

## **CAMA-Kommentar**

8/2009

### **Fortsetzung der Abwrackprämie – dauerhafte Staatssubventionen für die Automobilindustrie?**

Die Bundesregierung denkt darüber nach, die Abwrackprämie fortzusetzen, um den Absatzeinbruch in der Automobilindustrie weiter abzufedern. Von Mitte Januar 2009 bis Mitte März 2009 sind bereits 285.000 Anträge auf Gewährung der Abwrackprämie eingegangen. Wenn die Abwrackbereitschaft so anhält, werden sehr bald sämtliche Fördermittel in Höhe von 1,5 Mrd. EUR in Anspruch genommen sein. 600.000 Pkws werden dann verschrottet sein, entsprechend viele umweltfreundliche Neuwagen werden gekauft.

Kleinwagenhersteller wie VW und seine ausländische Konkurrenten befürworten eine Fortsetzung der Abwrackprämie, weil sie dadurch einen Auftragsboom verzeichnen. So lagen z.B. bei VW in letzter Zeit die Auftragseingänge um den Faktor drei bis vier über dem sonst üblichen Volumen. Vom Kleinwagen Polo konnten deshalb bereits 40.000 Einheiten mehr als ursprünglich geplant produziert werden. Wegen der positiven Wirkungen auf die Konjunktur, aber auch aus ökologischen Überlegungen spricht sich Bosch für eine Verlängerung der Abwrackprämie aus und hält gleich auch noch eine Abwrackprämie für Kühlschränke und für Heizungen für sinnvoll.

Im Verband der deutschen Automobilindustrie ist eine Verlängerung der Abwrackprämie allerdings umstritten, weil deutsche Premiumhersteller wie BMW, Audi oder Mercedes kaum davon profitieren. Bei BMW sind z.B. bislang nur rund 4.000 Autos mehr verkauft worden. Aus volkswirtschaftlicher Sicht macht eine Fortsetzung der Abwrackprämie ebenfalls keinen Sinn, wie sich im Folgenden begründen lässt.

### **Volkswirtschaftliche Wirkungen einer Fortsetzung der Abwrackprämie**

Gemäß dem CAMA-Kommentar 7/2009 steht es außer Zweifel, dass der Staat die Automobilindustrie unterstützen musste, weil diese für die deutsche Wirtschaft zentrale Branche in Gefahr war. Deshalb hat die Bundesregierung im Rahmen der Konjunkturpakete I und II wirtschaftspolitische Instrumente ergriffen, die die volkswirtschaftlich bedeutsame und strukturell gesunde Automobilindustrie sowohl indirekt durch Förderung von Investition und

Konsum (z.B. durch Verlängerung der Bezugsdauer von Kurzarbeitergeld und Senkung der Einkommenssteuer) als auch direkt z.B. durch die Abwrackprämie stützen sollen.

Der volkswirtschaftliche Wirkungsmechanismus der Abwrackprämie lässt einen Anstieg des BIP, des privaten Konsums und privaten Investitionen erwarten, die sich bei Einrechnung der Wirkungen der staatlichen Instrumente in das CAMA-Modell zur Prognose des Automobilabsatzes in Deutschland auch zeigen: durch die Abwrackprämie kam es 2009 zu einem Anstieg des Pkws-Absatzes. Außerdem konnte die Erwartungsbildung der einzelnen Wirtschaftssubjekte positiv beeinflusst werden, das Vertrauen wuchs und das Konsumklima verbesserte sich spürbar.

Dennoch sind die Kosten dieser Erfolge hoch. Bei 600.000 Anträgen auf Abwrackprämie werden nicht 600.000 zusätzliche Pkw verkauft, wie es Lobbyisten behaupten. Es ist zu berücksichtigen, dass etwa 77.000 der im ersten Halbjahr 2009 infolge der Abwrackprämie getätigten Neuwagenkäufe auf Nachfrageverschiebungen (weil der Kauf 2008 verschoben oder von 2010 vorgezogen wurde) und etwa 383.000 Einheiten auf Mitnahmeeffekte (weil der Kauf für 2009 ohnehin geplant war) zurückzuführen sind. Damit beläuft sich der zusätzliche Absatz (durch Substitution von Gebrauchtwagenkäufen durch Neuwagenkäufe) nur auf etwa 140.000 Fahrzeuge, die bei 1,5 Mio. EUR Kosten der Prämie und ca. 3.300 EUR zusätzliche Mehrwert- und Gewerbesteuererinnahmen für jedes verkaufte Auto mit rund 7.400 EUR. pro Fahrzeug subventioniert werden müssen.

