

## **GVA bleibt bei seinem „Nein“ zur Abwrackprämie**

**Ratingen, 16. April 2009.** Der Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. lehnt die Aufstockung der so genannten „Umweltprämie“ auf 5 Mrd. Euro ab. Am 8. April hatte die Bundesregierung in Berlin beschlossen, die ursprünglich auf 1,5 Mrd. Euro begrenzte „Umweltprämie“ für die Verschrottung von Altfahrzeugen um 3,5 Mrd. auf nunmehr 5 Mrd. Euro zu erhöhen. Mit dieser Summe könnte bis Jahresende der Kauf von bis zu 2 Mio. Neufahrzeugen bei gleichzeitiger Verschrottung eines mindestens neun Jahre alten Autos staatlich bezuschusst werden.

### **Die Abwrackprämie: ökologischer, ökonomischer und fiskalischer Unsinn**

„Der GVA lehnt die Aufstockung der Abwrackprämie genauso ab, wie bereits deren ursprüngliche Einführung im Rahmen des Konjunkturpakets II.“, erklärte GVA-Präsident Hartmut Röhl heute in Ratingen. „Die Abwrackprämie ist aus ökologischer, ökonomischer und auch fiskalischer Sicht ein fauler Zauber. Sie stellt ein antiquiertes Mittel staatlicher Konsumsteuerung dar, das kurz-, mittel- und langfristig die Volkswirtschaft im Allgemeinen und die Automobilwirtschaft im Speziellen schädigen wird. Dies ist ein elementarer Verstoß gegen Grundprinzipien der Sozialen Marktwirtschaft.“, so Röhl weiter.

### **Die Abwrackprämie: staatlich geförderte Existenzgefährdung und Ursache neuer ökonomischer Probleme**

In Deutschland kommen für die Abwrackprämie etwa 16 Millionen Fahrzeuge in Frage, was etwa 35 % des Pkw-Bestandes entspricht. Gerade die älteren Fahrzeuge sind für den freien Kfz-Service Markt besonders interessant, neigen doch die Autobesitzer mit steigendem Fahrzeugalter dazu, ihre Pkw in freien Werkstätten warten zu lassen. Bei Fahrzeugen mit einem Alter von neun Jahren haben die freien Servicebetriebe einen Marktanteil von fast 50 % bei Wartung und Reparatur. „Durch die Abwrackprämie werden den wichtigsten Vertriebspartnern für unsere Ersatzteile, den freien Werkstätten, die Kunden entzogen. Auch der für uns interessante Teileabsatz in den Do-it-yourself Bereich wird leiden.“, schätzte GVA-Präsident Hartmut Röhl ein.

Der derzeitige Ansturm auf die Autohäuser stellt sich meist nur als vorgezogener Neuwagenkauf dar. „Langfristig wird durch die Abwrackprämie kein einziges Auto mehr in Deutschland verkauft werden, das Aufwachen für die Fahrzeughersteller wird nach dem Auslaufen der aufgestockten Prämie nur umso böser werden.“, erklärte Röhl. Die Verschrottung von funktionsfähigen Wirtschaftsgütern stellt eine volkswirtschaftliche Wertvernichtung dar. Die Halter von jüngeren Gebrauchtwagen finden keine Käufer mehr

und fallen damit als die sonst tragende Schicht der Neuwagenkäufer aus. Und Käuferschichten, die sich die finanziellen Belastungen auch eines so geförderten Neuwagens nicht leisten können, werden zum Kauf verführt – die amerikanische Hypothekenkrise hat gezeigt, wohin das führt. In einem Jahr könnten dann tausende „Finanzierungswracks“ bei den Händlern vor der Türe stehen.

Ein Blick in die Statistik zeigt, dass die deutschen Autobauer Marktanteile in der Bundesrepublik verlieren, da die Bundesbürger zwar gerne deutsche Autos abwracken aber viele ausländische Fabrikate bei den Neuzulassungen aktuell anteilmäßig zulegen können. „Die Kunden kaufen sich für den abgewrackten VW oder Opel oftmals wohl lieber preiswerte Kleinwagen aus französischer, italienischer oder asiatischer Produktion - dies hat langfristige Folgen auch für den Servicebereich der Autobauer“, gab Röhl zu Bedenken.

