

01.07.2004

## Winfried Hermann, Steuerprivileg für Geländewagen

**Winfried Hermann**(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es gehört zu den Vorzügen unserer Zeit, dass unsere Straßen immer besser werden und wir hier nicht mehr mit klapprigen Pferdekutschen über staubige Wege rattern wie im Wilden Westen. Aber es gehört zu den Perversionen unserer Zeit, dass Fahrzeuge boomen, die eher für steinige Pisten im Mittleren Westen der USA gemacht zu sein scheinen.

Manchen Autofreunden reichen Luxuswagen nicht mehr aus; sie brauchen Sport Utility Vehicles - SUV. „Geländewagen“ ist eine eher verharmlosende Bezeichnung. „Erlebnisfahrzeuge“ ist besser: mit Allradantrieb, Bodenfreiheit, strotzend vor Kraft und mit stets mehr als sechs Zylindern unter der Haube schnell, stark, massiv und unübersehbar. Den guten Blick über das Verkehrsgeschehen von da oben könnte man noch als Sicherheitsvorteil dieser Wagen ansehen.

Hoch zu Ross also kreuzt der zumeist eher wohlhabende Mensch der Moderne nicht mehr sandige Pisten, sondern die meist sechsspurigen Autobahnen Deutschlands und fühlt sich trotzdem wie John Wayne. Ist es Lifestyle? Es ist Lifestyle!

Dies ist freilich ein wenig überzeichnet, augenzwinkernd gemeint. Ich möchte hier nicht pauschal das individuelle Glück von Autoliebhabern verteufeln. Aber es kann nicht angehen, dass wir dieses Glück versilbern und die SUVs mit Steuererleichterungen subventionieren. Deshalb haben wir diesen Antrag eingebracht.

Was ist das Problem? Aufgrund einer Gesetzeslücke können Fahrzeuge mit mehr als 2,8 Tonnen Gesamtgewicht als leichte Nutzfahrzeuge zugelassen werden. Ein Mercedes-M-Klasse-Wagen rangiert also in der gleichen Klasse wie ein Lieferwagen. Fahrzeuge, die als Pkw aufgrund ihres hohen Schadstoffausstoßes nicht mehr zugelassen werden können, weil sie die Pkw-Norm Euro 3 nicht erfüllen, schaffen dies nur als Nutzfahrzeuge. Obendrein sparen die Besitzer Kfz-Steuern, weil die Steuer für die gewerblich genutzten Lieferfahrzeuge bewusst niedriger ist als für gleich große Pkw.

Beim Ausnutzen des Steuerschlupflochs waren verschiedene Seiten trickreich: Autohersteller, Gutachter, Werkstätten. Auch die Zulassungsstellen unterstützen die verbreitete Praxis der „Auflastung“. Wenn noch zu leicht für das 2,8-Tonnen-Kriterium, werden die Autos mit eher marginalen Umrüstungen schwerer gemacht. Gutachter, Umrüster, Werkstätten haben daran mitgetan, alles im Grunde ganz legal. Gegen eine geringe Gebühr - oft nach Vorlage eines nicht kostspieligen Gutachtens - wird dann von der Zulassungsstelle das zulässige Gesamtgewicht im Fahrzeugbrief auf 2,8 Tonnen erhöht.

Was der Bundesfinanzhof in seinem Urteil 1998 entschieden hatte - Fahrzeuge, die sowohl für Güter- als auch für die Personenbeförderung eingerichtet sind, eine umlegbare Rückbank haben und die über 2,8 Tonnen wiegen, nicht wie PKW mit emissionsbezogener Hubraumbesteuerung, sondern wie Nutzfahrzeuge zu besteuern -, galt wohl eher als Erleichterung für Handel und Gewerbetreibende, für KMU.

Doch nicht jeder Selbstständige braucht einen Allradantrieb, eher noch auf dem Land, wenn er über den Acker fahren muss, aber nicht in der Stadt. Für Winzer, Bauern, Förster und Handwerker - eben Gewerbetreibende - war die Steuerminderung für Nutzfahrzeuge vielleicht einmal gerechtfertigt - obwohl wir Grüne klar sagen: Wir müssen ökologisch schädliche Subventionen abbauen, und dies auch im Verkehrsbereich.

Wir sollten nicht - wie von Bundesverkehrsminister Stolpe angekündigt - neue Subventionstatbestände

durch großzügige Ausnahmen für viele Berufsgruppen schaffen, sondern eher Anreize setzen, damit auch diese Berufsgruppen auf verbrauchsarme und emissionsarme Fahrzeuge setzen. Die SUV-Fahrzeuge aber dienen doch ganz offensichtlich nicht dem Betreiben von Gewerben, sondern dem Freizeitvergnügen. Die Besteuerung von Geländewagen als PKW ist also längst überfällig und muss schnellstmöglich umgesetzt werden.

