



GREEN BUDGET GERMANY

FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT

Vorschlag zur Weiterentwicklung der Abwrackprämie

AUCH FORDERN, NICHT NUR FÖRDERN

Von Damian Ludewig, Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS)

INHALT	SEITE
I. BILANZ DER ABWRACKPRÄMIE	1
II. ZULASSUNGSSTEUER MIT BONUS-MAULS-SYSTEM ALS SINNVOLLE ALTERNATIVE	2
III. AUSWIRKUNGEN	4

Diplom-Volkswirt Damian Ludewig, Jahrgang 1980, ist Geschäftsführer des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS). Er vertritt das FÖS und den Deutschen Naturschutzring (DNR) im Sprecherrat der Klima-Allianz, einem Bündnis aus über 100 Organisationen aus den Bereichen Kirchen, Entwicklung, Umwelt, Wirtschaft und Gewerkschaft. Von 2004 bis 2008 war er Jugendvertreter im Präsidium des DNR. Vor seiner Tätigkeit als FÖS-Geschäftsführer arbeitete er als Wissenschaftlicher Mitarbeiter für zwei Bundestagsabgeordnete.



I. BILANZ DER ABWRACKPRÄMIE

Die „Umweltprämie“ – eher bekannt unter der Bezeichnung Abwrackprämie – geht ihrem Ende entgegen. Und schon melden sich die ersten Politiker, die für die Fortsetzung derselben oder für eine andere Form der steuerlichen Vergünstigungen für Autokäufer werben. Aus Unions- und SPD-Kreisen werden Forderungen laut, die Besteuerung beim Verkauf von Jahreswagen an Betriebsangehörige zu ändern¹. Steigende Rabatte im freien Handel mit Pkws machten den Kauf von Jahreswagen in den Betrieben unattraktiv². Ramsauer, Kauder & Co. wissen nur zu gut, dass es um den Absatz deutscher Neuwagenmodelle nach dem Auslaufen der Prämie schlecht bestellt ist. Kein anderer Industriezweig wurde in der Krise stärker subventioniert als die Automobilindustrie und dennoch fordern Politiker im Wahljahr 2009 immer noch mehr! Dabei hat sich die Prämie vor allem durch ihre ökonomische wie ökologische Fragwürdigkeit ausgezeichnet:

Die großen Autokonzerne wurden zwar mit 5 Mrd. Euro Steuergeldern sanfter durch die Krise geleitet, aber mittelständischen Werkstätten und der gesamte Gebrauchtwagenmarkt stehen vor einem Fiasko. 5000 Werkstätten stehen vor dem Aus, jedes vierte Autohaus wird bis 2010 schließen³. Kein

¹ <http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/union-trommelt-fuer-abwrack-ersatz;2448488>

² <http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/union-trommelt-fuer-abwrack-ersatz;2448488>

³ <http://www.tagesschau.de/wirtschaft/abwrackpraemie232.html>

anderes Land hat so viele Steuergelder zum Abwracken von Altfahrzeugen in die Hand genommen⁴ wie Deutschland. Die Forderungen nach neuen Subventionen sind scheinheilig, denn der längst überfällige Abbau von Überkapazitäten – einmal ganz abgesehen von der schon seit langem erforderlichen und nicht stattfindenden Kehrtwende bei der Modellpolitik – wird mit immer neuen Staatshilfen nur unnötig hinausgezögert. Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer, Gelsenkirchener Automobilexperte, bringt das ökonomische Problem auf den Punkt: „Die Abwrackprämie ist katastrophal. Sie ist ein konjunkturelles Strohfeuer, die Krise ist ins nächste Jahr verschoben, wenn viele Werkstätten und Händler schließen müssen.“ Sein Fazit: „Mit fünf Milliarden Euro ist eine große Wahlparty finanziert worden“⁵.

