

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe • Postfach 15 01 62 • 53040 Bonn

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Wirtschaft und Technologie
Frau Vorsitzende
Bundesministerin a.D. Edelgard Bulmahn, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

per E-Mail: Ursula.Zober@bundestag.de

Abteilung: Hauptgeschäftsführung

Ansprechpartner/in: Dr. Axel Koblitz
Telefon: 0228/91 27-110
Telefax: 0228/91 27-153
E-Mail: Koblitz@kfzgewerbe.de

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Unser Zeichen: Ko./L.

Datum: 11. Mai 2009

**Öffentliche Anhörung zum Gesetzentwurf der Fraktionen der CD/CSU und SPD
Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens „Investitions- und Tilgungsfonds“
- BT-Drs. 16/12662 -**

Sehr geehrte Frau Bulmahn,
sehr geehrte Damen und Herren,

zur Vorbereitung der Anhörung nehmen wir wunschgemäß schriftlich zum Anhörungsgegenstand wie folgt Stellung:

Zusammenfassung

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe bewertet die als Bestandteil des Konjunkturpakets II eingeführte Umweltprämie insgesamt positiv. Der Automobilhandel – wie auch die Automobil- und Zulieferindustrie – befand sich vor Verabschiedung des Konjunkturpakets II in einer prekären und für viele Betriebe existenzbedrohenden Situation. In dieser Lage erwies sich die Umweltprämie als wertvolle und in ihren Auswirkungen unerwartet wirkungsvolle Unterstützungsmassnahme zum Erhalt von Unternehmen und Arbeitsplätzen. Es wurden zwar auch negative Begleiterscheinungen im Werkstattgeschäft mit älteren Fahrzeugen wie auch im Gebrauchtwagenhandel verzeichnet, denen gegenüber aber die oben skizzierten Vorteile der Maßnahme insgesamt betrachtet überwiegen. Das Deutsche Kraftfahrzeuggewerbe zieht deshalb eine unter dem Strich positive Bilanz.

Im einzelnen:

Zum Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Der ZDK ist die Spitzenorganisation der etwa 39.000 Autohäuser und Kfz-Werkstätten in Deutschland. Diese Betriebe beschäftigen etwa 460.000 Arbeitnehmer, darunter rund 90.000 Auszubildende. Direkte Mitglieder des ZDK sind zum einen 15 Landes(innungs-)verbände, denen insgesamt 237 Innungen des Kfz-Handwerks angehören. Zum anderen sind Mitglieder des ZDK 42 Fabrikatsverbände, zu denen sich autorisierte Händler und Servicepartner der jeweiligen Automobilhersteller und –importeure zusammengeschlossen haben.

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V. (ZDK)

Zur Lage im Automobilhandel vor Verabschiedung der Umweltprämie

Nach einem mit 3,47 Millionen Pkw-Neuzulassungen recht erfreulichen Jahr 2006 erlebte der Neuwagenmarkt im Folgejahr mit 3,15 Millionen Neuzulassungen einen massiven Rückgang. Die Hoffnungen waren auf deutlich bessere Zahlen im Jahr 2008 gerichtet.

Diese Hoffnungen zerstoßen jedoch spätestens mit den Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise, die sich mit Rückgängen von 8,2 % (Oktober), 17,7 % (November) und 6,6 % (Dezember) gegenüber den ohnehin schon schwachen Zahlen der jeweiligen Vorjahresmonate niederschlugen. Der Neuwagenhandel in Deutschland schrieb im Schnitt erstmals rote Zahlen! Die Gesamtzahl von immerhin noch 3,09 Millionen Neuzulassungen im Jahre 2008 erscheint angesichts des Verlaufs des letzten Quartals eher beschönigend, zumal die Auftragseingänge als Vorboten des künftigen Pkw-Absatzes noch deutlich stärker wegbrachen als die Neuzulassungen. Sämtliche Vorzeichen deuteten deshalb zur Jahreswende darauf hin, dass sich die Automobilwirtschaft und insbesondere der Automobilhandel auf eine verheerende Entwicklung im Jahre 2009 gefasst machen mussten.

Aus dieser Situation heraus sprach sich das Deutsche Kraftfahrzeuggewerbe – mit anderen – vor dem Hintergrund positiver Erfahrungen in anderen Ländern für die Auslobung einer Verschrottungsprämie zur Ankurbelung des Fahrzeugabsatzes aus.

