



Warum eine Abwrackprämie für Autos keine gute Idee ist

28. April 2020

Autor
Eric Heymann
+49(69)910-31730
eric.hey mann@db.com

www.dbresearch.de

Deutsche Bank Research Management
Stefan Schneider



Da die finanziellen Mittel des Staates zur Bekämpfung der Corona-Krise begrenzt sind, sollten sie dort eingesetzt werden, wo sie den höchsten Nutzen stiften oder möglichst große Teile der Schäden kompensieren, die durch den staatlich verordneten Lockdown entstehen. Anders als andere Sektoren wie die Gastronomie war und ist die Automobilproduktion in Deutschland nicht vom staatlichen Lockdown betroffen. Auch die Autohäuser haben inzwischen wieder geöffnet. Eine Abwrackprämie für Autos führt zudem zu Vorzieheffekten mit entsprechenden Rückgängen im nächsten Jahr sowie zu Mitnahmeeffekten, von denen vor allem Besserverdiener profitieren. Das wirtschaftliche Wohlergehen der deutschen Autohersteller hängt nur noch bedingt vom Autoabsatz in Deutschland ab. Und schließlich gibt es mit den Subventionen für Elektroautos bereits eine ökologisch ausgerichtete Kaufprämie.

Die Automobilindustrie ist die umsatzstärkste Industriebranche in Deutschland und wichtiger Auftraggeber für viele andere Sektoren. Sie zahlt ihren Mitarbeitern überdurchschnittlich hohe Löhne und vereint allein mehr als 50% aller internen und externen F&E-Aufwendungen in Deutschland auf sich. Die Branche ist damit ein wesentlicher Impulsgeber für den technischen Fortschritt. Es ist also durchaus verständlich, dass die Politik nervös wird, wenn die Automobilindustrie in wirtschaftliche Schwierigkeiten gerät. Dies ist auch in der Corona-Krise der Fall. Forderungen nach einer „ökologischen Abwrackprämie“ für Autos werden lauter. Hierüber wollen die Ministerpräsidenten der „Autoländer“ Baden-Württemberg, Bayern und Niedersachsen in dieser Woche beraten. Als Blaupause dient die Abwrackprämie aus dem Jahr 2009, die in der Wirtschafts- und Finanzkrise die inländische Autonachfrage angekurbelt und damit die Konjunktur gestützt hatte.



Warum eine Abwrackprämie für Autos keine gute Idee ist

Wir halten eine Abwrackprämie in der Corona-Krise für keine gute Idee. Mehrere Gründe sprechen dagegen:

- Es mag in der aktuellen Flut an Hilfsprogrammen und Schutzschirmen etwas untergehen, aber die finanziellen Mittel des Staates zu Bekämpfung der Corona-Krise sind begrenzt. Sie sollten daher dort eingesetzt werden, wo sie den höchsten Nutzen stiften oder möglichst große Teile der Schäden kompensieren, die durch den staatlich verordneten Lockdown entstehen. Die Automobilproduktion in Deutschland war und ist von diesem Lockdown nicht betroffen. Zwar hat sich die Branche für Produktionsunterbrechungen und die Einführung von Kurzarbeit entschieden, und zwar aus guten Gründen (z.B. sinkende Nachfrage, Schutz der Mitarbeiter, Umrüstung der Fabriken). Diese Schließungen wurden jedoch nicht staatlich angeordnet, sondern waren unternehmerische Entscheidungen. Inzwischen sind auch die Autohäuser in Deutschland wieder für den Publikumsverkehr geöffnet; wer möchte, kann also ein Auto kaufen. Umfragen zeigen, dass ein Großteil der Kunden den geplanten Autokauf lediglich verschieben und nicht aufheben will. Dagegen sehen Teile der Politik jede Öffnungsperspektive in anderen Sektoren nach wie vor kritisch. Dazu zählt die Gastronomie, die mit dem Verweis auf Infektionsherde beim „Après Ski in Ischgl“ oder bei Starkbierfesten in Bayern pauschal über einen Kamm geschoren wird und vorerst geschlossen bleiben muss. In solchen Sektoren richtet der staatliche Lockdown immense wirtschaftliche Schäden an, ein Nachholen von verlorenen Umsätzen ist hier kaum möglich. Oftmals verfügen die Betriebe nicht über große Rücklagen und können ihren Mitarbeitern nicht das Kurzarbeitergeld aufstocken oder Löhne ohne eigene Einnahmen fortzahlen. Hier ist daher mehr staatliche Unterstützung sehr viel besser zu vertreten als in Sektoren, die nie geschlossen wurden.
- Eine Abwrackprämie würde zu vorgezogenen Autokäufen führen. 2019 war in Deutschland aber bereits ein gutes Autojahr. 3,6 Mio. Pkw wurden neu zugelassen. Das war der beste Wert seit 2009, dem Jahr der (ersten) Abwrackprämie. Wenn also in diesem Jahr die Neuzulassungen durch eine Prämie zusätzlich angeheizt würden, wäre der Einbruch 2021 umso gravierender.
- Eine Abwrackprämie führt zu Mitnahmeeffekten. Viele Kunden würden sich auch ohne Prämie ein Auto kaufen. Auch aus sozialpolitischer Sicht ist die Prämie daher problematisch, denn Neuwagenkäufer gehören in der Regel zu den Besserverdienern.
- Das wirtschaftliche Wohlergehen der deutschen Automobilindustrie hängt nur bedingt vom Pkw-Absatz in Deutschland ab. 2019 produzierten deutsche Unternehmen weltweit mehr als 16 Mio. Pkw. Nur 2,5 Mio. davon setzten sie in Deutschland ab.



