

Kritikos, Alexander S.

Article

Die Autoparty ist fürs Erste vorbei - nun soll es der Steuerzahler richten: Kommentar

DIW Wochenbericht

Provided in Cooperation with:

German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

Suggested Citation: Kritikos, Alexander S. (2009) : Die Autoparty ist fürs Erste vorbei - nun soll es der Steuerzahler richten: Kommentar, DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 76, Iss. 5, pp. 100-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/151737>

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.

Schlüssler 2008



Die Autoparty ist fürs Erste vorbei – nun soll es der Steuerzahler richten

von Alexander Kritikos*

Im Rahmen des zweiten Konjunkturprogramms wird die Koalition im Bund eine Abwrackprämie einführen: Wer über ein Auto verfügt, das älter als neun Jahre ist und vor mindestens einem Jahr erworben wurde, erhält aus dem deutschen Staatssäckel 2 500 Euro, wenn dieses alte Auto verschrottet und ein neues erworben wird. Ganz neu muss es nicht sein, für Käufer von Jahreswagen fließt die Prämie auch.

Die Geschichte dieser Abwrackprämie ist schnell erzählt. In der Folge der globalen Finanzkrise wird im Jahr 2009 die Konsumnachfrage zurückgehen. Entsprechende Preisreaktionen werden in vielen Wirtschaftssektoren zu beobachten sein, nur nicht mehr so sehr in der Automobilindustrie. Hier ist ein zahlungskräftiger Kunde gefunden worden: der deutsche Steuerzahler. Wahrscheinlich haben auf der Automobilmesse im fernen Detroit die Korken auf manchen deutschen Ständen geknallt – auf den italienischen, rumänischen und koreanischen allerdings auch.

Problematisch an der Prämie ist, dass gezielt ein einzelner Wirtschaftssektor begünstigt wird – warum nicht auch Abwrackprämien für Mobiltelefone, Computer oder Küchenmöbel? Bedenklich sind nicht nur die zu erwartenden Mitnahmesondern auch die Sekundäreffekte. Eine solche Subvention tritt die vertikale Steuergerechtigkeit mit Füßen. Niedrigverdiener, die sich kein neues Auto leisten können, beteiligen sich nun mit ihren Steuergeldern am Kauf eines Autos, auch wenn sie es leider nie benutzen werden. Nicht genug damit, sehen sich die Menschen mit kleinen Einkünften am Gebrauchtwagenmarkt nach einem Auto unter 2 500 Euro um, wird es im Jahr 2009 enger werden.

Um die horizontale Steuergerechtigkeit steht es nicht viel besser, obschon die gängigen Internetplattformen hier Abhilfe schaffen werden. Der Kauf eines neuen Autos durch einen Strohmänn, der im Besitz eines verschrottungsreifen Wagens ist, und sein sofortiger Weiterverkauf an den eigentlichen Käufer werden stattfinden.

Die Abwrackprämie erweist sich als eine wenig sinnvolle Umverteilung von Steuermitteln in die Automobilindustrie. Deutsche Arbeitsplätze werden damit langfristig kaum gerettet, nicht nur weil bei der derzeitigen Ausgestaltung auch die Automobilindustrien anderer Länder partizipieren, sondern auch weil der Staat in unzulässiger Form in den Wettbewerb eingreift. Wie das ausgehen kann, hat man bei Holzmann und der Maxhütte gesehen. Es wäre sinnvoller gewesen, die Krise als Chance zu sehen und Anreize für Innovationen zu setzen, etwa indem man Investitionen in Motoren mit geringerem Energieverbrauch und geringeren Emissionen fördert. Damit würden gleichzeitig die angestrebten Umweltziele der Abwrackprämie besser erreicht, die staatlichen Ausgaben hätten investiven Charakter, und die Arbeitsplätze in der deutschen Automobilindustrie von morgen wären ein Stück sicherer.

* Prof. Dr. Alexander Kritikos leitet die Abteilung Innovation, Industrie, Dienstleistungen im DIW Berlin.

Impressum

DIW Berlin
Mohrenstraße 58
10117 Berlin
Tel. +49-30-897 89-0
Fax +49-30-897 89-200

Herausgeber

Prof. Dr. Klaus F. Zimmermann
(Präsident)
Prof. Dr. Tilman Brück
Dr. habil. Christian Dreger
Prof. Dr. Claudia Kemfert
Prof. Dr. Alexander Kritikos
Prof. Dr. Viktor Steiner
Prof. Dr. Gert G. Wagner
Prof. Dr. Christian Wey

Chefredaktion

Kurt Geppert
Carel Mohn

Redaktion

PD Dr. Elke Holst
Susanne Marcus
Dr. Vanessa von Schlippenbach
Manfred Schmidt

Pressestelle

Renate Bogdanovic
Tel. +49 – 30 – 89789–249
presse@diw.de

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice
Postfach 7477649
Offenburg
leserservice@diw.de
Tel. 01805–19 88 88, 14 Cent./min.
Reklamationen können nur innerhalb
von vier Wochen nach Erscheinen des
Wochenberichts angenommen werden;
danach wird der Heftpreis berechnet.

Bezugspreis

Jahrgang Euro 180,–
Einzelheft Euro 7,–
(jeweils inkl. Mehrwertsteuer
und Versandkosten)
Abbestellungen von Abonnements
spätestens 6 Wochen vor Jahresende
ISSN 0012-1304
Bestellung unter leserservice@diw.de

Satz

eScriptum GmbH & Co KG, Berlin

Druck

USE gGmbH, Berlin

Nachdruck und sonstige Verbreitung –
auch auszugsweise – nur mit
Quellenangabe und unter Zusendung
eines Belegexemplars an die Stabs-
abteilung Kommunikation des DIW
Berlin (Kundenservice@diw.de)
zulässig.

Gedruckt auf
100 Prozent Recyclingpapier.