

Die Auswirkungen des Konjunkturprogramms der deutschen Bundesregierung auf die Kfz-Neuanmeldungen

Uwe Thümmel, Universität Zürich*

17. November 2020

1 Einleitung

Die Corona-Pandemie hat weltweit zu einem Einbruch der Wirtschaft geführt. Als Reaktion auf die Wirtschaftskrise hat die deutsche Bundesregierung im Juni 2020 ein Konjunkturprogramm aufgelegt, welches unter anderem eine befristete Senkung der Mehrwertsteuer beinhaltet. Die Regierung erwartet, dass die Bürgerinnen und Bürger die befristete Steuersenkung zum Anlass nehmen, Konsumausgaben vorzuziehen und damit die Wirtschaft ankurbeln. Man erhofft sich insbesondere einen Effekt auf den Kauf langlebiger Güter wie etwa Haushalts- und Elektrogeräte oder Autos.

Damit die erhoffte Wirkung eintritt, müssen zwei Bedingungen erfüllt sein: Erstens muss die Mehrwertsteuersenkung sich auch ausreichend in Preissenkungen niederschlagen. Zweitens müssen die Kunden auf diese (befristeten) Preissenkungen mit gesteigerter Nachfrage reagieren. Eine neue Studie von Fuest, Neumeier, und Stöhlker (2020a, siehe auch 2020b) findet, dass die Mehrwertsteuersenkungen im Supermarktsegment fast vollständig an die Kunden weitergegeben werden. Zumindest bei Gütern des täglichen Bedarfs scheint die erste Bedingung also erfüllt zu sein. Bei Kraftstoffen wurden die Steuersenkung hingegen nur unvollständig weitergegeben (Montag, Sagimuldina, und Schnitzer 2020). Dieses Papier konzentriert sich hingegen auf die Reaktion der Nachfrage - und das im wohl wichtigsten Markt für langlebige Güter: Autos.

Autos stellen unter den beweglichen langlebigen Gütern die größte Ausgabe der Haushalte dar. Darüber hinaus gibt es für die Neuanmeldungen von Kraftfahrzeugen (und damit indirekt für deren Kauf) verlässliche und öffentlich zugängliche Daten. Dieses Papier beleuchtet daher die Auswirkungen des Konjunkturpro-

*Universität Zürich, Institut für Volkswirtschaftslehre, Schönberggasse 1, 8001 Zürich, uwe.thuemmel@uzh.ch. Ich danke Samuel Skoda, Simon Zuzek und Regina Seibel für sehr hilfreiche Diskussionen und Kommentare.

gramms der deutschen Bundesregierung auf die Neuanmeldungen von Kraftfahrzeugen. Um die Wirkung des Konjunkturprogramms besser beurteilen zu können, werden die Anmeldungen in Österreich als Vergleichsmaßstab herangezogen.

Die Ergebnisse in diesem Papier lassen bisher nicht den Schluss zu, dass das Konjunkturprogramm in Deutschland zu einer gesteigerten Gesamtnachfrage nach Autos geführt hat. Lediglich im Segment der Hybridfahrzeuge lassen sich Tendenzen eines positiven Nachfrageeffekts erkennen, der auch durch die zusätzliche Förderung von Elektro- und Hybridfahrzeugen bedingt sein könnte.

Im Folgenden werden zunächst die relevanten Punkte der Konjunkturprogramme in Deutschland und Österreich vorgestellt. Es folgt eine Beschreibung der Datengrundlage und methodologische Überlegungen. Anschließend werden die Ergebnisse vorgestellt und diskutiert.

2 Konjunkturprogramme in Deutschland und Österreich

2.1 Deutschland

Das Konjunkturprogramm der deutschen Bundesregierung umfasst eine Vielzahl von Maßnahmen. Die Mehrwertsteuersenkung ist dabei die prominenteste und mit erwarteten Kosten von 20 Mrd. Euro auch die ausgabenstärkste Einzelmaßnahme. Für den Kauf von Kraftfahrzeugen ist neben der Mehrwertsteuersenkung auch die Innovationsprämie für Elektro- und Hybridfahrzeuge relevant. Beide Maßnahmen werden im Anschluss kurz diskutiert.

