

Marc Gronwald und Jana Lippelt

Die Abwrackprämie hat im vergangenen Jahr eine prominente Rolle in der politischen Diskussion eingenommen. Der beste Beleg dafür ist die Wahl zum Wort des Jahres durch die Gesellschaft für deutsche Sprache. Unter den Aspekten, die diskutiert wurden, sind die ökonomische und die ökologische Sinnhaftigkeit. Auch das ifo Institut hat sich an dieser Diskussion beteiligt, siehe dazu insbesondere den ifo Standpunkt Nr. 101. Demnach muss der Abwrackprämie hinsichtlich beider Aspekte ein schlechtes Zeugnis ausgestellt werden. Kritisiert wird insbesondere, dass für zu verschrottende Fahrzeuge ein Mindestalter von nur neun Jahren nötig ist, um für die Abwrackprämie in Frage zu kommen.

In Europa bzw. in einer Vielzahl europäischer Länder gab und gibt es vergleichbare Programme. Hat dieses Urteil auch dort, vor allem aus ökologischer Sicht betrachtet, Bestand? Die Karte (Abb. 1) stellt im oberen Teil zunächst die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuzugelassener Pkws für das Jahr 2008 sowie deren Veränderung im Vergleich zu 2007 dar.¹ Ersichtlich wird, dass Länder im Süden und Westen Europas (Frankreich, Portugal) die geringsten durchschnittlichen Emissionen aufweisen, während diese für Vertreter Nord- und Osteuropas – insbesondere Schweden sowie die baltischen Staaten – im Vergleich eher hoch sind. Ersichtlich ist aber auch, dass in der Mehrzahl der Länder im Vergleich zu 2007 ein Rückgang der durchschnittlichen Emissionen zu verzeichnen ist. Am größten sind diese Rückgänge in Frankreich und Finnland.

Im unteren Teil der Karte werden die Abwrackprämienprogramme verschiedener europäischer Länder anhand unterschiedlicher Kriterien miteinander verglichen. Deutlich wird zunächst, dass in erster Linie Länder im südwestlichen Teil Europas entsprechende Programme erlassen haben und dass diese in Frankreich oder auch Irland noch nicht ausgelaufen sind. Die Karte stellt zudem dar, dass sich die Programme hinsichtlich des Mindestalters des zu verschrottenden Autos unterscheiden und dass ein Teil der Länder zusätzlich festgelegt hat, dass das neu anzuschaffende Fahrzeug einen gewissen CO₂-Ausstoß nicht überschreiten darf. Erwähnt wurde bereits, dass in Deutschland schon neun Jahre alte Fahrzeuge für die Verschrottung in Frage kommen. Die meisten Länder sind diesbezüglich etwas strenger, insbesondere die Niederlande und Österreich, wo ein Fahrzeug mindestens zwölf Jahre alt sein muss. Bezüglich des maximal zulässigen CO₂-Ausstoßes von den neu anzuschaffenden Fahrzeugen ist in der Mehrzahl der Fälle ein Wert von 140 g/km festgelegt worden.² Lediglich Luxem-

burg (nach unten) und Frankreich (nach oben) weichen von dieser Festlegung ab. Insbesondere für diesen letzten Aspekt lohnt es sich aber, die Verbindung zwischen dem oberen und dem unteren Teil der Abbildung herzustellen. Dabei wird deutlich, dass der durchschnittliche CO₂-Ausstoß eines neuzugelassenen Wagens in Frankreich im Jahr 2008 bereits deutlich unter der festgelegten Grenze gelegen hat – im Mittel ist diese Grenze also nicht wirksam gewesen. Lediglich für Irland lässt sich ein deutlicherer Unterschied zwischen der festgelegten Grenze und den durchschnittlichen Emissionen der 2008 neu zugelassenen Fahrzeugen feststellen.

Der Blick nach Europa bringt hinsichtlich der Bewertung der ökologischen Sinnhaftigkeit der Abwrackprämien also nicht viel Neues: In vielen Ländern gab bzw. gibt es entsprechende Systeme, die vielleicht etwas strenger als das in Deutschland eingeführte System sind, aber nicht in besonders hohem Maße. Die in einigen Ländern zusätzlich eingeführten Obergrenzen für den CO₂-Ausstoß der neu anzuschaffenden Fahrzeuge können ebenfalls als nicht sonderlich streng angesehen werden. Somit gilt auch in Europa: Die Abwrackprämie ist ökologischer Unfug.

