

Press release**Mercator Research Institute on Global Commons and
Fabian Löhe**

09/19/2017

<http://idw-online.de/en/news681279>

Research results, Scientific Publications
Economics / business administration, Energy, Environment / ecology, Oceanology / climate, Traffic / transport
transregional, national

**Steuervorteile nach Dieselskandal beenden**

Als Reaktion auf den Dieselskandal sollten die Steuervorteile des Diesels innerhalb der Europäischen Union (EU) komplett gestrichen werden. In Deutschland beispielsweise würde Diesel dann zwar an der Zapfsäule etwa 20 Cent pro Liter teurer. Im Gegenzug könnten aber die CO₂-Emissionen und der Ausstoß von Stickoxiden (NO_x) innerhalb von fünf Jahren in Deutschland oder auch in Frankreich um jeweils etwa 10 Prozent gesenkt werden. Denn vor allem Dieselfahrer reagieren auf Spritsteuererhöhungen deutlich preissensibler als bisher angenommen: Bei einem Preisanstieg von 20 Cent pro Liter würden sie etwa 14 Prozent weniger Kraftstoff tanken.

Dies sind Kernergebnisse einer neuen Studie unter der Leitung des Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (MCC). Der MCC-Wissenschaftler Nicolas Koch hat die Arbeit „Fuel Consumption Dynamics in Europe: Tax Reform Implications for Air Pollution and Carbon Emissions“ jetzt gemeinsam mit Anne Zimmer vom Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) im Fachmagazin Transportation Research Part A: Policy and Practice veröffentlicht.

Die neuen Ergebnisse sind vor dem Hintergrund des Dieselskandals von besonderer Relevanz: Die Automobilindustrie steckt in einer tiefen Krise – in mehr als einem Dutzend deutscher Städte drohen aktuell Dieselfahrverbote. Womöglich könnte die angestrebte Verkehrswende auch bei den Koalitionsverhandlungen nach der Bundestagswahl eine Rolle spielen. In Deutschland fordern die Grünen ein Zulassungsverbot für Dieselautos ab 2030. In Frankreich und Großbritannien sollen spätestens ab 2040 keine neuen Benzin- oder Dieselautos mehr zugelassen werden. Bislang beschränkt sich die Debatte aber zumeist auf Verbote, anstatt den steuervergünstigten Preis für Diesel in den Blick zu nehmen.

Der Diesel-Skandal zeigt, dass Emissionsstandards allein nicht ausreichen, um die Klimaschutzziele und eine verbesserte Luftqualität zu erreichen. Im Gegensatz zu Grenzwerten und Emissionsstandards würde eine andere Diesel-Steuerpolitik den EU-Staaten jedoch erhebliche Mehreinnahmen beschermen: Die Steuerhaushalte von Deutschland und Frankreich würden über jeweils rund vier Milliarden Euro im Jahr der Reform verfügen, Italien, Spanien und die Niederlande über jeweils etwa eine Milliarde Euro mehr. Diese Summen sollten laut der Studie in den öffentlichen Nahverkehr oder die Forschung und Entwicklung von sauberen Antriebstechnologien investiert werden.

„Wenn die Verkehrswende mit Elektroautos in Gang kommt, sind die Probleme mit Dieselautos nicht einfach gestoppt. Auf dem Land und für den Fernverkehr blieben sie weiter attraktiv, denn weniger Spritnachfrage führt zu einem Preisverfall, was eine höhere Nachfrage nach Diesel nach sich ziehen kann“, erklärt der MCC-Wissenschaftler Koch, der die Studie betreut hat. „Weil aber gerade Dieselfahrzeuge meist von Firmen genutzt werden, die besonders empfindlich auf die Preise an der Zapfsäule reagieren, liegt hier auch ein hervorragender Ansatzpunkt für die Politik, um eine Verhaltensänderung anzustoßen.“

Die Forscher haben auf der Grundlage von EU-Daten etwa über die Flottenzusammensetzung und den Spritkonsum bestimmt, wie stark die Fahrer von Benzin- und Dieselautos auf höhere Spritpreise reagieren. Auf dieser Basis haben sie

dann berechnet, wie sich Emissionen durch eine Abschaffung der Dieselsteuervorteile einerseits und einer CO₂-Steuer andererseits verändern würden. Um den reinen Preiseffekt hervorzuheben, haben sie angenommen, dass das Einkommen sowie die Fahrzeugflotte gleichbleiben. Beide Politikmaßnahmen könnten demnach erheblich zur Senkung der NOX-Emissionen und Einhaltung der CO₂-Reduktionszielen in der EU beitragen.