2.1.1 Die Mehrwertsteuersenkung

Vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2020 beträgt der reguläre Mehrwertsteuersatz 16% statt 19% und der ermäßigte Steuersatz 5% statt 7%. Fahrzeuge fallen unter den regulären Steuersatz. Es ist allerdings unklar, wie stark sich die Steuersenkung tatsächlich in tieferen Preisen niederschlägt. Fuest, Neumeier, und Stöhlker (2020a, siehe auch 2020b) finden für das Supermarktsegment eine fast vollständige Weitergabe an den Kunden. Der Preisrückgang ist dabei für Produktgruppen mit größerem Wettbewerb stärker. Einen ähnlichen Effekt des Wettbewerbsdrucks auf die Weitergabe der Steuersenkung an die Kunden beobachten Montag, Sagimuldina, und Schnitzer (2020) bei Kraftstoffen. Inwieweit sich diese Ergebnisse auf die Autobranche übertragen lassen muss gesondert untersucht werden und ist nicht Thema dieser Studie. Stattdessen liegt der Fokus auf der Reaktion der Nachfrage in den Monaten nach der Steuersenkung.

2.1.2 Die Innovationsprämie für Elektro- und Hybridfahrzeuge

Ab dem 8. Juli 2020 gibt es in Deutschland eine Innovationsprämie beim Kauf eines Elektro- oder Hybridfahrzeugs welche zusätzlich zum bereits bestehenden

Umweltbonus gezahlt wird.¹ Die Maßnahme ist bis zum 31. Dezember 2021 befristet. Für reine Elektrofahrzeuge mit einem Nettolistenpreis unter 40.000 Euro beträgt die Förderung nun bis zu 9.000 Euro und für Plug-in-Hybride bis zu 6.750 Euro. Über einem Nettolistenpreis von 40.000 Euro beträgt der Zuschuss bis zu 7.500 Euro für reine Elektrofahrzeuge und bis zu 5.625 Euro für Plug-in-Hybride. Vor der Einführung der Innovationsprämie betrug die Förderung bis zu 4.000 Euro für reine Elektrofahrzeuge und 3.000 Euro für Plug-in-Hybride.²

2.2 Österreich

Der österreichische Nationalrat hat am 7. Juli 2020 ebenfalls ein Konjunkturpaket beschlossen.³ Dieses beinhaltet unter anderem Senkungen der Einkommensteuer für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und Investitionsanreize für Unternehmen. Hier relevant ist die Senkung des Eingangsteuersatzes bei der Lohn- und Einkommensteuer welcher rückwirkend für 2020 von 25% auf 20% fällt. Die Zeitung [Der Standard](#) errechnet, dass hierdurch für den Einzelnen eine Entlastung von bis zu 350 Euro im Jahr entsteht.

3 Datengrundlage

Deutschland und Österreich stellen die Statistiken zu Neuanmeldungen von Fahrzeugen öffentlich zur Verfügung. Die Daten für Deutschland stammen vom [Kraftfahrt-Bundesamt](#). Die Daten für Österreich werden durch [Statistik Austria](#) bereitgestellt.⁴ Um die Zahlen für Österreich mit denen in Deutschland vergleichbar zu machen, werden die Zulassungszahlen in Österreich zunächst durch den monatlichen Durchschnitt der österreichischen Zulassungen in 2019 geteilt und dann mit dem monatlichen Durchschnitt der deutschen Zulassungen in 2019 multipliziert.

4 Methodologische Überlegungen

Um die Auswirkungen des deutschen Konjunkturprogramms auf die Kfz-Neuanmeldungen besser beurteilen zu können, dient Österreich als Vergleichsgruppe. Die Märkte für Autos in Deutschland und Österreich sind in hinreichendem Maße vergleichbar. So verhalten sich die Neuanmeldungen im Zeitablauf ähnlich. Unterschiede gibt es jedoch zum Beispiel beim Marktanteil deutscher Fabrikate, welcher in Deutschland höher liegt. Um als Vergleichsgruppe dienen zu können, ist darüber hinaus erforderlich, dass es im Betrachtungszeitraum in Österreich keine politischen Maßnahmen gibt, die ebenfalls die

¹Die Innovationsprämie kann auch rückwirkend beantragt werden, für Fahrzeuge, die nach dem 3. Juni 2020 erstmalig zugelassen wurde.

