



# IWH-Pressemitteilung 29/2009

**OHNE SPERRFRIST**

**Ansprechpersonen:**  
**Prof. Dr. Dr. h. c. Ulrich Blum (Tel.: 0345/7753-700)**  
**Sabine Freye (Tel.: 0345/7753-702)**

Die Abwrackprämie – wer zahlt die Zeche?

Halle (Saale), den 5. Mai 2009

---

Kleine Märkerstraße 8, 06108 Halle (Saale) Postfach 11 03 61, 06017 Halle (Saale)  
Tel.: (0345) 7753-60 Fax: (0345) 7753 820 <http://www.iwh-halle.de>

## Die Abwrackprämie – wer zahlt die Zeche?

Die Abwrackprämie als Mittel der Konjunkturstabilisierung ist in die Diskussion gekommen. Nicht nur die Verlängerung der Antragsfrist hat hierzu beigetragen – schon früh fragten Ökonomen und wirtschaftspolitisch Versierte, welche möglichen Nutzen – und entgegenstehenden Kollateralschäden – mit dieser Form der Konjunkturpolitik verbunden sind. Es fällt ausgesprochen schwer, die wirtschaftlichen Effekte genau zu beziffern. Bisher fehlt beispielsweise eine belastbare Angabe über die Alters-, Marken- und Typenstruktur der abgewrackten Pkws. Hier soll der Versuch einer ersten Abschätzung der Kosten bzw. Erträge für Deutschland unternommen werden.

Die **Abwrackprämie** wird den Staat bei vollständiger Ausschöpfung durch zwei Mio. Pkw-Zulassungen rund fünf Mrd. Euro kosten. Bezogen auf den durchschnittlichen jährlichen inländischen Pkw-Absatz der letzten neun Jahre von 3,3 Mio. Pkw ergibt das eine Förderquote von fast zwei Dritteln (61%). Den Belastungen des Bundeshaushalts stehen zusätzliche Einnahmen von insgesamt rund zwölf Mrd. Euro entgegen. Diese setzen sich aus 5,5 Mrd. Euro an Mehrwertsteuereinnahmen sowie aus 6,3 Mrd. Euro zusammen, die sich aus Steuern und Abgaben aus der dem Absatz vorgelagerten Produktionsverflechtung (Multiplikatoransatz) ergeben. In welchem Umfang Mitnahmeeffekte auftreten und welcher Anteil des Absatzes tatsächlich der reinen Stabilisierung zuzurechnen ist, ist schwer zu fassen. Eine Förderung von fast zwei Dritteln des normalen Jahresabsatzes würde nämlich unterstellen, dass die Wirtschaftskrise den Jahresabsatz 2009 auf etwas über 1,2 Mio. Fahrzeuge zusammenbrechen lassen würde. Das ist gänzlich unglaubwürdig.

Geht man von dem starken Absatzeinbruch des Januars 2009 in Höhe von 14% gegenüber dem Vergleichsmonat des Vorjahres aus,<sup>1</sup> so würde sich auf dem Weg der einfachen Fortschreibung aufs Jahr gerechnet in Deutschland ein Minderabsatz von rund 436 000 Pkw ergeben. Als Konsequenz dieser Annahme wären etwas über 1,5 Mio. Fahrzeuge auch ohne die Einführung der Abwrackprämie gekauft worden. Bei ihnen ist somit ein so genannter „Mitnahmeeffekt“ zu beobachten. Ökonometrische Modelle, die einen weit kleineren Absatzeinbruch vorhersagen würden, werden nicht weiter verfolgt, weil die Finanzkrise, aber auch die extrem hohen Treibstoffpreise, möglicherweise das Kaufverhalten nachhaltig verändert haben.

Auf der Basis der gegenwärtigen Entwicklungen ist anzunehmen, dass die Abwrackprämie den massiven Einbruch von 14% abgefangen hat. Der Jahresabsatz dürfte nach heutiger Einschätzung somit bei rund 3,1 Mio. Fahrzeugen liegen. Wird der Absatzzrückgang des Januars 2009 als Referenz angesetzt, dann sind 25% der Käufe auf die Abwrackprämie zurückzuführen („Lenkungseffekt“). Die restlichen 75% der durch die Abwrackprämie gestützten Pkw-Käufe resultieren aus Mitnahmeeffekten.

Die Abwrackprämie löst Verdrängungseffekte für andere Wirtschaftszweige aus, weil kurzfristig „Geld nur einmal ausgegeben werden kann.“ Infolge des hohen Importanteils bei der Fahrzeugproduktion liegt der direkte fiskalische Effekt (für Steuern und Abgaben) pro 1 000 Euro für Pkw-Käufe bei rund 220 Euro. Addiert man die entsprechende Mehrwertsteuer von 190 Euro, so ergeben sich 410 Euro an Mittelzuflüssen für den Staat. Wird der Betrag von 1 000 Euro hingegen entsprechend der üblichen Ausgabenstruktur der Haushalte verwendet, dann liegt zwar das Steuer- und Abgabenaufkommen mit 400 Euro deutlich höher, aber der wirksame Mehrwertsteuersatz liegt bei nur knapp 10%,<sup>2</sup> sodass sich für den Fiskus Einnahmen von 500 Euro ergeben. Betrachtet man allein die Verwendung des zusätzlichen Einkommens durch die Konsumenten, dann verschwindet der Anteil mehrwertsteuerfreier Güter, und zugleich steigt der Importanteil der Konsumgüter. Der gesamte fiskalische Effekt aus der Verdrängung dürfte sich für Deutschland insgesamt

<sup>1</sup> Diese Betrachtung entspricht auch den Zahlen der anderen europäischen Länder, die im ersten Quartal einen Absatzeinbruch von 17% meldeten.

<sup>2</sup> Die Mehrwertsteuersätze der privaten Haushalte schwanken je nach Konsumgut zwischen 7% und 19% sowie 0% bei Mieten und staatlichen Leistungen. Wegen der hohen Bedeutung lokaler Güter liegt der Importanteil an allen Konsumgütern bei nur 22%. Gewichtet man die Mehrwertsteuersätze mit der Verbrauchsstruktur, so erhält man einen Durchschnittssatz von 9,8% (~10%).

bei nicht mehr als 50 Euro pro 1 000 Euro Ausgaben, also bei 5%, bewegen. Aufgrund des Volumens der Allokationsverschiebung sind das bei den echt durch die Prämie ausgelösten Käufen (also dem „Lenkungseffekt“) von unterstellten 500 000 Pkw etwa 400 Mio. Euro. Weiterhin verlieren Mitarbeiter in den Werkstätten ihre Arbeit. Dieser Effekt wird mit 100 Mio. Euro beziffert. Der **fiskalische Schaden der Abwrackprämie** dürfte sich somit auf etwa **2,6 Mrd. Euro** belaufen.

Auch heute ist völlig offen, wann sich der Markt selbst stabilisiert hätte, welche Steuerausfälle die Folge gewesen wären und ob damit Deutschland als Standort der Pkw-Erzeugung ein langfristig irreversibler Schaden zugefügt worden wäre. Wenn die deutsche Fahrzeugindustrie an ihre alten Erfolge anknüpfen kann, dann wird man im Rückblick die Abwrackprämie als eine ordnungspolitisch problematische, aber wirksame Versicherungsprämie bezeichnen können.

*Ulrich Blum (Praesident@iwh-halle.de)*  
*Sabine Freye (Sabine.Freye@iwh-halle.de)*