

Aktueller Kommentar

Diesel-Anteil in der EU sinkt 2015, aber nur leicht

4. April 2016

Der Anteil der Diesel-Autos an den Pkw-Neuzulassungen sank im letzten Jahr in der EU-15 um 1,5%-Punkte auf gut 52%. Dies war der vierte Rückgang in Folge. Besonders stark nahm der Diesel-Anteil in Frankreich ab, wo die Regierung den Steuervorteil von Diesel gegenüber Benzin verringern will. In Deutschland nahm der Diesel-Anteil im letzten Jahr dagegen leicht zu. Maßgeblich hierfür war u.a. der hohe Anteil an gewerblichen Neuzulassungen. In den nächsten Jahren rechnen wir mit einem weiteren Rückgang des Diesel-Anteils im europäischen Automarkt. Höhere Kosten für die Diesel-Technologie spielen dabei eine Rolle. Allerdings bleiben gerade für Vielfahrer der geringere Verbrauch und die hohe Reichweite von Diesel-Pkw sowie die niedrigeren Diesel-Preise als wichtige Kaufargumente erhalten. Sofern gravierende staatliche Belastungen für den Diesel-Pkw ausbleiben, ist ein regelrechter Einbruch des Diesel-Anteils im europäischen Automarkt also unwahrscheinlich.

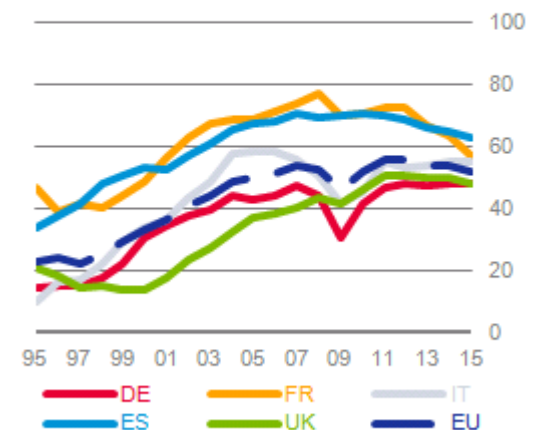
Der Anteil von Diesel-Autos an den Pkw-Neuzulassungen in der EU-15 sank 2015 um 1,5%-Punkte auf 52,2%. Dies war der vierte Rückgang in Folge. 2011 verzeichneten Diesel-Pkw mit damals 56,1% ihren bislang höchsten Marktanteil. Der Diesel-Anteil in der EU-15 liegt noch immer deutlich über dem Niveau der 1990er Jahre, als der Selbstzünder Marktanteile von weniger als 30% der Pkw-Neuzulassungen erreichte. Europa bleibt weltweit der einzige (große) Automarkt, in dem der Diesel-Antrieb einen derart hohen Stellenwert bei den Autokäufern genießt.

Interessant ist die unterschiedliche Entwicklung des Diesel-Anteils in einzelnen EU-Ländern. Beispielsweise sank in Frankreich der Anteil der Diesel-Pkw an den gesamten Neuzulassungen allein 2015 um fast 7%-Punkte auf „nur noch“ 57,2%. Im Jahr 2008 machten Diesel-Autos in Frankreich noch 77,3% des gesamten Neuwagenmarktes aus. Dieser deutliche Rückgang ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass die französische Regierung den bisher existierenden Steuervorteil von Diesel gegenüber Benzin an der Tankstelle schrittweise verringern will. Zudem mehrten sich Diskussionen über Fahrverbote für Diesel-Pkw in bestimmten Innenstädten des Landes (z.B. in Paris). Der sinkende Diesel-Anteil in Frankreich in den letzten Jahren zeigt, dass politische Maßnahmen (Steuern, Ordnungsrecht) bereits dann einen Einfluss auf die Kaufentscheidung der Konsumenten haben, wenn sie lediglich angekündigt werden; die Langlebigkeit eines Autos ist dabei für den Käufer natürlich ein wichtiger Faktor.

