



Stellungnahme zur Öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft und Technologie zum Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD zur Aufstockung der Mittel für die Abwrackprämie am 13. Mai 2009

Vorbemerkungen und Zusammenfassung

1. Die Abwrackprämie ist ökonomisch unsinnig und ökologisch fragwürdig. Funktionierende PKWs werden verschrottet und Ressourcen dafür verwendet, neue Autos zu bauen, die man eigentlich noch nicht bräuchte. Die staatlich subventionierte Vernichtung von Gegenständen, die noch einen Gebrauchs- und auch Marktwert haben, stellt eine in diesem Umfang wohl (hoffentlich) einmalige, staatlich herbeigeführte Vernichtung von Vermögen dar.
2. Auch die Behauptung, dass neue Autos schadstoffärmer sind als Neuwagen, ist oft nicht richtig. Ganz im Gegenteil sind ältere PKWs oftmals leichter und damit CO₂-sparender. Heute gehört die Klimaanlage oftmals zur Serienausstattung, und viele Autos sind einfach größer als früher. Der technische Fortschritt schlägt sich nicht in reduziertem Benzinverbrauch nieder, sondern in besserer Ausstattung und höherem Gewicht. Zudem wird die Umwelt auch durch die Produktion der neu verkauften PKWs belastet. Für die Umwelt kommt daher nichts dabei heraus. Daher hat sich auch der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) bereits kritisch zu dem Programm geäußert und die sofortige Einstellung der Abwrackprämie gefordert.
3. Mit Umwelt hat das Programm daher kaum etwas zu tun. Statt Umweltprämie könnte man auch den Namen „Kulturprämie“ oder „Solidaritätsprämie“ nehmen– das hat mit der Verschrottung funktionsfähiger Autos genauso wenig zu tun wie der Umweltschutz.
4. Es bedarf keiner wissenschaftlichen Höchstleistung, um festzustellen, dass es nicht sinnvoll sein kann, das Vernichten von Wertgegenständen (denn das sind funktionsfähige PKWs schließlich) zu belohnen. Ökonomisch besonders unsinnig ist es, die Prämie an die Verschrottung der PKWs zu koppeln, d.h. an die Vernichtung von realen Werten.

Weitere ökonomische Konsequenzen der Abwrackprämie

5. Abgesehen von dem offensichtlichen Problem der Vernichtung wirtschaftlicher Werte, gibt es aber eine Reihe weiterer ökonomischer Probleme, die im Folgenden benannt werden.
6. *Erstens* ist die Abwrackprämie nicht nachhaltig. Sie entfacht ein kurzfristiges Konjunkturfieber, die heutige Nachfrage wird in den nächsten Jahren jedoch fehlen. Investitionen in Infrastrukturen (wie z.B. Telekommunikation oder Verkehr), in verbesserte Kinderbetreuungsmöglichkeiten, in den Gesundheitssektor oder in Bildung und Wissenschaft hingegen wirken nachhaltig.