## **Etikettenschwindel „Umweltprämie“**

Dass es sich bei der Bezeichnung „Umweltprämie“ um Etikettenschwindel handelt hat die Öffentlichkeit längst erkannt und den Begriff „Abwrackprämie“ für den Sprachgebrauch gewählt.

Aus ökologischer Sicht ist die Abwrackprämie „Unsinn“ wie Röhl feststellte. „Die eingesetzte Energie bei der Produktion eines Neufahrzeugs muss hier ehrlicherweise mit eingerechnet werden. Dadurch ist selbst der Betrieb eines Altfahrzeugs mit - im Vergleich zum Neufahrzeug - höherem Schadstoffausstoß in der Ökobilanz sinnvoller, als es durch ein neu gebautes Fahrzeug zu ersetzen.“, erklärte der GVA-Präsident.

## **Die Milchmädchenrechnung der steuerlichen Selbstfinanzierung**

Die oftmals vorgetragene Mechanik der Selbstfinanzierung der Abwrackprämie etwa durch höhere Mehrwertsteuereinnahmen aus dem Neuwagenverkauf hält der GVA für fragwürdig. „Die Bürger können jeden Euro nur einmal ausgeben. Wenn sie dies für einen Neuwagen tun, kaufen sie im Gegenzug keine anderen Güter wie Kühlschränke oder Fernsehapparate. Da der staatliche Zuschuss durch die Abwrackprämie beim Kauf eines Neuwagens über 15.000 Euro in etwa dem Erlassen der Mehrwertsteuer für dieses Fahrzeug gleichkommt, wird diese Einnahme dem Staat also an andere Stelle fehlen.“, führte Röhl weiter aus. Darüber hinaus gehen dem Staat durch die im Rahmen des Konjunkturpakets II beschlossene befristete Steuerbefreiung für Neufahrzeuge weitere Einnahmen verloren.

Der GVA bleibt deshalb bei seiner grundsätzlich ablehnenden Haltung zur Abwrackprämie. „Wir haben es hier mit einem staatlichen Eingriff in einen bislang funktionierenden Markt zu tun, der längerfristig niemanden nützt aber bereits heute vielen schadet: Den Bürgern, die die dadurch weiter steigende Staatsverschuldung schultern müssen sowie dem freien Kfz-

Servicemarkt, dem durch die einseitige Subventionierung der Fahrzeughersteller Kunden entzogen werden. Die unvermeidliche Anpassung der weltweiten Fahrzeugproduktion an die tatsächliche Nachfrage hätte schon vor vielen Jahren erfolgen müssen und wird durch die Abwrackprämie nur hinausgezögert.“, resümierte GVA-Präsident Hartmut Röhl. Und weiter: „Es ist allerdings eine Schande, dass der freie Kfz-Servicemarkt mit den von ihm erwirtschafteten Steuern nun auch noch seinen schärfsten Wettbewerber subventionieren muss.“

Der Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA) ist der Branchenverband und die politische Interessenvertretung des freien Kfz-Teile-Großhandels in Deutschland. Darüber hinaus spricht er auch für die rund 2000 Einzelhändler von Kfz-Ersatzteilen. Im GVA sind derzeit 154 Handelsunternehmen mit über 1.000 Betriebsstellen und 127 Kfz-Teilehersteller organisiert. Der Gesamtmarkt für Pkw- und Nutzfahrzeugteile hat in Deutschland ein Volumen von 22,5 Mrd. Euro. Auf der Reparaturebene verfügt der freie Kfz-Service-Markt über einen Anteil von etwa 35 bis 40 Prozent. Die im GVA organisierten Handelsunternehmen repräsentieren rund 80 Prozent des Umsatzes des freien Kfz-Teile-Großhandels – einer rein mittelständisch strukturierten Branche. Schwerpunkte der Verbandsarbeit sind die Sicherung und der Ausbau des freien Kfz-Service-Marktes als echte Reparaturalternative für den Verbraucher sowie die Wahrung der Chancengleichheit gegenüber der Automobilindustrie im Ersatzteile-Handel. Weitere Informationen erhältlich unter [www.gva.de](http://www.gva.de)

**Pressekontakt: Alexander Vorbau**