Aus ökologischer Perspektive gesehen ist die „Umweltprämie“ noch problematischer. Dieter Teufel, Leiter des Umwelt-Prognose Instituts (UPI) Heidelberg, macht die Konsequenzen der Subventionszahlungen klar: „Neuwagen verbrauchen in der Regel mehr Treibstoff und setzen dadurch mehr CO₂ frei als die älteren Vorgängermodelle. Zwar sind die Motoren sparsamer geworden, aber die Wagen haben mehr Leistung, sind schwerer und viel aufwändiger ausgestattet. Man fährt mit Klimaanlage, hat auch tagsüber das Licht an, ist auf Autobahnen schneller unterwegs. Das macht die Einsparung zunichte“⁶. Deshalb sei das Ergebnis: „Die Abwrackprämie erhöht den Kohlendioxid-Ausstoß auf Deutschlands Straßen.“⁷

Wenn der Staat eine wirkliche Umweltprämie hätte zahlen wollen, dann hätte er die Abwrack-Prämie „nur für den Kauf von Autos bezahlen können, die unter einem bestimmten CO₂-Wert bleiben und die relativ strengen Schadstoff-Vorgaben der Euronorm 5 erfüllen. [...] Stattdessen orientiert man sich an der weniger rigiden Euronorm 4, die jedes neue Fahrzeug sowieso erfüllen muss“⁸. Das ist, wie wenn man jedem Bürger, der bei Grün über die Ampel geht fünf Euro in die Hand drückt und kommt einer Verschleuderung von Steuergeldern gleich. Um ökologisch positive Wirkungen zu erreichen, müssten die Neuwagen laut Teufel 15-20 Prozent weniger CO₂ ausstoßen als die verschrotteten Wagen. Diese Einschätzung bestätigt das vom FÖS im Dezember 2008 in die Diskussion gebrachte Modell, eine Umstiegsprämie für Fahrzeuge zu zahlen, die einen gewissen absoluten CO₂-Grenzwert (beispielsweise 170 g/km) nicht überschreiten und mindestens 25 Prozent weniger CO₂ ausstoßen.⁹

II. ZULASSUNGSSTEUER MIT BONUS-MAULS-SYSTEM ALS SINNVOLLE ALTERNATIVE

Es gibt aber eine intelligentere Alternative zu einer abermaligen Verlängerung der Abwrackprämie oder der aktuell diskutierten Steuererleichterungen für den Kauf von Jahreswagen. Eine solche Steuererleichterung käme nur sehr eingeschränkten Bevölkerungsschichten und nur bestimmten Kraftfahrzeugtypen zugute, ökologisch wäre sie ohne jegliche Lenkungswirkung und den Staat würde sie erneut Geld kosten, das er nicht (mehr) hat.

⁴ <http://www.handelsblatt.com/politik/handelsblatt-kommentar/subventionen-es-reicht;2448540>

⁵ <http://www.tagesschau.de/wirtschaft/abwrackpraemie232.html>

⁶ Dieter Teufel, Leiter des UPI in Heidelberg, in: Zeit online <http://www.zeit.de/online/2009/16/abwrackpraemie-kohlendioxidbilanz-interview?page=2>

⁷ Ebd.

⁸ Ebd.

⁹ <http://www.foes.de/pdf/Umbau%20statt%20Bastelei.pdf>

Stattdessen schlagen wir die Weiterentwicklung der Abwrackprämie, die ein reines Bonus-System war, zu einem Bonus-Malus-System vor. Fahrzeuge, die deutlich weniger umweltschädlich sind als der Durchschnitt, bekommen weiterhin eine Prämie, bzw. einen Bonus beim Kauf gezahlt. Besonders unökologische Autos werden dagegen mit einer Verkaufs-, bzw. Zulassungssteuer belegt.

In vielen europäischen Ländern existieren bereits Zulassungssteuern für Fahrzeuge: darunter in Dänemark, Frankreich, Spanien und Österreich. In Dänemark zahlen BürgerInnen für die Zulassung eines Kfz 105 bis 180% des Verkaufspreises Steuern an den Staat – je nach Umweltschädlichkeit. In Finnland wird die Neuzulassungssteuer nach dem Kohlendioxid ausstoß sowie nach dem Marktpreis berechnet (definiert nach Importpreis abzüglich vier Prozent und 300 Euro). Modelle mit mehr als 60 g CO₂-Ausstoß pro Kilometer werden mit 10% des Marktpreises besteuert, plus 0,1 Prozent je Gramm CO₂ über der 60-Gramm-Grenze. Für Autos mit einem CO₂-Ausstoß von 360 g/km und mehr beträgt die Zulassungssteuer 40% des Neupreises¹⁰.