7. Da die heute durch die Abwrackprämie ausgelöste Nachfrage in naher Zukunft fehlen wird, ist sehr fraglich, ob es dadurch gelingt, auch langfristig Arbeitsplätze zu erhalten. Einige Unternehmen werden durch die Maßnahme „künstlich beatmet“. Lebensverlängernde Maßnahmen führen jedoch nicht zwangsläufig zu einer Gesundung.
8. *Zweitens* führt die Abwrackprämie zu Wettbewerbsverzerrungen (a) innerhalb der Automobilbranche und (b) zwischen verschiedenen Sektoren der Volkswirtschaft. Innerhalb der Automobilwirtschaft findet eine Verzerrung zu Gunsten von Kleinwagen und zu Lasten der Premiummarken statt. Premiummarken werden vor allem von deutschen Herstellern produziert, während Kleinwagen auch in Asien, Ost-Europa, Italien, Frankreich und Spanien produziert werden. In der Tat wird ein Großteil der nachgefragten Kleinwagen außerhalb von Deutschland produziert. Audi, Mercedes, BMW oder Porsche und deren Arbeitnehmer und Zulieferer haben hingegen kaum etwas von der Abwrackprämie. Dementsprechend hat sich auch der Vorstandsvorsitzende der Daimler AG, Dieter Zetsche, gegen die Aufstockung der Mittel für die Abwrackprämie ausgesprochen.¹
9. In der Tat führen Kleinwagen aufgrund der Förderung die Zulassungsstatistiken an. Das führt dazu, dass neben Massenherstellern wie VW, Opel oder Ford primär ausländische Hersteller aus Frankreich, Korea oder Japan Kapital aus der deutschen Abwrackprämie schlagen. Luxushersteller wie Mercedes und BMW gehen dagegen fast vollständig leer aus.
10. Nach Angaben des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle entfallen knapp über 14% der Absatzzahlen durch die Abwrackprämie auf VW – dies ist jedoch unterdurchschnittlich verglichen mit den sonst üblichen knapp 20%, welche sonst bei Neuzulassungen auf VW entfallen (mehr oder weniger konstant zwischen 2000 und 2007). Hingegen profitieren Hersteller aus Asien und Frankreich sowie Fiat und auch Skoda weit überdurchschnittlich. Der Anteil von Opel und Ford entspricht in etwa dem Anteil an Neuzulassungen von 2000 bis 2007.
11. Auch zwischen verschiedenen Sektoren kommt es zu Verzerrungen. So werden andere Käufe (z.B. Möbel) heute zurückgestellt und stattdessen Autokäufe vorgezogen. Damit wird die Wirtschaftskrise für die Hersteller anderer hochwertiger, dauerhafter Produkte (insbesondere Möbel) durch die Abwrackprämie noch verschärft. Die einseitige Förderung von Automobilkäufen ist ökonomisch nicht zu rechtfertigen.
12. *Drittens* führt die Abwrackprämie bei einem Großteil der Gebrauchtwagen zu einem Wertverlust. Davon betroffen sind insbesondere Gebrauchtwagen der Baujahre 2001 bis 2007. Während die Gebrauchtwagen mit einem Baujahr 2000 und jünger tendenziell im Wert ebenso steigen wie Jahreswagen, ist für einen Großteil der Gebrauchtwagen das Gegenteil der Fall. Millionen von Gebrauchtwagen verlieren an Wert. Deren Besitzer zahlen heute schon indirekt für die Abwrackprämie.
13. *Viertens* sind zahlreiche Branchen indirekt negativ betroffen. Dies betrifft neben Gebrauchtwagenhändlern in Zukunft vor allem freie KfZ-Werkstätten, für die massive Auftragsrückgänge zu prognostizieren sind.
14. *Fünftens* sind gebrauchte Autos aus Deutschland seit Jahren gefragte Exportschlager in Afrika, im Libanon, in manchen Staaten Osteuropas oder Zentralasiens. Dort laufen deutsche PKWs zu Hunderttausenden, weil sie so robust sind. Nach Berechnungen von Professor

¹ Vgl. *Die Welt* vom 25. März 2009: „Daimler-Chef gegen verlängerte Abwrackprämie“, online unter: <http://www.welt.de/wirtschaft/article3439137/Daimler-Chef-gegen-verlaengerte-Abwrackpraemie.html>

Dr. Hans-Werner Sinn (CESifo und Universität München) hat Deutschland im Jahr 2006 rund 517.000 Gebrauchtwagen nach Afrika, Osteuropa und Zentralasien exportiert und dadurch sechs Milliarden Euro Erlöse.² Nun werden fünf Milliarden Euro dafür ausgegeben, einen Teil dieser Exporterlöse zu vernichten und die Autos stattdessen in die Schrottpresse zu stecken.

15. *Insgesamt* gesehen soll für die Abwrackprämie ein Milliardenprogramm mit ökologisch und ökonomisch sehr zweifelhaftem Nutzen aufgelegt werden. Der deutsche Steuerzahler kurbelt temporär vor allem im Ausland die Autoproduktion an, bezahlt für die Vernichtung funktionsfähiger Autos und von Exporterlösen, und er induziert Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der heimischen Automobilwirtschaft. Politisch mag die Abwrackprämie eine gute Idee sein, ökonomisch ist sie es ganz sicher nicht.

² Vgl. *Wirtschaftswoche* vom 4.2.2009: Unsinnige Abwrackprämie, online unter:
<http://www.wiwo.de/politik/unsinnige-abwrackpraemie-385672/>