In Deutschland nahm der Anteil der Diesel-Autos an den Pkw-Neuzulassungen 2015 dagegen um 0,2%-Punkte zu und liegt mit 48% nur knapp unter dem historischen Höchststand. Ein Grund für diesen Zuwachs dürfte darin liegen, dass 2015 auch der Anteil der gewerblichen Pkw-Neuzulassungen in Deutschland (weiter) gestiegen ist; er erreichte mit 65,8% einen neuen Rekordwert. Bei gewerblichen Autokunden ist der Diesel grundsätzlich beliebter als bei privaten Haltern. Eine Rolle spielt dabei, dass gewerblich genutzte Fahrzeuge im Durchschnitt eine höhere jährliche Laufleistung erreichen. Daher kommen der niedrigere Kraftstoffverbrauch von Diesel-Pkw sowie die gegenüber Benzin günstigeren Dieselpreise besonders zur Geltung. Höhere Anschaffungskosten und Kraftfahrzeugsteuern für Diesel-Pkw können dadurch überkompensiert werden.

Diesel-Anteil in der EU sinkt 2015, aber nur leicht

Anteil der Pkw mit Dieselmotor an den Pkw-Neuzulassungen, %



Quelle: VDA



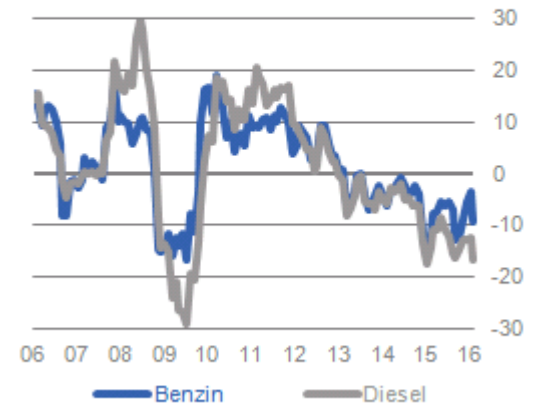
Innerhalb der EU-15 nahm der Diesel-Anteil an den Pkw-Neuzulassungen 2015 in vier Staaten zu (neben Deutschland noch in Italien, den Niederlanden und in Österreich), in allen anderen Ländern war ein Rückgang zu verzeichnen. Die Affäre um den Einbau einer Manipulationssoftware in Diesel-Pkw bei der Volkswagen AG dürfte zum sinkenden Diesel-Anteil im letzten Jahr beigetragen haben. Allerdings ist der Effekt wohl klein. Zum einen fällt der Rückgang des Diesel-Anteils 2015 nicht außergewöhnlich hoch aus, was dafür spricht, dass andere Gründe hierfür ebenfalls maßgeblich waren. Zum anderen wurde die Affäre erst im September 2015 bekannt. Der Einfluss auf die Neuzulassungsstatistik verringert sich schon dadurch, dass zwischen der Bestellung eines Neuwagens und dessen Auslieferung eine gewisse Zeit vergeht. Schließlich dürften nur wenige Kunden versucht haben, jene Bestellungen von Diesel-Pkw zu stornieren, die sie vor Bekanntwerden der Affäre abgegeben haben.

In den nächsten Jahren rechnen wir mit einem weiteren Rückgang des Diesel-Anteils im europäischen Automarkt. Der Kostenaspekt ist dabei relevant: Um nämlich strengere Grenzwerte für die Schadstoffemissionen der Fahrzeuge – bei zugleich praxisnäheren Prüfverfahren – einhalten zu können, müssen die Hersteller und Zulieferer wohl noch mehr als bislang in die Diesel-Technologie investieren. Die Produktionskosten und die Anschaffungspreise für Diesel-Pkw dürften damit stärker steigen als bei Autos mit anderen Antriebstechnologien. In der Folge sinkt – ceteris paribus – die Attraktivität des Diesel-Autos für die Kunden.

