

Umweltprämie ist ein Erfolg:

Absatz steigt, Kurzarbeit nimmt ab, Klimaschutz wird gestärkt

Seit die Umweltprämie eingeführt wurde, wird immer wieder Kritik an dieser Konjunkturmaßnahme geübt. Unstrittig ist, dass die Umweltprämie bis jetzt die wirksamste Maßnahme des Konjunkturprogramms II ist. In Deutschland werden dadurch rund 200.000 Arbeitsplätze gesichert. Die IG Metall hat die wesentlichen Einwände auf den Prüfstand gestellt.

Behauptung Nr. 1

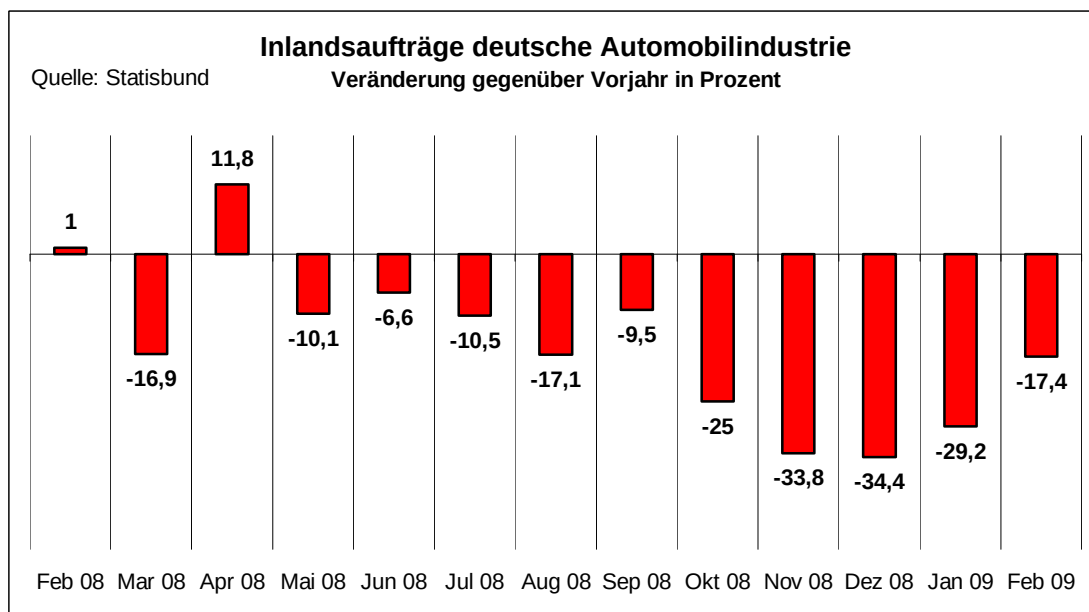
Die Mitnahmeeffekte der Umweltprämie sind groß. Die Mehrheit der Bürger, die sich jetzt ein Auto kaufen (75 Prozent), hätte im Jahre 2009 ohnehin ein Auto angeschafft, ob mit oder ohne Umweltprämie.

Behauptung Nr. 2

Die Nachfrage nach Automobilen reagiert in Deutschland nicht so stark auf die Änderung der Einkommen. Bei einem Rückgang der Wirtschaftsleistung von 6 Prozent ändert sich die Nachfrage nach Autos nur um 3 Prozent.

Fakt ist:

Die Inlandsaufträge der Automobilindustrie von Oktober 2008 bis Februar 2009 widerlegen diese Behauptungen eindeutig. Die Inlandsnachfrage nach Automobilen war in diesem Zeitraum massiv eingebrochen. Fazit: Die Thesen sind haltlos.



Behauptung Nr. 3

Nur fünf Prozent der Neuwagenkäufe des Jahres 2009 gehen auf die Umweltprämie zurück.

Fakt ist:

Die Untersuchungen der Hersteller von Klein- und Mittelklassewagen – wie Ford, VW und Opel – kommen zu einem anderen Ergebnis. **Laut Herstellerumfragen sind aktuell rund 50 Prozent der Bestellungen im Inland auf die Umweltprämie zurückzuführen.** Insgesamt erwarten die Hersteller, dass 2009 etwa 1,3 Millionen bis 1,5 Millionen Fahrzeuge mit Umweltprämie verkauft werden. Aktuell haben 1,3 Millionen Menschen einen Antrag gestellt.

Behauptung Nr. 4

Die Mehrausgaben aus der Umweltprämie belasten den Bundeshaushalt mit 2,6 Milliarden. Deshalb steigt die Staatsverschuldung.

Fakt ist:

Es ist gerade der Sinn einer Konjunkturmaßnahme, durch gezielte Anreize die Nachfrage anzukurbeln. Die Belastung der öffentlichen Haushalte durch die Umweltprämie ist deutlich geringer als behauptet. Denn den Aufwendungen sind die Einnahmen aus der Mehrwertsteuer gegenzurechnen. Auch die Entlastung aus den Beschäftigungseffekten ist zu berücksichtigen. Man kann davon ausgehen, dass 50 Prozent der Käufe in Deutschland 2009 tatsächlich vorgezogen sind und 50 Prozent erst in einigen Jahren ein Auto gekauft hätten.

Ohne die Umweltprämie wäre zudem mehr Kurzarbeit in der Automobilindustrie angefallen. Diese Entlastung ist ebenfalls zu berücksichtigen: Bei 200.000 betroffenen Beschäftigten und 40 Arbeitstagen zusätzlicher Kurzarbeit bis Ende 2009 entfallen Mehrkosten von 640 Millionen Euro. Hinzu kommen die Mehreinnahmen aus der Einkommenssteuer, die diese Menschen bezahlen, wenn sie nicht kurz arbeiten und die zusätzlichen Sozialversicherungseinnahmen. Das macht noch einmal 560 Millionen Euro.