Die bisherige Privilegierung ist sozial höchst ungerecht. Es handelt sich um Modelle, die in der Anschaffung 50 000 Euro und mehr kosten. Wer sich solche Autos leistet, kann dafür auch die angemessenen Steuern zahlen. Zwischen 500 und 700 Euro sparen die SUV-Besitzer im Jahr. Wem will man dies vermitteln, angesichts der breiten Debatte um das, was wir unseren Bürgern beim Umbau des Sozialstaats abverlangen? Die schätzungsweise 40 Millionen Euro Steuerausfälle im Jahr werden an anderer Stelle dringend gebraucht.

Gar nicht nachvollziehbar ist, dass wir mit einem Steuerprivileg Fahrzeuge fördern, die aus ökologischen Gründen höchst problematisch sind. Sie haben einen enormen Spritverbrauch. Viele Modelle verbrauchen 15 bis 20 Liter Sprit auf 100 Liter. Die letzten 20 Jahre Fahrzeugtechnologieentwicklung hatten unter anderem die Reduktion von Verbrauch und Schadstoffen im Zentrum. Es gibt viele gute Gründe, Sprit zu sparen: ökologische, politische und ökonomische. Dramatisch ist die klimaschädigende Wirkung durch den hohen Treibstoffverbrauch.

Die Selbstverpflichtung des Europäischen Verbandes der Automobilhersteller besagt, bis 2008 den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß ihrer Neuwagen auf 140 Gramm pro Kilometer absenken zu wollen. Aber der VW Touareg emittiert zum Beispiel im Durchschnitt 329 Gramm pro Kilometer. Andere Modelle liegen noch höher. Wenn die Neuzulassungszahlen der SUV-Fahrzeuge weiter zunehmen, wird dieses Ziel wohl verwässert. Damit rückt das Erreichen der Selbstverpflichtung der Industrie einmal mehr in die Nähe des Unwahrscheinlichen.

Für SUV, die wie Nutzfahrzeuge besteuert werden, gelten wesentlich großzügigere Vorschriften für die Schadstoffemissionen. Die Fahrzeuge dürfen somit mehr Schadstoffe ausstoßen als vergleichbare PKW. Auch im Sinne des Gesundheitsschutzes ist es nicht verantwortbar, diese Fahrzeuge zu privilegieren.

Wir brauchen für die Reduktion der Emissionen im Verkehrsbereich dringend eine angemessene Berücksichtigung der ökologischen und sozialen Kosten des Straßenverkehrs. Alle sehen es ein. Alle sind sich einig: die Finanzminister der Länder, die Umweltminister der Länder, der Bundesumweltminister, der Bundesverkehrsminister. Also sollte es doch gelingen, dieses Privileg endlich abzuschaffen.

Jenseits des Schließens von Steuerschlupflöchern ist Phantasie gefragt, um zumindest die wildesten Auswüchse unserer automobilverliebten Gesellschaft zu zügeln. Vor wenigen Tagen erreichte uns die Nachricht, dass die Pariser mit radikalen Maßnahmen gegen die wachsende Zahl von Geländewagen vorgehen wollen, weil sie ihre schöne Stadt verpesteten, die Fußwege verparken und mit „Kuhfängern“ die Fußgänger gefährden.

Von einer Ökoabgabe bis zu 3 200 Euro ist die Rede. Sie soll nach den Kriterien Benzinverbrauch und Schadstoffausstoß festgesetzt werden. Der Pariser Stadtrat ordnete mit rot-grüner Mehrheit Maßnahmen an, um die Nutzung von Geländewagen möglichst schnell einzuschränken.

Bald werden derlei Maßnahmen auch in deutschen Ballungsräumen diskutiert werden müssen, wenn ab 1. Januar 2005 die schärferen Grenzwerte der EU-Luftreinhalte-Richtlinie gelten. Dann werden sowohl schadstoffmindernde Eingriffe an Fahrzeugen nötig - wie etwa der Einbau von Rußpartikelfiltern und Nachrüstungen - als auch verkehrsbezogene Maßnahmen.

City-Maut, Straßensperrungen für bestimmte Fahrzeuge - vieles ist denkbar und zum Schutz der



## Bundestagsfraktion

Bevölkerung und der Umwelt nötig. Mit der Abschaffung des Steuerprivilegs für SUV-Fahrzeuge tun wir einen Schritt von vielen.

Wir wollen keine Straßensperrungen, sondern umweltfreundliche Fahrzeuge. Schließlich stellt sich auch die Frage, wie viele Sheriffs wir bräuchten, um die Cowboys in ihren SUVs beim Überschreiten der Luftschadstofflimits aus den Städten zu verbannen.