Auswirkungen der Umweltprämie

Die Umweltprämie hat sich als die mit Abstand wirksamste Maßnahme des Konjunkturpakets II erwiesen. Die enorme Resonanz bei den Autofahrern, von welcher die Zahl von inzwischen über 1,4 Millionen Prämienanträgen zeugt, übertraf unsere Erwartungen wie auch diejenigen aller anderen Branchenorganisationen bei weitem. Zwar konzentrierte sich dieser Nachfragezuwachs – insoweit erwartet – auf die unteren Fahrzeugsegmente. Hier aber erschloss die Prämie, wie wir vielfachen Berichten aus Mitgliedskreisen entnehmen konnten, dem Neuwagenmarkt ganz neue Kundenkreise. Viele Käufer wurden durch die Umweltprämie erstmals dazu bewogen und in die Lage versetzt, einen neuen Pkw zu erwerben.

Vor diesem Hintergrund sind auch Veröffentlichungen teils jüngeren Datums zu relativieren, wonach die Umweltprämie vor allem Mitnahmeeffekte produziert und zu nur verhältnismäßig wenigen echten Zusatzkäufen geführt habe: Es mag sein, dass mancher Halter eines über 9 Jahre alten Fahrzeugs auch ohne die Umweltprämie in absehbarer Zeit einen Autokauf erwogen hätte. Er hätte dann aber in aller Regel einen anderen Gebrauchtwagen erworben und kein Neufahrzeug! Dies ist auch aus Sicht des Fiskus von Interesse, denn ein Gebrauchtwagenkauf führt entweder überhaupt nicht zu Mehrwertsteuereinnahmen (Kauf von Privat) oder aber lediglich zur sog. Differenzbesteuerung (Kauf vom Händler).

Eine Einschätzung der hypothetischen Entwicklung des deutschen Neuwagenmarkts ohne Verabschiedung der Umweltprämie als Parameter für die Wirksamkeit dieser Fördermaßnahme ist zwar zwangsläufig mit Unsicherheiten behaftet. Indikatoren sind aber zum einen die Zuwächse bei den Neuzulassungen von 21,5 % (im Februar als erstem vollem „Prämienmonat“), 39,9 % (März) und 19,4 % (April) im Jahre 2009. Zum anderen ist aufschlussreich ein Blick auf andere europäische Märkte, in denen zu Jahresbeginn – zunächst ohne vergleichbare Unterstützungsmaßnahmen – die Neuzulassungen teilweise um bis zu 50 % zurückgingen! Ein vergleichbarer Absatzeinbruch am Automobilstandort Deutschland hätte zahlreiche Unternehmen aus dem Bereich der gesamten Automobilwirtschaft an den Rand der Insolvenz geführt – und

möglicherweise darüber hinaus. Von daher dürfte die Umweltprämie eine insgesamt deutlich sechsstellige Zahl von Arbeitsplätzen gesichert haben.

Aufstockung der Fördermittel

Was die Aufstockung des Fördertopfs aus dem zu errichtenden Sondervermögen „Investitions- und Tilgungsfonds“ betrifft, ist ein Blick auf die Situation vor Bekanntgabe dieser Aufstockung geboten:

Dass die ursprünglich bereit gestellten Mittel von 1,5 Milliarden Euro die unerwartet hohe Nachfrage von Käuferseite nicht würden befriedigen können, zeigte sich sehr rasch, spätestens im Laufe des Monats März. In der Folge kam es zu zunehmender Verunsicherung bei Autokäufern und bei dem Automobilhandel, ob Anträge auf Gewährung der Prämie noch positiv beschieden oder aber wegen Erschöpfung der Fördermittel erfolglos bleiben würden. Eine Änderung des Antragsverfahrens, mit der die Möglichkeit rangwahrender Reservierung der Prämie eingeführt wurde, konnte dieses Problem nicht vollständig lösen. Es bestand deshalb dringender weiterer Handlungsbedarf. Vor diesem Hintergrund plädierte der ZDK für die Einführung eines verbindlichen Stichtags, bis zu dem jeder Antrag auf Gewährung der Umweltprämie – die Erfüllung der formellen und materiellen Kriterien vorausgesetzt – positiv beschieden wird. Auch damit wäre natürlich faktisch eine Aufstockung der Fördermittel verbunden gewesen.

Im Hinblick auf die Planbarkeit der aufzuwendenden Mittel hätte eine solche Stichtagsregelung allerdings den Nachteil gehabt, dass die Höhe der zusätzlich benötigten Mittel nicht genau absehbar gewesen wäre. Vor diesem Hintergrund kam es offenbar zu der angekündigten Aufstockung um den konkret bezifferten Betrag von weiteren 3,5 Milliarden Euro. In Kombination mit dem neuen Antragsverfahren, welches dem Antragsteller ohne Berücksichtigung der Lieferzeit des bestellten Fahrzeugs eine tagesaktuelle Betrachtung auf die noch verfügbaren Fördermittel gestattet, ist auch die Erhöhung des Fördervolumens um einen festen Betrag geeignet, die aufgetretene Verunsicherung auszuräumen, die Gewährung der Prämie kalkulierbar zu machen und die bestehende Nachfrage zu befriedigen.