²Für weitere Details siehe <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/energiewende/kaufpraemie-fuer-elektroautos-erhoeht-369482>

³Siehe https://www.parlament.gv.at/PAKT/PR/JAHR_2020/PK0764/index.shtml

⁴Für Deutschland wurden die Tabellen fz10 für die jeweiligen Monate verwendet. Für Österreich die Tabellen 2 und 5 aus der jährlichen Gesamtübersicht.

Neuanmeldungen von Kraftfahrzeugen beeinflussen könnten. Zwar erhöht sich durch die Einkommensteuersenkung in Österreich das verfügbare Einkommen, anders als bei der befristeten Mehrwertsteuersenkung in Deutschland ergeben sich hierdurch aber keine Anreize, Käufe langlebiger Güter vorzuziehen. Voraussetzung für die Vergleichbarkeit beider Länder ist schließlich noch ein ähnlicher Verlauf der Corona-Pandemie und der angeordneten Maßnahmen betreffend der Einkaufsmöglichkeiten. Insbesondere in den Sommermonaten und zu Beginn des Herbstes 2020 war das Geschäftsleben - abgesehen von den zu beachtenden Hygienemaßnahmen - in beiden Ländern weitgehend ohne Einschränkungen möglich. Die Lage war damit in den für die Beurteilung des Konjunkturprogramms relevanten Monaten vergleichbar.

Der Kontext legt vordergründig nahe, eine Differences-in-Differences Strategie anzuwenden, um statistisch beurteilen zu können, ob ein Effekt des Konjunkturprogramms vorliegt. Aus mehreren Gründen scheitert dieser Ansatz hier. Erstens ist das Treatment (die Einführung des Konjunkturprogramms) nicht unabhängig von Faktoren, die den Verkauf von Autos zusätzlich zum Konjunkturprogramm beeinflussen - und damit nicht exogen. Zweitens ist es nicht möglich, die Standardfehler auf der Treatment-Ebene (der Ebene der Staaten) zu clustern, da es hierfür in jedem Monat effektiv nur zwei Beobachtungen gibt (siehe z. B. Hansen 2020, 676).⁵ Dies gilt auch dann, wenn man z. B. die Anmeldungen auf der Ebene der Marken als Beobachtungseinheit ansehen würde, da sich das Treatment immer noch nur auf der Ebene der Staaten unterscheiden würde. Stattdessen werden die Zeitreihen der Kfz-Neuanmeldungen lediglich nebeneinander dargestellt.

5 Ergebnisse

Abbildung 1 zeigt die monatlichen Neuanmeldungen in Deutschland und Österreich seit Januar 2019 (in Einheiten von Tausend, bezogen auf Deutschland). Die gestrichelte Linie markiert den 3. Juni 2020. An diesem Tag wurde die geplante Senkung der Mehrwertsteuer bekannt gegeben. Die durchgezogene Linie markiert mit dem 1. Juli 2020 den Tag an dem die Mehrwertsteuersenkung in Deutschland in Kraft getreten ist. Der Verlauf der Anmeldungen in beiden Ländern verhält sich über die gesamte Zeit weitgehend parallel. Wir beobachten eine starke Abnahme der Anmeldungen im ersten Quartal 2020 und eine im Sommer einsetzende Erholung. Nach Einführung der Mehrwertsteuersenkung bewegen sich die Neuanmeldungen in Deutschland zwar oberhalb der (normalisierten) Anmeldungen in Österreich, der Unterschied zwischen beiden Ländern ist aber vergleichbar mit der Differenz in den vorherigen Monaten. Auf eine belebende Wirkung des Konjunkturprogramms für die Autobranche lässt sich nicht schließen.