CO ₂ -Ausstoß	Bonus/ Malus in Frankreich
<60 g/km	Förderung von 5.000 Euro
61-100 g/km	Förderung von 1.000 Euro
101-120 g/km	Förderung von 700 Euro
121-130 g/km	Förderung von 200 Euro
131-160 g/km	neutral
161-165 g/km	200 Euro Zulassungssteuer
166-200 g/km	750 Euro Zulassungssteuer
201-250 g/km	1.600 Euro Zulassungssteuer
>251 g/km	2.600 Euro Zulassungssteuer

Frankreich hat sogar bereits die Idee eines Bonus-Malus-Systems bei der Fahrzeugzulassung umgesetzt.¹¹ Fahrzeugkäufer, deren Vehikel weniger als 60 g CO₂/km verbrauchen, erhalten vom französischen Staat einen Bonus von 5.000 Euro. Der Bonus wird dann gestaffelt bis 130 g/km auf 200 Euro reduziert. Als „neutrale“ Zone im Bonus-Malus-System legte die französische Regierung einen Bereich von 130 bis 160 g fest, für den der Steuerzahler weder Geld erhält noch be-rappen muss. Auf diesen CO₂-Verbrauchswert entfällt fast die Hälfte der französischen Neuzulassungen. Wenn das Fahrzeug die 160 g-Verbrauchsgrenze übersteigt, muss nach

oben gestaffelt eine Zulassungssteuer bezahlt werden: von 200 € bei 161-165 g/km bis hin zu 2.600 Euro für alle Verbrauchswerte über 251 g/km¹². Weniger umweltschädliche Modelle wie der SMART FORTWO oder der GOLF BlueMotion werden so z.T. deutlich gefördert, während Spritschlucker wie der Porsche Cayenne oder der VW Touareg kräftig draufzahlen.¹³ Die Neugestaltung der Steuer hat dadurch bereits zu einer verstärkten Nachfrage nach kleineren und umweltverträglicheren Fahrzeugen geführt¹⁴. Auch Italien hat einerseits eine ökologisch orientierte Abwrackprämie eingeführt und andererseits eine Zulassungssteuer.¹⁵

Für Deutschland bietet sich eine Staffelung analog zur Lösung in Frankreich an. Mögliche weitere Kriterien für eine Zulassungssteuer sind Hubraum, Motorkapazität, Alter, Durchschnittsverbrauch und Fahrzeugwert¹⁶. Anhand dieser Kriterien könnte auch die Malus-Komponente in Deutschland

¹⁰ <http://www.autosieger.de/print.php?sid=15269>

¹¹ <http://www.botschaft-frankreich.de/spip.php?article3638>

¹² http://www.gmeurope.info/4todrive/downloads/opel/de/doc/09_DE_Agila_CO2.doc

¹³ <http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=13712&m=3&catid=16173>

¹⁴ Ebd.

¹⁵ <http://www.autosieger.de/print.php?sid=15269>

¹⁶ http://www1.adac.de/Recht_und_Rat/kauf_leasing_miete/fahrzeugkauf_eu/neufahrzeugkauf_in_der_eu/default.asp#atcm:8-3894

ausgerichtet werden. Weniger umweltschädliche Fahrzeuge, etwa mit einem CO₂-Ausstoß von unter 60 g/km, sollen mit einem Betrag von bis zu 5.000 Euro gefördert, besonders umweltschädliche ab beispielsweise 180 g/km mit bis zu 30% des Warenwertes besteuert werden. Stufen und Steuersätze können erst relativ großzügig gestaltet und dann schrittweise verschärft werden. Die weiteren Schritte sollten aber bereits jetzt festgelegt werden, damit sich alle Akteure darauf einstellen können.

So ließe sich auch die Förderung von Elektroautos realisieren. Das Bundesumweltministerium will ohnehin den Kauf der ersten 100.000 Elektroautos mit je 5.000 Euro fördern, wird dabei aber vom Finanzministerium gebremst, das konkrete Bindungen für Kaufhilfen mit Kosten von über 500 Mio. Euro verhindern will¹⁷. Während im Rest der Welt großzügige Vergünstigungen für Elektroautos geplant bzw. bereits eingeführt wurden, bringt der ehemalige Bundesumweltminister Jürgen Trittin das „deutsche Dilemma“ auf den Punkt: „Das Geld, mit dem die Elektromobile von morgen gekauft werden könnten, ist gerade ausgegeben worden von den Bürgerinnen und Bürgern - angestiftet durch die große Koalition - für alte Technologie“¹⁸. Die Malus-Komponente im FÖS-Vorschlag für Spritschlucker würde den Bonus beispielsweise für Elektrofahrzeuge finanziell ermöglichen. Ohne eine solche Förderung bleibt der „Nationale Entwicklungsplan Elektromobilität“ Makulatur: Amerikaner erhalten bei Kauf eines E-Autos eine Steuergutschrift über umgerechnet bis zu 5800 Euro. Briten bekommen ab 2011 fast die gleiche Summe - in bar. In China sind es über 6700 Euro¹⁹. Wer in Deutschland ein Elektroauto erwirbt, zahlt fünf Jahre lang keine Kfz-Steuer. Die Ersparnis gegenüber einem normalen Kleinwagen beträgt insgesamt gerade einmal 140 Euro²⁰.