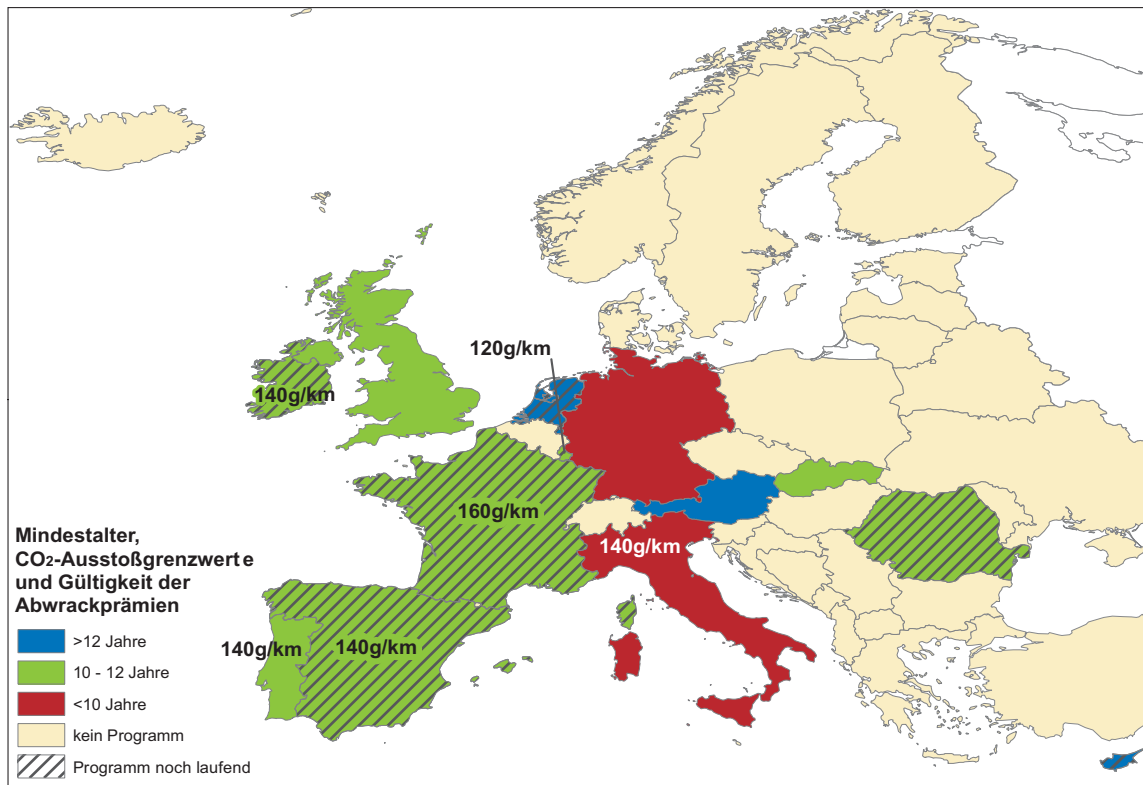
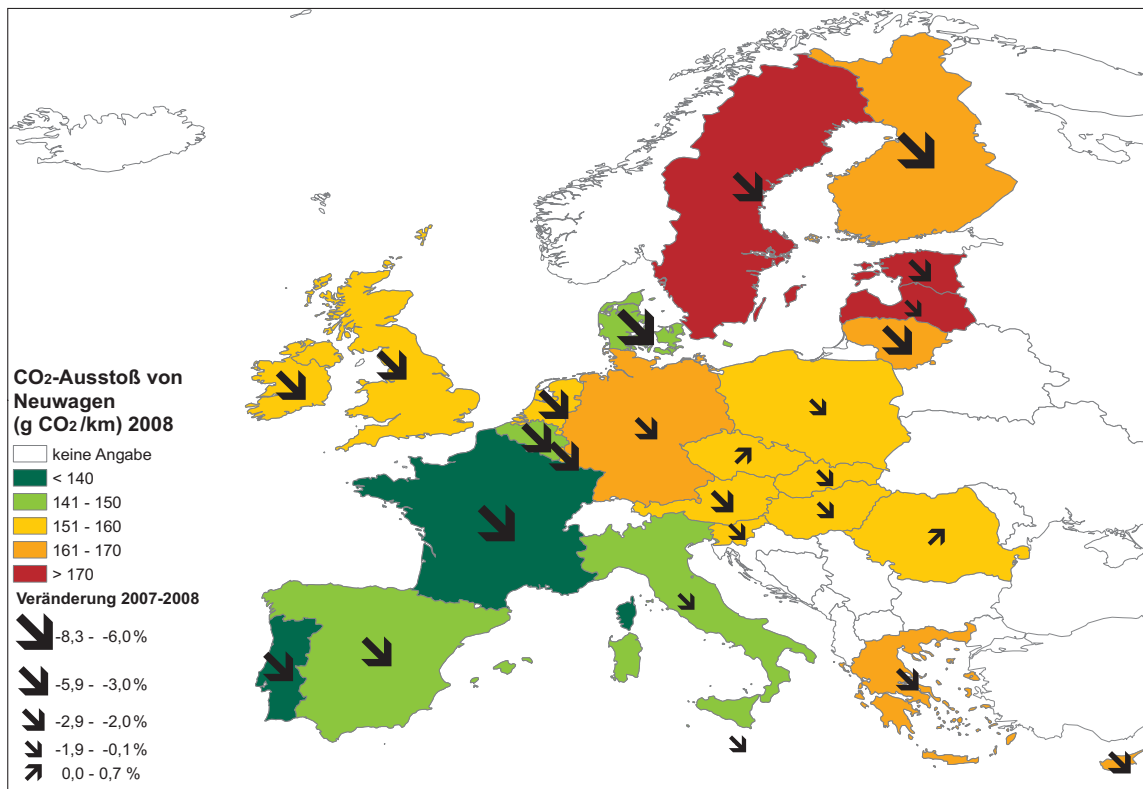
Literatur

Sinn, H.-W. (2009), ifo Standpunkt Nr. 101: »Abwrackprämie für das Konjunkturpaket«, http://www.cesifo-group.de/link/_stp/stp101.htm.

¹ Vgl. hierzu European Automobile Manufacturers' Association, Europäische Kommission. Der Dank der Autoren gilt Felix Mücke, der im Rahmen eines Praktikums im ifo Institut an der Entstehung dieses Artikels beteiligt war.

² Die dargestellten Grenzwerte gelten für mit Benzin angetriebene Fahrzeuge. In Portugal besteht zudem ein zweistufiges Prämiensystem, wonach die Höhe der gezahlten Prämie von dem Alter des zu verschrottenden Fahrzeugs abhängt.

Abb. 1
CO₂-Ausstoß und Abwrackprämie



Grenzwerte gelten nur für Benziner; für Portugal ist zusätzlich eine Prämienzahlung ab einem Mindestalter von 15 Jahren möglich.

Quelle: ACEA (2010); Europäische Kommission (2010).