Um zu untersuchen, ob sich das Bild auf der Ebene der Automarken anders darstellt, zeigt Abbildung 2 die Neuanmeldungen für die neun Fabrikate mit dem - bezogen auf Deutschland - größten Marktanteil. Zwei Dinge fallen ins

⁵Siehe hier <https://www.ssc.wisc.edu/~bhansen/econometrics/Econometrics.pdf>

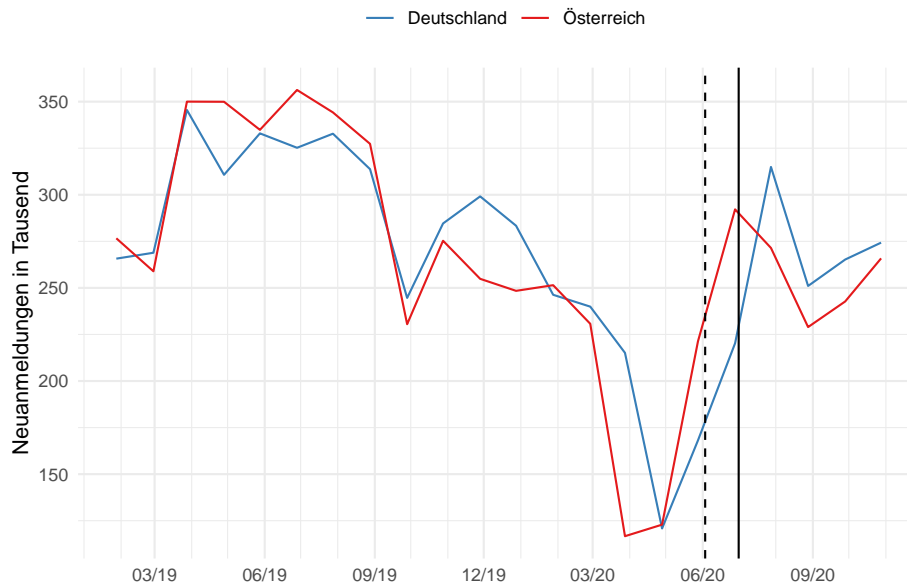


Abbildung 1: Kfz-Neuanmeldungen

Auge: Erstens ist, wie bereits erwähnt, der Marktanteil deutscher Fabrikate in Deutschland durchweg höher. Zweitens scheinen die Premiummarken - und hier insbesondere BMW und MERCEDES - in Deutschland einen stärkeren Einbruch zu Beginn der Corona-Krise und anschließend eine stärkere Erholung zu verzeichnen als andere Marken.

Abbildung 3 zeigt die Neuanmeldungen unterteilt nach Premiumsegment und übrigen Marken.⁶ Der vorige Eindruck einer stärkeren Erholung des Premiumsegments in Deutschland wird bestärkt. Inwieweit dies auch mit dem Konjunkturprogramm in Deutschland zusammenhängt, lässt sich jedoch schwer sagen. Der Unterschied zwischen den Anmeldungen im Premiumsegment in Deutschland und Österreich liegt in den Monaten nach der Mehrwertsteuersenkung durchaus im Bereich der Unterschiede in den früheren Monaten.

Abbildung 4 zeigt schließlich die Neuanmeldungen nach Antriebsart. Bei konventionellen Antrieben ergibt sich wiederum kein klares Bild. Die Anmeldungen in beiden Ländern verlaufen weitgehend parallel. Bei Elektroautos zeichnet sich ebenfalls kein Unterschied ab. Allein bei Fahrzeugen mit Hybridantrieb scheint es in den Monaten nach Juli 2020 einen stärkeren Anstieg der Anmeldungen in Deutschland als in Österreich zu geben. Wie besprochen, ergeben sich für diese Fahrzeuge (wie auch für Elektroautos) zusätzliche Kaufanreize durch die Innovationsprämie. Dieser mögliche Effekt durch die zusätzliche gezielte Förderung

⁶Als Marken des Premiumsegments werden AUDI, BMW, MERCEDES betrachtet. Die übrigen Marken sind CITROEN, DACIA, FIAT, FORD, HYUNDAI, KIA, MAZDA, OPEL, PEUGEOT, RENAULT, SEAT, SKODA, VW.