III. AUSWIRKUNGEN

Wenn die Abwrackprämie deutlich ökologisiert und durch eine gestaffelte Zulassungssteuer ergänzt wird, werden klare Anreize für den Umstieg auf weniger umweltschädliche Fahrzeuge gesetzt. Wer also beim Autokauf auf ökologische Nachhaltigkeit achtet, wird vom Staat mit einer Prämie finanziell unterstützt. Wem Hubraum, Motorgröße und Ausstattung wichtiger sind, kann diese in einer Marktwirtschaft gerne haben, wird aber entsprechend zur Kasse gebeten. Heute sind die Anreize nicht nur bei der Abwrackprämie unzureichend. Auch die Reform der Kfz-Steuer hat nicht zu einer deutlichen Anreizverschiebung geführt, auch weil nur ein Teil der Bemessungsgrundlage auf CO₂-Emissionen umgestellt wurde. Insgesamt wurde die Automobilnutzung sogar deutlich verbilligt, da das Aufkommen um voraussichtlich 1,8 Milliarden Euro pro Jahr zurückgehen wird.²¹ Auch die heutigen Spritpreise spiegeln noch nicht die tatsächlich durch den Automobilverkehr entstehenden Kosten wider.²² Selbst wenn sich z.T. schon heute die Investition in ein in der Anschaffung etwas teureres, aber dafür Sprit sparenderes Fahrzeug und damit mittelfristig günstigeres Fahrzeug lohnen würde, schrecken viele potentielle Käufer davor zurück. Die wenigsten Autokäufer stellen vor dem Kauf eine Lebenszyklus-Rechnung an. Eine Zulassungssteuer setzt schon beim Kauf selbst ein Preissignal, ohne den Käufer mit Langzeitberechnungen potentiell zu überfordern.

¹⁷ Ebd.

¹⁸ Berliner Morgenpost, 5000€ für ein Elektroauto?, 10 August 2009

¹⁹ <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,619928,00.html>

²⁰ Ebd.

²¹ http://www.focus.de/politik/deutschland/kfz-steuerreform-gruene-sprechen-von-mogelpackung_aid_365287.html

²² <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3533.pdf>

Durch die Ankündigung einer solchen Steuer können ähnliche Effekte wie durch die Abwrackprämie hervorgerufen werden. Wer weiß, dass er ab dem 1. Januar 2010 eine Zulassungssteuer zahlen muss, der wird sich vorher noch ein Auto kaufen. Dieses Phänomen ließ sich bereits bei der ökologisch blinden Mehrwertsteuererhöhung von 16 auf 19 Prozent beobachten. So rechnete der VDA damals mit einem Vorzieh-Effekt von bis zu 80.000 Fahrzeugen.²³ Die Zulassungssteuer ist damit durch entsprechende Vorzieh-Effekte kurzfristig Konjunktur belebend – allerdings ohne, wie die Abwrackprämie, den Staat Milliarden Euro zu kosten. Sie fördert sogar kurzfristig gerade den Absatz derjenigen Fahrzeuge, die in Deutschland bisher überwiegend hergestellt werden und die im Moment am deutlichsten unter der Krise zu leiden haben. Mittel- und langfristig bekommen Automobilwirtschaft und -käufer aber klare ökologische Leitplanken gesetzt. Durch schrittweise Anhebung der Zulassungssteuer könnten auch die bisherigen Ausgaben für die Abwrackprämie zumindest z.T. gegenfinanziert werden.

²³ <http://www.stern.de/wirtschaft/familie/mehrwertsteuererhoehung-die-zeche-zahlen-die-verbraucher-552108.html>