
Wortklauberei (52): Schlechte Nachrichten sind gut

Von Peter Schwerdtmann, cen

Schlechte Nachrichten sind gute Nachrichten, weiß der Medien-Experte, weil Medien schon immer jeglichen Weltuntergang genießen, seien es Kriege, Geiseldramen oder schwarze Löcher im Budget. Auch Lobbyisten lieben das Drama. Gibt es ihnen doch Gelegenheit, mal wieder ihre Pflöcke einzuschlagen. So fordert jetzt der Auto-Experte des BUND, Jens Hilgenberg, im Gespräch mit dem Redaktions-Netzwerk Deutschland einmal mehr das Ende des Dienstwagenprivilegs.

Wer kann sich in diesen Zeiten denn auch noch Privilegien leisten, sind die doch per se asozial, weil sich nicht jeder die leisten kann. Es geht hier nicht um Neid, denn einerlei, ob ererbt oder erarbeitet – Privilegien machen den Unterschied. Und das nicht nur moralisch und ökonomisch, sondern gerade heute auch ökologisch. Siehe Dienstwagenprivileg.

In Deutschland wurden 2022 rund 1,7 Millionen der insgesamt etwa 2,6 Millionen neuen Autos gewerblich zugelassen, darunter viele Personenwagen, die den Mitarbeitern von ihren Unternehmen zur Verfügung gestellt wurden. Dabei spart der Arbeitgeber nicht nur die Mehrwertsteuer, sondern gleich auch noch eine Gehaltserhöhung, wenn er die private Nutzung des Fahrzeugs zulässt.

Die Altenpflegerin eines mobilen Dienstleisters, der Handelsvertreter oder Manager bis hoch zum Vorstandsvorsitzenden nutzen das gern, auch wenn es kein billiges Vergnügen ist. Denn das Finanzamt rechnet das als geldwerten Vorteil und erhebt ein Prozent vom Listenpreis plus Mehrwertsteuer. Der Manager mit seinem Mittelklasseauto für brutto 60.000 Euro muss also pro Jahr 7200 Euro zusätzlich als Einkommen versteuern. Hätte der Mensch die 7200 Euro mehr verdient, wäre Leasing eine Alternative gewesen. Ist das Privileg am Ende also eher ein vergiftetes Geschenk?

Jens Hilgenberg denkt weniger an den geldwerten Vorteil als an einen möglichen pädagogischen Effekt für Verkehrswende und Umwelt. Er hat die großen Limousinen und natürlich besonders die dicken SUV im Blick, die rollenden Symbole für Privilegierte. Er wünscht sich erschwingliche Fahrzeuge für Normalverdiener und sieht den Wegfall des sogenannten Dienstwagenprivilegs als Chance des Staates, hier zugunsten kleiner, energie- und ressourcenschonender Personenwagen regulatorisch einzugreifen. Sollen doch die mit dem großen Verbrenner abgestraft werden, damit diese neuen Kleinwagen eine Chance bekommen. Also weg mit dem Dienstwagenprivileg, weg mit dem Dieselprivileg und her mit den Strafsteuern auf Verbrenner mit hoher Motorleistung.

„Solche Maßnahmen hätten zudem soziale Komponenten“, meint Hilgenberg. Das stimmt. Denn sie treffen auch alle Menschen, die sich keinen der "erschwinglichen" neuen Elektro-Kleinwagen leisten können und all die Bürger und Betriebe, für die der Elektromotor keine brauchbare Lösung ihrer Transportaufgaben darstellt.

Hilgenberg meint, mit solchen Maßnahmen könne man auch den heute schon beklagenswerten Mangel an Kleinwagen bekämpfen. Den Mangel beklagen selbst die Hersteller. Einige sind schon aus der Kleinwagenproduktion ausgestiegen, andere haben einen solchen Schritt angekündigt. Begründung: Durch die noch einmal verschärften Emissionsvorschriften für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren ist die Motortechnik so aufwendig geworden, dass Kleinwagen unbezahlbar sind.

Die Abgasvorschrift EU 7 wird also auch in ihrer jüngst abgeschwächten Fassung das erreichen, was ihre Urheber erwartet haben: Sie flankiert das für 2035 geplante Verbrenner-Aus, indem sie Kleinwagen unbezahlbar und größere Modelle deutlich teurer werden lässt. Da fällt die Öko-Folgenabschätzung leicht: Alte Autos bleiben uns länger erhalten. Und für die Dienstwagenfahrer wird sich auch ein Weg finden lassen, zum Beispiel im nächsten Modell ein paar Trost-kWh, zusätzlich zu den Verbrenner-PS im Plug-in-Hybrid.

Da fehlt nur noch eine E-Auto-Quote für die Fahrzeugproduktion in Europa. Das wäre dann endlich mal eine gute Nachricht – für alle, die es für zumutbar halten, wenn andere auf ihr Auto verzichten müssen. Was du auch tust, tu es klug und bedenke das Ende! Herodot war eben kein Lobbyist. (cen)

Bilder zum Artikel



Peter Schwerdtmann.

Foto: Auto-Medienportal.Net
