

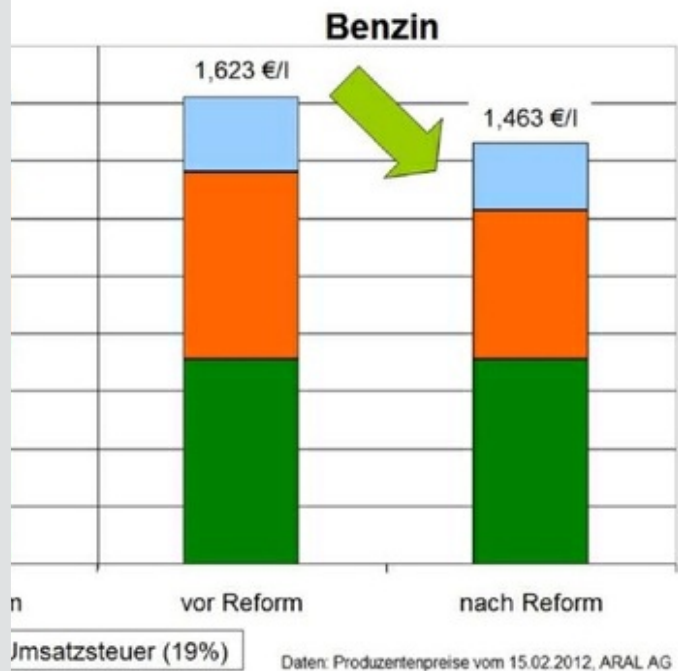
## COMBINED EMISSION CONTROLLING INSTRUMENTS FOR ROAD FREIGHT TRANSPORT

von einzelnen bzw. kombinierten Lenkungsinstrumenten. In den  
für CO<sub>2</sub>e-Emissionen die bestehende Kraftstoffsteuer (sogenannte

	zugehöriges Simulationsszenario
ärtigen Energiesteu-	Basis-Szenario (Referenzfall)
ze entsprechend Ener- sionswirkung (gem. ssion KOM(2011)	Steuer-Szenario
ionshandels (Up- behaltung der gegen- tze	Zertifikate-Szenario
ze und zusätzliche Ein- shandels	Kombi-Szenario

e von 47,04 €-Cent/Liter für Diesel bzw. 65,45 €-Cent/Liter für  
eibehalten, um damit einerseits die bereits existierende Anreizwirkun  
entleistungsunternehmen zu analysieren und um andererseits einer  
ativen zu schaffen.

für die verschiedenen Kraftstoffsorten vorgesehen, da sich diese  
nswirkung eines Kraftstoffs orientieren. Dies bedeutet vor allem, dass  
sel und Benzin in Zukunft umzukehren ist, da Diesel einen höheren  
; Benzin aufweist. Eine mögliche Bruttopreisentwicklung für Diesel ur  
rkommensneutrale Steuerreform angenommen (d. h. die staatlichen  
, außerdem gelten die gegenwärtigen Kraftstoffproduzentenpreise  
uersatzverhältnis von 1:1,461 (Benzin zu Diesel) gemäß dem  
Well-to-Wheel-Energie- und Emissionsfaktoren gemäß DIN EN



ätzlich zur bestehenden Energiesteuer eingeführt, sodass beide  
 ersatz der Steuer durch einen Emissionshandel wird nicht betrachtet.  
 erscheint es unwahrscheinlich, dass die Einnahmen aus der  
 Erlösen aus einer Zertifikateauktion o. Ä. adäquat ersetzbar sind.

s Konzept des Upstream-Ansatzes untersucht. Ein Downstream-  
 en nicht sinnvoll (s. hierzu Kapitel 8 Abschlussbericht zum  
[tsgo.ovgu.de/](http://tsgo.ovgu.de/)). Bei diesem Upstream-Ansatz sind die  
 hweis zuständig. Die entsprechende Zertifikatmenge ergibt sich au:  
 toffen, die jeweils mit den entsprechenden Emissionsfaktoren

Kraftstoffsteuer auf den Energiegehalt und die CO<sub>2</sub>e-Emissionswirkur  
 erung der Variante 2 hinsichtlich der Steuersätze.

ysinstrument für CO<sub>2</sub>e-Emissionen mit möglichen Wechselwirkungen  
 detailliert untersucht werden sollen.

Institutsleitung ▶

**Prof. Dr.-Ing. Hartmut Zadek**

Institut für Logistik und Materialflusstechnik (ILM)  
 Lehrstuhl für Logistik  
 Gebäude 10, Raum 253, Universitätsplatz 2, 39106  
 Magdeburg

✉ [zadek@ovgu.de](mailto:zadek@ovgu.de)

Homepage

Sekretariat ▶