Warum eine Abwrackprämie für Autos keine gute Idee ist

- In den kommenden Tagen dürfte über die ökologische Ausgestaltung der Abwrackprämie diskutiert werden. Hier muss man festhalten: Es gibt bereits eine solche ökologische Kaufprämie in Deutschland. Der Kauf von Elektroautos und Plug-in-Hybriden wird in Deutschland subventioniert. Die Subvention wurde zum Jahr 2020 sogar erhöht. Staat und Autohersteller gewähren den Käufern von Elektroautos mit einem Listenpreis bis EUR 40.000 eine Förderung von EUR 6.000.

Der Vorsitzende der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Ralph Brinkhaus, mahnte in der letzten Woche im Bundestag, man dürfe bei allen Hilfsprogrammen nicht Maß und Mitte aus den Augen verlieren. Bei einer ökologischen Abwrackprämie für Autos sollte diese Forderung umgesetzt werden.



Warum eine Abwrackprämie für Autos keine gute Idee ist

© Copyright 2020. Deutsche Bank AG, Deutsche Bank Research, 60262 Frankfurt am Main, Deutschland. Alle Rechte vorbehalten. Bei Zitaten wird um Quellenangabe „Deutsche Bank Research“ gebeten.

Die vorstehenden Angaben stellen keine Anlage-, Rechts- oder Steuerberatung dar. Alle Meinungsäußerungen geben die aktuelle Einschätzung des Verfassers wieder, die nicht notwendigerweise der Meinung der Deutsche Bank AG oder ihrer assoziierten Unternehmen entspricht. Alle Meinungen können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Die Meinungen können von Einschätzungen abweichen, die in anderen von der Deutsche Bank veröffentlichten Dokumenten, einschließlich Research-Veröffentlichungen, vertreten werden. Die vorstehenden Angaben werden nur zu Informationszwecken und ohne vertragliche oder sonstige Verpflichtung zur Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Angemessenheit der vorstehenden Angaben oder Einschätzungen wird keine Gewähr übernommen.

In Deutschland wird dieser Bericht von Deutsche Bank AG Frankfurt genehmigt und/oder verbreitet, die über eine Erlaubnis zur Erbringung von Bankgeschäften und Finanzdienstleistungen verfügt und unter der Aufsicht der Europäischen Zentralbank (EZB) und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) steht. Im Vereinigten Königreich wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Filiale London, Mitglied der London Stock Exchange, genehmigt und/oder verbreitet, die von der UK Prudential Regulation Authority (PRA) zugelassen wurde und der eingeschränkten Aufsicht der Financial Conduct Authority (FCA) (unter der Nummer 150018) sowie der PRA unterliegt. In Hongkong wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Hong Kong Branch, in Korea durch Deutsche Securities Korea Co. und in Singapur durch Deutsche Bank AG, Singapore Branch, verbreitet. In Japan wird dieser Bericht durch Deutsche Securities Inc. genehmigt und/oder verbreitet. In Australien sollten Privatkunden eine Kopie der betreffenden Produktinformation (Product Disclosure Statement oder PDS) zu jeglichem in diesem Bericht erwähnten Finanzinstrument beziehen und dieses PDS berücksichtigen, bevor sie eine Anlageentscheidung treffen.