg/km und dem Ottomotor nur 60 mg/km an Stickstoffoxidemissionen zugestanden. Der Diesel hat also größere »Nebenwirkungen« als der Ottokraftstoff und müsste eigentlich für diese höheren Nebenwirkungen »bestraft« werden. Anders ausgedrückt, der Diesel müsste entweder die gleichen Abgaswerte wie der Ottomotor erfüllen oder durch höhere Steuern auf das Ottomotoreniveau gehoben werden. Also liegt eine dritte preisliche Bevorzugung gegenüber dem Ottomotor vor.

### Falsche Steuersignale treiben den Tankstellenpreis für Diesel

Die künstliche, willkürliche Bevorzugung des Dieselantriebs hat für den Autokäufer allerdings auch handfeste Nachteile. Die zu niedrige Dieselsteuer hat über Jahrzehnte in vielen EU-Staaten dazu beigetragen, dass der Diesel mit einem künstlichen Preisvorteil ausgestattet ist, welcher die Nachfrage nach Diesel-Pkw selbstverständlich »anregt«. Wie stark die Nachfrage angeregt wird, zeigt Abbildung 2 zum Kraftstoffverbrauch in Deutschland.

Wurden 2000 in Deutschland noch 38,4 Mrd. Ottokraftstoff und 31 Mrd. Diesel verbraucht, hat sich das Bild gedreht. Mittlerweile wird in Deutschland deutlich weniger Ottokraftstoff als Dieselmotorenkraftstoff verwendet. Bis zum Jahr 2015 werden wir nach unserer Einschätzung in Deutschland 1,8-mal so viel Dieselmotorenkraftstoff wie Ottokraftstoff verbrauchen. Nun wäre dies alles kein Problem, wenn Diesel- und Ottokraft-

**Abb. 2**  
**Kraftstoffverbrauch in Deutschland**



Quelle: CAR Universität Duisburg-Essen.

stoff beliebig produziert werden könnten. Sie sind aber Kuppelprodukte. Die Raffineriekapazitäten für schwefelfreien Dieselmotorenkraftstoff sind begrenzt und kurzfristig nicht ausbaubar. Durch das Ansteigen der Nachfrage nach Dieselmotorenkraftstoff, wie etwa in Asien aufgrund des deutlich gewachsenen Transportbedarfs, steigt der Nachfrageüberhang beim Diesel zusätzlich.

Diesel- und Ottokraftstoffe werden in den bestehenden Raffinerien in nahezu fixem Verhältnis zueinander gewonnen. Wird mehr Diesel gebraucht, muss das zusätzliche Benzin neue Abnehmer finden. Um neue Abnehmer zu finden, sinkt in einem Markt der Preis. Damit können wir uns in den nächsten Jahren darauf einstellen, dass die Schere zwischen Diesel- und Ottokraftstoff an der Tankstelle sich weiter öffnen wird.

### Nachfragerückgang bleibt langfristig

Bleibt die Möglichkeit, den Engpass über den Zeitverlauf durch Investitionen in Raffinerien mit höherem Dieselanteil zu beheben. Nun ist es so, dass neue Raffinerien langfristige Investitionen mit Abschreibungszeiträumen von über 20 Jahren bedürfen. Sollen also neue Raffinerien gebaut werden, die das Verhältnis Diesel- zu Ottokraftstoff günstiger gestalten, muss mit diesen Raffinerien gut 30 Jahre in der Zukunft gearbeitet werden. Da allerdings Mineralölgesellschaften und Autobauer davon ausgehen, dass der Dieselboom keine 20 oder 30 Jahre mehr anhält, werden wir kaum mit neuen Raffinerien rechnen können. Gleich vier Argumente unterstreichen dies:

**Erstens**, der Benziner wird besser. Mit kleineren Aggregaten, Doppeltaufladung und Schichtladeeinspritzung wird der Benziner zum Sparmotor. Die neuen 3-Zylinder-Motoren, die bei fast allen Autobauern in Serie gehen, verbrauchen

chen bis zu 25% weniger Treibstoff als die heutigen 4-Zylinder-Benzinmotoren. Das ist fast Dieselniveau und noch keinesfalls das Ende der Optimierung. Um das Jahr 2014 wird die Selbstzündung bei Ottomotoren serienfähig. Dann hat der Benziner 30% Einsparung umgesetzt. Ohne Dieselsteuergeschenke wäre die neue Ottomotorentechnik schneller im Markt verankert. Die verzerrte Besteuerung verursacht nicht nur Versorgungsengpässe beim Dieselmotorenstoff, sondern bremst die Innovation in Richtung Umweltschutz und Verbrauch. Aufgrund der über 40-jährigen künstlichen Subventionierung des Dieselmotorenstoffes wurden Forschungs- und Entwicklungsbudgets bei Autobauern gesellschaftlich »sub-optimal« eingesetzt.

**Zweitens**, Erdgas gewinnt als Zukunftskraftstoff an Bedeutung. Weltweit sind die bekannten Erdgasvorkommen deutlich höher als bei Rohöl, und es verbrennt deutlich sauberer. Alle modernen Ottomotoren können Erdgas verbrennen und damit schadstoffarmer unterwegs sein. In den nächsten Jahren wird mit einem Anstieg der heute noch sehr kleinen Nachfrage nach Erdgasautos gerechnet. VW ist neben der Fiat-Gruppe einer der großen Konzerne, die systematisch ihre Fahrzeugangebote in Richtung Erdgas ausbauen.

**Drittens**, Hybride stärken den Ottomotor. Der Hybrid steigert die Verbrauchsvorteile des Benziners zusätzlich. Damit kommt der Benziner mit Hybrid (Micro, Mild, Plug In) auf einen besseren Verbrauch als der Diesel bei niedrigeren oder gleichen Kosten. Zusätzlich sind ab diesem Jahr mit dem Prius Plug In und dem Opel Ampera Fahrzeuge in Serienproduktion gegangen, die durch das billige Nachladen mit Strom aus der Steckdose die Verbrauchsbilanz des Benziners weiter verbessern.

**Viertens**, das Elektroauto erhöht den Wettbewerb. Die Elektrifizierung der Antriebe ist eines der großen Zukunftsthemen der Automobilindustrie. Elektromotoren nutzen Energie fast dreimal so effizient wie Verbrennungsmotoren. Das Elektroauto ist zwar heute noch teuer, aber mit dem Nissan Leaf, dem Mitsubishi Miev und anderen Fahrzeugen, die 2013 in Serie gehen, hat das Elektroauto weltweit den Serienstart erfolgreich bewältigt. Im Jahr 2020 kann mit Brennstoffzellen-Fahrzeugen in Serienproduktion gerechnet werden, die es erlauben, nachhaltige Energielösungen – Wasserstoffgewinnung durch Elektrolyse in Windkraftwerken – umzusetzen. Auch aus dieser Richtung ist mit zusätzlichem Wettbewerb zu rechnen.

Es gibt eine Reihe von Gründen, die es für die Mineralölgesellschaften nicht sinnvoll erscheinen lassen, in neue Raffinerien mit höherem Dieselanteil zu investieren. Der Dieselengpass wird damit größer und wird – das ist das kuriose an der Geschichte – durch unsere Steuer- und Verkehrspolitik verstärkt. Provokativ formuliert: Nicht die Mineralöl-

konzerne verursachen den hohen Dieselpreis, sondern die willkürlichen Dieselpreise der Politiker. Auch Analysen des Bundeskartellamts helfen nicht weiter, die – wie schon seit Jahren – hier wieder die Marktmacht der Tankstellenorganisationen sehen. Die immer wieder ohne Ergebnis ins Spiel gebrachten Preisabsprachen klingen eher nach Verschwörungstheorien statt handfester ökonomischer Fakten. Der hohe Dieselpreis ist nicht das Ergebnis von Kartellen der Mineralölgesellschaften, sondern einer verfehlten Steuerpolitik.