„Bei der Elektrifizierung des Verkehrssektors kann die Politik verschiedene Wege befahren“, sagt MCC-Direktor Edenhofer, der zugleich PIK-Chefökonom ist. „Um Fahrverbote zu vermeiden, sollte die Politik jede Chance nutzen und auf ein Ende der Diesel-Steuervorteile zurückgreifen, die bereits unmittelbar erhebliche Emissionsreduktionen mit sich bringen. Durch die neuen Einnahmen können die Belastungen von Pendlern und Vielfahrer durch neue sozialverträgliche Mobilitätskonzepte aufgefangen werden.“

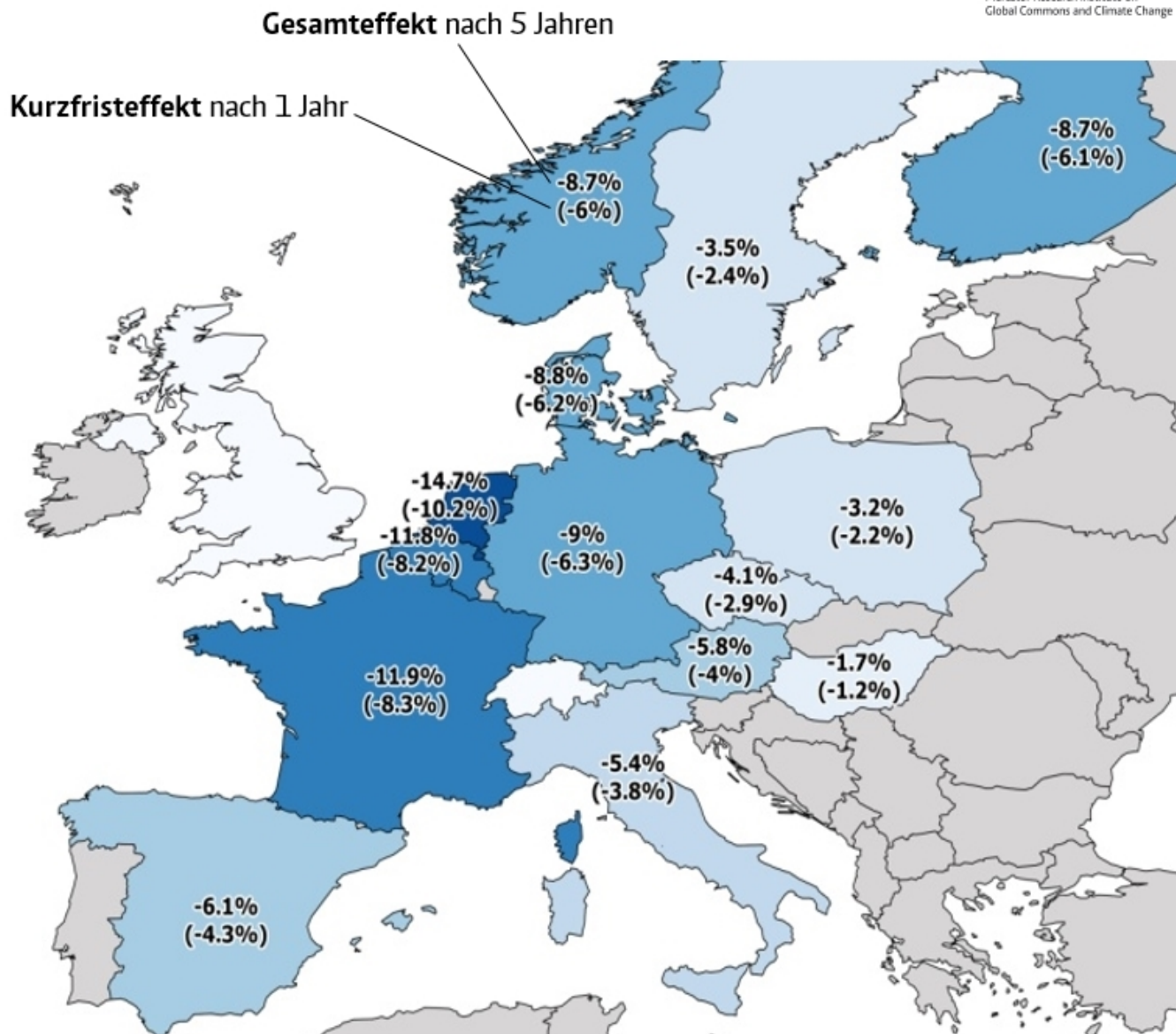
Durch eine komplette Streichung der EU-Steuervorteile für Dieselmotoren würden zudem selbst die ehrgeizigen EU-Klimaschutzziele für 2020 noch in greifbare Nähe rücken. Denn der Transportsektor mit seinen weiter steigenden Emissionen gilt als ein Schlüssel, um sie zu erreichen. „Klima- und umweltpolitisch gibt es eigentlich keinen Grund für die Privilegien des Diesels – pro Liter ist er deutlich schmutziger als ein Benzin. Das Ende der Steuervorteile für Diesel würde etwa genau so viel CO₂ reduzieren wie es ein CO₂-Preis von 50 Euro pro Tonne könnte“, sagt PIK-Forscherin Anne Zimmer. „Doch eine CO₂-Steuer dieser Höhe wäre in Europa politisch schwer umsetzbar. Würden die einzelnen Staaten jedoch ihre jeweiligen Diesel-Steuervorteile streichen, hätten sie auch das nötige Geld für den Aufbau neuer klima- und umweltfreundlicher Infrastrukturen.“