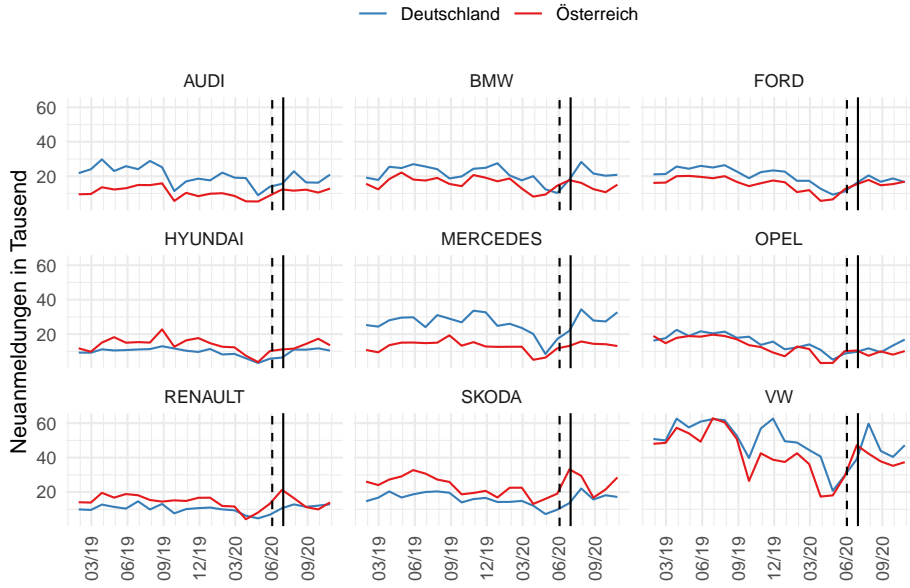


Abbildung 2: Kfz-Neuanmeldungen nach Marke

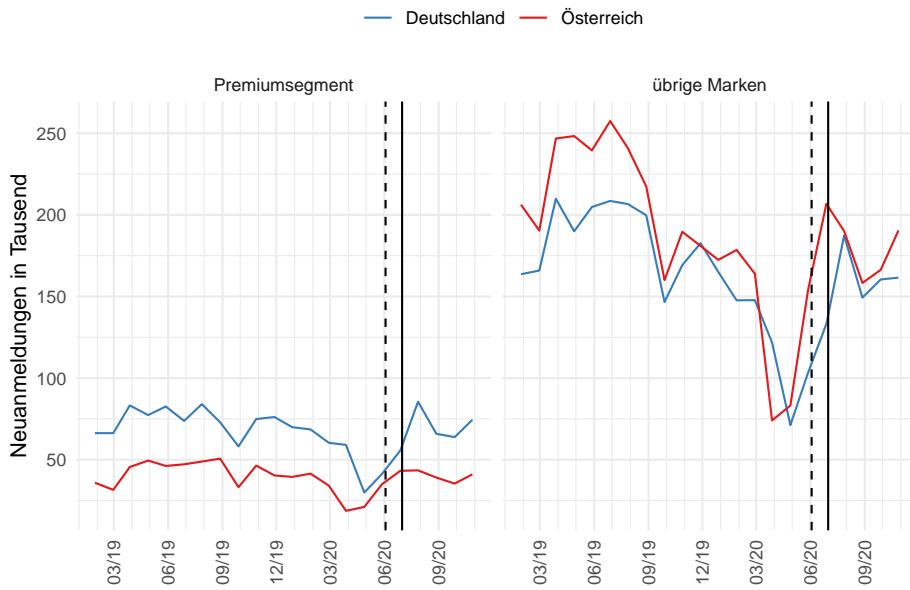


Abbildung 3: Kfz-Neuanmeldungen nach Segment

weckt Erinnerungen an die Abwrackprämie im Konjunkturprogramm II aus dem Jahr 2009 (siehe z. B. Barabas, Döhrn, und Gebhardt 2011).