Gleichzeitig hat die Automobilindustrie natürlich ein großes Interesse daran, die Schadstoffemissionen von Diesel-Pkw zu senken. Nur so kann die politische Akzeptanz für die Technologie grundsätzlich erhalten bleiben. Und für das Erreichen der CO₂-Flottenziele der Autohersteller bleibt der Diesel aufgrund des geringeren Verbrauchs sowie der niedrigeren spezifischen CO₂-Emissionen immens bedeutsam. Der durchschnittliche Autokäufer wird vor allem auf seinen eigenen Geldbeutel und sein Anforderungsprofil an ein Auto achten. Gerade für Vielfahrer bleiben der geringere Verbrauch und die hohe Reichweite von Diesel-Pkw sowie die (in den meisten europäischen Ländern) niedrigeren Diesel-Preise als wichtige Kaufargumente erhalten. Interessanterweise sanken in den letzten Monaten die Dieselpreise an der Tankstelle (in Deutschland) stärker als die Benzinpreise. Sofern gravierende (kurzfristige) staatliche Belastungen für den Diesel-Pkw ausbleiben, ist ein regelrechter Einbruch des Diesel-Anteils im europäischen Automarkt also unwahrscheinlich.

Dieselpreis zuletzt stärker gesunken als Benzinpreis

Verbraucherpreise für Benzin und Diesel in Deutschland, % gg. Vj.



Quelle: Statistisches Bundesamt



Autor: Eric Heymann (+49) 69 910-31730

mehr zum Research-Bereich **Branchen und Ressourcen**
Aktuelle Kommentare - Archiv

© Copyright 2016. Deutsche Bank AG, Deutsche Bank Research, 60262 Frankfurt am Main, Deutschland. Alle Rechte vorbehalten. Bei Zitaten wird um Quellenangabe „Deutsche Bank Research“ gebeten.

Die vorstehenden Angaben stellen keine Anlage-, Rechts- oder Steuerberatung dar. Alle Meinungsäußerungen geben die aktuelle Einschätzung des Verfassers wieder, die nicht notwendigerweise der Meinung der Deutsche Bank AG oder ihrer assoziierten Unternehmen entspricht. Alle Meinungen können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Die Meinungen können von Einschätzungen abweichen, die in anderen von der Deutsche Bank veröffentlichten Dokumenten, einschließlich Research-Veröffentlichungen, vertreten werden. Die vorstehenden Angaben werden nur zu Informations-zwecken und ohne vertragliche oder sonstige Verpflichtung zur Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Angemessenheit der vorstehenden Angaben oder Einschätzungen wird keine Gewähr übernommen.

In Deutschland wird dieser Bericht von Deutsche Bank AG Frankfurt genehmigt und/oder verbreitet, die über eine Erlaubnis zur Erbringung von Bank-geschäften und Finanzdienstleistungen verfügt und unter der Aufsicht der Europäischen Zentralbank (EZB) und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungs-aufsicht (BaFin) steht. Im Vereinigten Königreich wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Filiale London, Mitglied der London Stock Ex-change, genehmigt und/oder verbreitet, die von der UK Prudential Regulation Authority (PRA) zugelassen wurde und der eingeschränkten Aufsicht der Financial Conduct Authority (FCA) (unter der Nummer 150018) sowie der PRA unterliegt. In Hongkong wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Hong Kong Branch, in Korea durch Deutsche Securities Korea Co. und in Singapur durch Deutsche Bank AG, Singapore Branch, verbreitet. In Japan wird dieser Bericht durch Deutsche Securities Inc. genehmigt und/oder verbreitet. In Australien sollten Privatkunden eine Kopie der betreffenden Produktinformation (Product Disclosure Statement oder PDS) zu jeglichem in diesem Bericht erwähnten Finanzinstrument beziehen und dieses PDS berücksichtigen, bevor sie eine Anlageentscheidung treffen.