Weitere Informationen:

Anne Zimmer, Nicolas Koch (2017): Fuel Consumption Dynamics in Europe: Tax Reform Implications for Air Pollution and Carbon Emissions. Transportation Research Part A: Policy and Practice. Pages 22–50
<https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.08.006>

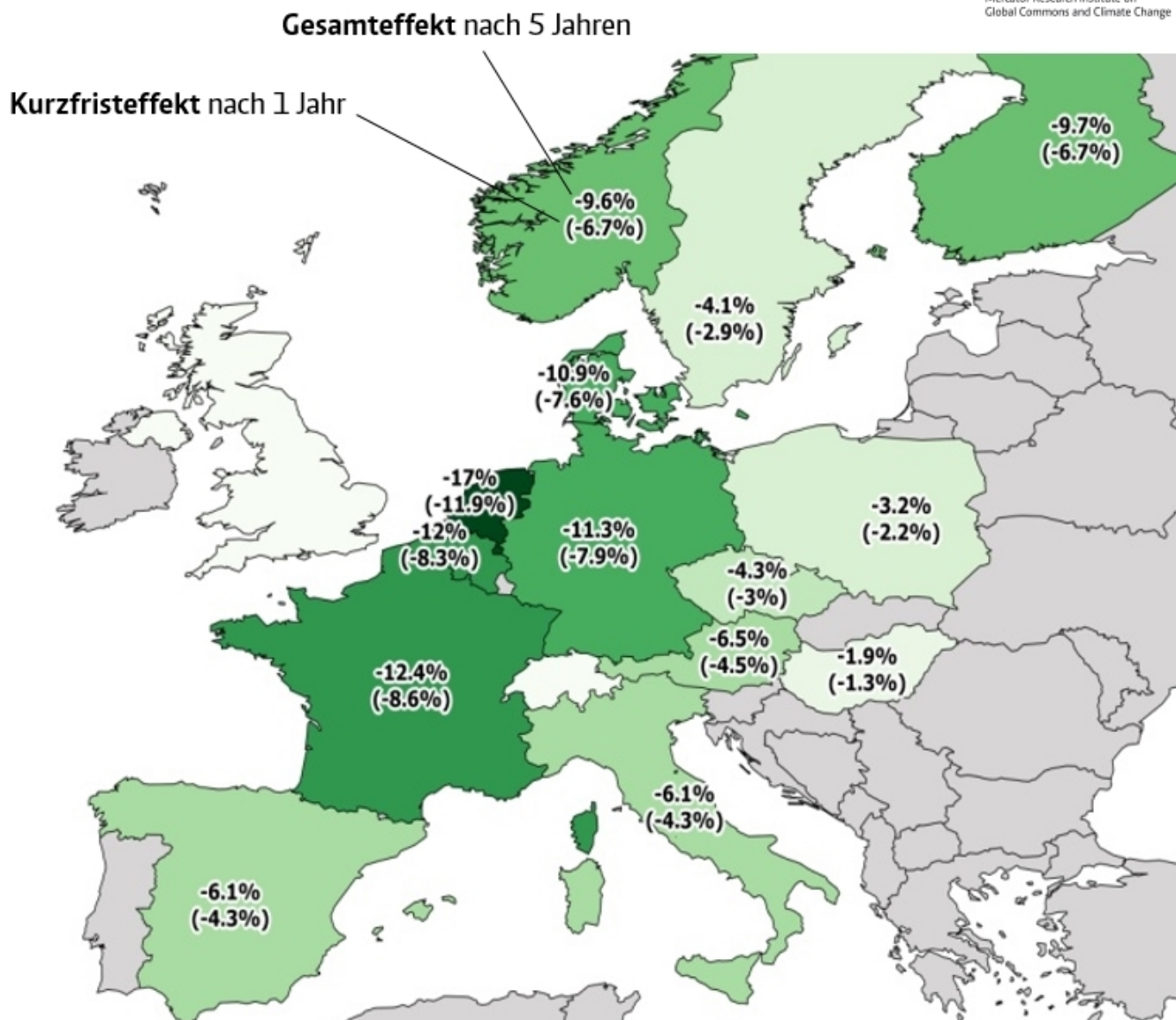
URL for press release: <http://www.mcc-berlin.net>

URL for press release: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.08.006>

CO₂-Reduktion nach Ende des Diesel-Steuervorteils

CO₂-Reduktion nach Ende des Diesel-Steuervorteils
MCC

NO_x-Reduktion nach Ende des Diesel-Steuervorteils



NO_x-Reduktion nach Ende des Diesel-Steuervorteils
MCC