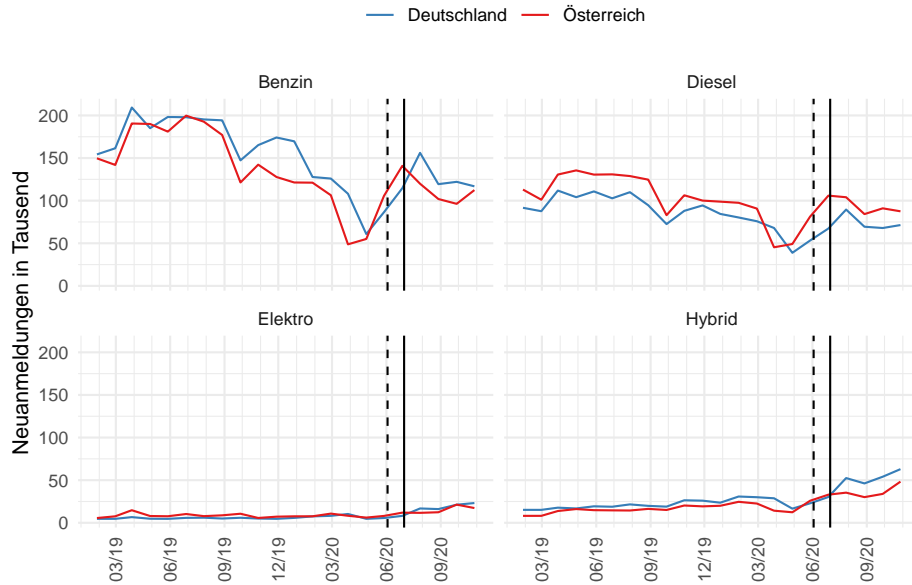


Abbildung 4: Kfz-Neuanmeldungen nach Antrieb

6 Schlussfolgerungen

In diesem Papier werden die Auswirkungen des Konjunkturprogramms der deutschen Bundesregierung auf die Kfz-Neuanmeldungen beleuchtet. Die größte Einzelmaßnahme des Programms ist die befristete Senkung der Mehrwertsteuer. Mit dieser Maßnahme ist die Hoffnung verbunden, dass insbesondere der Kauf langlebiger Güter vorgezogen und dadurch die Wirtschaft belebt wird.

Bisher zeigen sich keine klaren Auswirkungen des Konjunkturprogramms auf die Gesamtzahl der Neuanmeldungen in Deutschland. Auf der Ebene der Marken zeigt sich in Deutschland eine stärkere Schwankung der Anmeldungen im Premiumsegment. Es ist jedoch unklar, ob die stärkere Erholung hier auch auf das Konjunkturprogramm zurückzuführen ist, oder durch den vorhergehenden stärkeren Einbruch bedingt ist. Lediglich auf der Ebene der Antriebsarten gibt es Hinweise für einen leicht positiven Nachfrageeffekt für Autos mit Hybridantrieb. Dieser mögliche Effekt muss auch im Lichte der zusätzlichen Kaufprämien für Elektro- und Hybridautos betrachtet werden.

Die Analyse in diesem Papier basiert auf Mengendaten. Um die Auswirkungen des Konjunkturpakts - und hierbei insbesondere der Mehrwertsteuersenkung - auf den Kauf langlebiger Güter besser untersuchen zu können, wären neben

Verkaufszahlen auch Daten zu Preisen hilfreich. Darüber hinaus bietet sich eine Ausweitung der Analyse auf andere langlebige Güter an.

Erst die kommenden Monate werden zeigen, ob die Mehrwertsteuersenkung tatsächlich zu einer Vorwegnahme des Kaufs langlebiger Güter führt. Nach der Rücknahme der Mehrwertsteuersenkung müsste es dann auch zu einem Rückgang der Nachfrage kommen. Ob dies tatsächlich der Fall sein wird, bleibt abzuwarten.

Literatur

Barabas, György, Roland Döhrn, und Heinz Gebhardt. 2011. „Was Brachte Das Konjunkturpaket II?“ *Wirtschaftsdienst* 91 (7): 496–98.

Fuest, Clemens, Florian Neumeier, und Daniel Stöhlker. 2020a. „Die Preiseffekte der Mehrwertsteuersenkung in deutschen Supermärkten: Eine Analyse für mehr als 60 000 Produkte“. Ifo Schnelldienst Digital 13/2020.

———. 2020b. „The Pass-Through of Temporary VAT Rate Cuts Evidence from German Retail Prices“. Ifo Working Paper 341.

Hansen, Bruce. 2020. *Econometrics*.

Montag, Felix, Alina Sagimuldina, und Monika Schnitzer. 2020. „VAT Reduction as Unconventional Fiscal Policy in Germany: Fast but Heterogeneous Pass-through in the Fuel Market“. *VoxEU.org*.