

van Deuverden, Kristina

Article

Umweltprämie für Altfahrzeuge: Eine kostspielige Lösung – nicht nur für den Steuerzahler – ein Kommentar

Wirtschaft im Wandel

Provided in Cooperation with:

Halle Institute for Economic Research (IWH) – Member of the Leibniz Association

Suggested Citation: van Deuverden, Kristina (2009) : Umweltprämie für Altfahrzeuge: Eine kostspielige Lösung – nicht nur für den Steuerzahler – ein Kommentar, *Wirtschaft im Wandel*, ISSN 2194-2129, Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH), Halle (Saale), Vol. 15, Iss. 2, pp. 72-72

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/143695>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Umweltprämie für Altfahrzeuge: Eine kostspielige Lösung – nicht nur für den Steuerzahler – ein Kommentar

Die Regierung hat ein neues, 50 Mrd. Euro schweres, Konjunkturpaket beschlossen. Eine bedeutende Rolle in diesem Paket spielt die Umweltprämie für Altfahrzeuge. Für Autos, die älter als neun Jahre sind, soll eine Prämie von 2 500 Euro gezahlt werden, wenn die Halter sich im Jahr 2009 einen Neuwagen anschaffen und ihr altes Fahrzeug stilllegen. Damit soll der Absatz von Neuwagen angestoßen werden, der bereits seit Beginn des Jahres 2008 nur schleppend verläuft und zum Jahresende drastisch einbrach. Dieser Einbruch ist vor allem vor dem Hintergrund der im November beschlossenen Steuerbefreiung für Neuwagen bemerkenswert. Die Regierung hatte bereits im vergangenen Jahr vor dem Hintergrund zurückgehender Neuzulassungen entschieden, Automobile, die bis Mitte 2009 neu zugelassen werden, für maximal zwei Jahre von der Kfz-Steuer zu befreien.

Seit Beginn der 90er Jahre nimmt das durchschnittliche Alter des Pkw-Bestands kontinuierlich zu. Im Jahr 2007 lag es bei 8,3 Jahren. Zum einen dürfte der technische Fortschritt eine Ursache hierfür sein, denn mit zunehmender Qualität verlängert sich auch die potenzielle Nutzungsdauer der Fahrzeuge. Eine immer längere Nutzung wird aber zudem durch die – mit der anhaltend hohen Arbeitslosigkeit – zunehmend eingetrübten Einkommensperspektiven begünstigt worden sein, denn Automobile sind hochwertige Wirtschaftsgüter, deren Anschaffung teuer ist. Der Attentismus beim Neuwagenkauf wurde in der letzten Zeit aber auch durch die Politik unterstützt. Eine grundlegende Reform der Kfz-Steuer, nach der sich die Steuerbelastung am Schadstoffausstoß orientieren wird, steht auf der Tagesordnung und war bisher für das Jahr 2011 angekündigt. Die Ausgestaltung der Reform war bis vor kurzem noch unklar. In einer solchen Situation wird ein Neukauf häufig aufgeschoben, bis sich die Rahmenbedingungen klarer abzeichnen. Diese Steuerreform wird nun vorgezogen werden: auf Mitte 2009.

Nach Angaben des Kraftfahrtbundesamts waren im Jahr 2007 auf bundesdeutschen Straßen 18,8 Mio. Automobile zugelassen, die im Jahr 2008 älter als neun Jahre wären. Wird davon ausgegangen, dass Pkws, die älter als 20 Jahre sind, aus mehr oder weniger ideellen Gründen gehalten werden, kann die Umweltprämie potenziell für 17,7 Mio. Autos in Anspruch genommen werden. Damit kämen auf den Staat maximal Kosten in Höhe von 44,2 Mrd. Euro zu. Nun ist bei vielen Haltern älterer Fahrzeuge davon auszugehen, dass die Anschaffung eines Neuwagens auch unter Berücksichtigung der Umweltprämie und der temporären Steuerbefreiung nicht finanzierbar ist. Vor allem Halter älterer Zweitfahrzeuge könnten angeregt werden, diese zu ersetzen. Die Regierung geht davon aus, dass die Umweltprämie mit Ausgaben in Höhe von 1,5 Mrd. Euro verbunden sein wird; dann würden gut 3% der potenziellen Altfahrzeuge ersetzt werden. Ab Mitte des Jahres wird aber klar sein, wie sich die künftige Steuerbelastung von Automobilen in Abhängigkeit von der Schadstoffklasse entwickeln wird. Dadurch besteht ein deutlicher Anreiz, Kraftfahrzeuge in der zweiten Jahreshälfte zu ersetzen; die Kosten für die Umweltprämie könnten damit deutlich höher liegen.

Hinter dieser Prämie steht nichts anderes als die Subventionierung einer einzelnen Branche – mit allen negativen, verzerrenden Wirkungen, die solche Begünstigungen nach sich ziehen. Diese – konjunkturelle – Hilfe trifft *einen* Wirtschaftszweig, die Automobilbauer. Die Güterallokation wird durch eine solche Größenordnung massiv gestört und notwendige Anpassungen unterbleiben. In späteren Jahren wird dies kostspielige Umstrukturierungen nach sich ziehen. Diese Maßnahme verursacht nicht nur Belastungen für den Steuerzahler, sie zieht auch gesamtwirtschaftliche Kosten nach sich. Dabei kann die Stimulierung der Konjunktur als Begründung nur bedingt tragen, denn im Zeitalter der Globalisierung erfolgt die Produktion von Autos nicht unbedingt in Deutschland.

Dieser Beitrag wurde bereits als IWH-Pressemitteilung 2/2009 am 14. Januar 2009 veröffentlicht. Die Umweltprämie wurde von vielen Seiten massiv kritisiert, und die Politik hat hierauf reagiert. Das Volumen wurde gedeckelt; sind die 1,5 Mrd. Euro ausgeschöpft, werden keine weiteren Verschrottungen gefördert. Auch zeichnen sich die steuerlichen Rahmenbedingungen nunmehr klarer ab. Das Instrument dürfte damit zeitnah die Nachfrage nach Neuwagen beleben. Nach wie vor stellt die Umweltprämie aber eine erhebliche sektorale Subventionierung dar; gesamtwirtschaftliche Anpassungskosten werden folgen. Hinzu kommt, dass die Reform der Kfz-Steuer aus klimapolitischen Gründen auf der Tagesordnung stand; die jetzt gefundene Lösung macht deutliche Zugeständnisse an die Wirtschaft.

Kristina van Deuverden
(Kristina.vanDeuverden@iwh-halle.de)