Be- und Entlastung durch Umweltprämie im Überblick

PKW-Absatz durch Umweltprämie in Stück	1.300.000
Davon vorgezogene Käufe 50 Prozent	650.000
zusätzlicher Absatz durch Umweltprämie - nicht vorgezogen	650.000
durchschnittlicher Fahrzeugpreis in Euro	12.000
Einnahmen Mehrwertsteuer aus nicht vorgezogenem Absatz (Zeile 3)	1.482.000.000
Ausgaben Staatskasse Umweltprämie für 1,3 Mio. Fahrzeuge	-3.250.000.000
direkte Belastung Staatskasse in Euro	-1.768.000.000
Entlastung durch Wegfall von Kurzarbeit in Euro	640.000.000
Mehreinnahme Einkommensteuer, Sozialversicherung	560.000.000
Gesamtbelastung in Euro	-568.000.000

Unterm Strich kostet die Umweltprämie damit deutlich weniger als die zur Verfügung stehenden fünf Milliarden. Nämlich nur 10 Prozent davon. Multiplikatoreffekte sind hier nicht eingerechnet. Auch nicht die Tatsache, dass der Nachfrageausfall bei einigen Unternehmen die Existenz bedroht hätte. Unter Berücksichtigung dieser beiden Punkte dürfte die Umweltprämie sogar positiv auf die Staatseinnahmen wirken.

Behauptung Nr. 5

Von der Umweltprämie profitieren vor allem ausländische Hersteller von Kleinwagen, nicht aber deutsche Hersteller.

Fakt ist:

Auf den ersten Blick mögen ausländische Hersteller - vor allem von Kleinwagen - verstärkt profitieren. Wenn man aber genauer hinschaut ergibt sich folgendes Bild: **Die meisten Fahrzeuge, die in Europa verkauft werden, werden auch an europäischen Standorten produziert** - auch die Kleinwagen, deren Absatz dank Umweltprämie boomt. Viele dieser Kleinwagen stammen zudem aus der ausländischen Produktion deutscher Unternehmen mit einem hohen Anteil Vorleistungen aus den inländischen Werken. Auch die deutschen Automobilzulieferer profitieren davon. Sie liefern Autoteile, Anlagen und Maschinen für die Produktion in alle europäischen Werke.

Zudem profitiert die deutsche Automobilindustrie von den Maßnahmen, die in anderen Ländern zur Stützung der Autoindustrie angestoßen wurden. Eine rein nationalstaatliche Sicht ist nicht angemessen.

Maßnahmen anderer Länder:

- Deutschland: seit Februar 2.500 Euro Umweltprämie bis Ende 2009
- England: seit April 2.000 Pfund Umweltprämie für ein 10 Jahre altes Auto
- Österreich: seit April 1.500 Euro Umweltprämie für ein 13 Jahre altes Auto
- Frankreich: seit Ende 2008 1.000 Euro Umweltprämie

- Spanien: zinsloser Kredit von 10.000 Euro für den PKW-Kauf
- Laut ACEA haben ein Drittel der 27 EU-Staaten eine Prämie eingeführt
- China: Halbierung der Auto-Verkaufssteuer bei Autos unter 1,6 Liter
- Japan: Umweltprämie 1.900 Euro für ein 13 Jahre altes Auto
- Indien: Senkung der Mehrwertsteuer
- Brasilien: Senkung der Steuern auf Verkäufe von PKW
- Russland: Kredite für den Autokauf bei PKW bis 8.000 Euro

Behauptung Nr. 6

Durch die Umweltprämie wird die Automobilbranche bevorzugt. Die Verbraucher tätigen keine Investitionen in andere Konsumgüter mehr.

Fakt ist:

Wer behauptet, durch die Umweltprämie würden nun beispielsweise weniger Kühlschränke oder Waschmaschinen gekauft, der **vergleicht Äpfel mit Birnen**. Neben Immobilien und deren Einrichtung, zählt ein Auto zu den Großinvestitionen von Verbrauchern. Ein Autokauf erfolgt nicht spontan. Durch die Umweltprämie werden also nur die Käufer zum Kauf eines Autos angeregt, die dazu auch finanziell in der Lage sind und für die die Investition zu diesem Zeitpunkt sinnvoll erscheint. Die Umweltprämie motiviert also Autoinvestitionen, die auf Grund der Finanz- und Wirtschaftskrise ausgeblieben wären.

Behauptung Nr. 7

Die Umweltprämie hat keine positive Wirkung für Umwelt und Klima.

Fakt ist:

Mit Hilfe der Umweltprämie wird vor allem der Kauf von kleinen Autos mit niedrigem Verbrauch und damit niedrigen CO-2 Emissionen unterstützt. Durchschnittlich stieß ein 2008 neu gekauftes Auto 165 g CO-2 pro Kilometer aus. Der Ausstoß der im April 2009 zugelassenen Modelle liegt demgegenüber bei 155 Gramm CO-2.

Der CO-2 Ausstoß eines zehn Jahre alten Autos liegt bei 182 Gramm pro Kilometer. Durch die Verschrottung werden somit rund 15 Prozent CO-2 weniger ausgestoßen. Hochgerechnet mit einer Fahrleistung von 13.000 Kilometern und 1,3 Millionen Fahrzeugen werden somit 465.000 Tonnen CO-2 durch die Umweltprämie pro Jahr „eingespart“. Ein klarer Vorteil für die Umwelt.