Eine Fortsetzung der Absatzprämie würde die gleichen Kosten pro zusätzlich verkauftem Fahrzeug verursachen, hätte jedoch deutlich geringere Wirkungen (weniger zusätzlicher Absatz) als die erste Runde.

Die Nachfrageverschiebung aus der Vergangenheit ist ausgereizt, alle Personen, die 2008 mit dem Fahrzeugkauf auf die Abwrackprämie gewartet haben, werden den Kauf inzwischen getätigt haben. Vorzieheffekte werden auch seltener. Damit würde ein weiterer Absatzboom selbst bei den Kleinwagen ausbleiben. Es käme zwar neben den Mitnahmeeffekten auch weiterhin zu Mehrverkäufen infolge der Substitution von Gebrauchtwagenkäufen durch Neuwagenkäufe, aber in geringerem Maße, weil viele Kunden die Abwrackprämie schon genutzt haben und die Marktsegmente der Kleinwagen begrenzt sind. Damit müsste jeder zusätzlich verkaufte Pkw mit noch mehr als 7.400 EUR subventioniert werden, das käme einer wirtschaftspolitisch unzulässigen Dauersubventionierung der Automobilindustrie gleich, die den durch die Finanz- und Wirtschaftskrise ausgelösten Abwärtstrend beim Automobilabsatz nur anhalten, aber nicht umkehren kann.

Nur mit positiver Erwartungsbildung lässt sich eine Fortsetzung der Abwrackprämie kaum rechtfertigen. Insbesondere, wenn man berücksichtigt, dass die zusätzlichen Käufe vor allem in den unteren Marktsegmenten bei Kleinwagen erfolgen, so dass – mit Ausnahme von VW – die deutschen Automobilhersteller, die vor allem in den mittleren und oberen Segmenten anbieten, davon kaum profitieren können. Bei VW werden die von der Abwrackprämie besonders positiv betroffenen VW- und Seatmodelle zudem in Spanien, Brasilien und in der Tschechischen Republik gefertigt. Außerdem dürfte infolge die Substitution der Gebrauchtwagen durch Neuwagen der Gebrauchtwagenmarkt (mit Ausnahme der Jahreswagen) deutliche Verluste hinnehmen müssen.

## **Alternativen zur Abfederung des Absatzeinbruchs in der der deutschen Automobilindustrie**

Die Auslösung gesamtwirtschaftlicher Wachstumsprozesse hätte angesichts der eingesetzten Mittel wirksamer erfolgen und stärker auf die deutschen Automobilhersteller und auch auf die Automobilzulieferer ausgerichtet werden müssen.

Zielführender wäre es gewesen, direkte Anreizmechanismen für den Kauf höherpreisiger Pkws zu schaffen, z.B. zinsverbilligte KfW-Kredite für den Kauf von Pkws mit besonders umweltverträglicher Technologie und einem Anschaffungspreis von über 10.000 EUR für private Kunden. Auch wäre es sinnvoll gewesen, zu überdenken, warum die Abwrackprämie der Bundesregierung nur an Privatpersonen vergeben wird, obwohl gerade die deutschen Automobilhersteller den größten Teil ihres Absatzes mit gewerblichen Kunden erwirtschaften. Außerdem stellt sich die Frage, warum Zulieferer nur indirekt durch die Förderung des Automobilabsatzes von den wirtschaftspolitischen Maßnahmen angesprochen werden, obwohl sie von der Absatzkrise zuerst und sehr direkt betroffen werden.

Grundsätzlich wären Versuche zur Begrenzung der Absatzkrise in der Automobilindustrie auf gesamteuropäischer oder bilateraler Ebene zu begrüßen gewesen, da hierdurch nicht nur der innerdeutsche, sondern darüber hinaus der europäische Automobilabsatz gezielt stimuliert werden könnte.

Diese Überlegungen wurden aber nicht aufgegriffen. Jetzt muss vor allem eine weitere Subventionierung der Automobilindustrie verhindert werden. Deshalb darf die Abwrackprämie nicht fortgesetzt werden.

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Kommentar?

[info@cama-automotive.de](mailto:info@cama-automotive.de) – wir antworten umgehend!