Angesichts der inzwischen deutlich abflachenden Kurve neuer Anträge halten wir es allerdings für durchaus möglich, dass die zusätzlich bereitgestellten Mittel bis zum Jahresende nicht vollständig ausgeschöpft werden.

Begleiterscheinungen der Umweltprämie für das Werkstattgeschäft

Vor allem nach der Bekanntgabe einer Aufstockung der Fördermittel gab es aus dem Kfz-Gewerbe auch kritische Stimmen, insbesondere im Hinblick auf die Konsequenzen für das Werkstattgeschäft mit älteren Fahrzeugen sowie auf den Gebrauchtwagenhandel. Dazu folgendes:

Über 9 Jahre alte Fahrzeuge, die im Tausch gegen ein prämiengefördertes Neufahrzeug verschrottet werden, mindern durch ihr Verschwinden vom Markt das Servicepotenzial freier Werkstätten und – in umso geringerem Maße, je höher das Alter des Fahrzeugs ist – auch der vertragsgebundenen Werkstätten. Die stattdessen angeschafften Neufahrzeuge bieten hierfür angesichts ihres zunächst geringeren Wartungs- und Reparaturbedarfs keine vollständige Kompensation. Daraus resultieren zum Teil Umsatzrückgänge im Werkstattgeschäft, die sich der Höhe nach nicht generalisieren lassen, aber je nach Betrieb durchaus spürbar ausfallen. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass zur Jahreswende über 41 Millionen Pkw in Deutschland

zugelassen waren, wovon über 16 Millionen ein Alter von mehr als 9 Jahren aufwiesen. Selbst bei voller Ausschöpfung der Fördermittel, was einer Verschrottung von zwei Millionen Altfahrzeugen entspräche, gäbe es also immer noch ein beträchtliches Potenzial von Fahrzeugen dieses Alterssegments für das Werkstattgeschäft.

Dabei ist auch darauf hinzuweisen, dass bei vielen der verschrotteten oder noch zur Verschrottung anstehenden Altfahrzeuge keine regelmäßige Wartung mehr erfolgte und nur noch die allernötigsten Reparaturen durchgeführt wurden – und auch das nicht immer ordnungsgemäß in der Fachwerkstatt. Das Verschwinden solcher Fahrzeuge führt deshalb zu einem verschmerzbaeren Verlust für das Werkstattgeschäft, gleichzeitig aber zu einem deutlichen Gewinn an Verkehrssicherheit und Umweltschutz. Alles in allem sind Klagen über prämienbedingte Einbußen im Werkstattgeschäft zwar dem Grunde nach berechtigt, der Höhe nach sind diese Einbußen aber für das Kfz-Handwerk verkraftbar.

Auswirkungen auf das Gebrauchtwagengeschäft

Zum Gebrauchtwagengeschäft ist anzumerken, dass die verschrotteten Altfahrzeuge dem Gebrauchtwagenmarkt entzogen werden und deshalb das Angebot von Fahrzeugen im unteren Preissegment tendenziell verknappt wird. Dabei erstreckt sich diese Wirkung durchaus auch auf Fahrzeuge mit einem aktuellen Verkehrswert von mehr als dem Prämienbetrag von 2.500,-- Euro; denn diverse Automobilhersteller fördern den Absatz durch zusätzliche Unterstützungsmaßnahmen über die staatliche Prämie hinaus, so dass auch Altfahrzeuge mit einem höheren Verkehrswert verschrottet werden. Andererseits kann angesichts der oben genannten Zahlen keine Rede davon sei, dass Fahrzeuge mit einem Alter von über 9 Jahren vom Gebrauchtwagenmarkt verschwunden wären.

Bei jüngeren Gebrauchtwagen ergibt sich zur Zeit ein anderes Bild: Diese Fahrzeuge stehen stärker als zuvor in Konkurrenz zu den prämiengeforderten Neu- und Jahreswagen. Das erschwert die Absetzbarkeit dieser Gebrauchtwagen und mindert ihren Wert in der Hand des Anbieters. Da jedoch die Umweltprämie längstens bis zum Ende des laufenden Jahres gewährt wird, dürfte sich die Nachfrage danach wieder stärker dem Gebrauchtwagenmarkt zuwenden, was die Begleiterscheinungen der Umweltprämie auch dort verkraftbar erscheinen lässt.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Axel Koblitz