

Steuerförderung läuft aus

Beitrag von „Thanandon“ vom 23. Dezember 2004 um 21:29

Beispiel VW Touareg V10

VW etwa bietet nach dem neuen V6-TDI-Touareg nun auch den V10 rußfrei an. Der Partikelfilter ist in dem Geländewagen mit 313-PS-Diesel serienmäßig und aufpreisfrei. Damit erfüllt der stärkste Diesel-Pkw der Welt die EU-4-Norm und ist steuerbegünstigt – vorausgesetzt die Anmeldung erfolgt noch dieses Jahr. Denn zum 1. Januar 2005 läuft die Förderung für Fahrzeuge, die die Euro-4-Abgasnorm erfüllen (auch Benzin), aus.

Viel Hubraum, volle Ersparnis

Da das auch im Phaeton verbaute Aggregat üppige 5,0 Liter Hubraum aufweist, könnten schnell Entschlossene rein theoretisch dennoch den ganzen Bonus von 600 Euro ausschöpfen. Denn der Jahressteuersatz, auf den die Vergünstigung angerechnet wird, beträgt beim V10 satte 772 Euro. Den müssen ab einer Erstzulassung nach dem 1. Januar 2005 alle Touareg-V10-Käufer zahlen, denn auch die Möglichkeit einer Lkw-Zulassung mit günstigeren, gewichtsabhängigen Sätzen hat der Fiskus abgeschafft. Nicht mehr die ganzen 600 Euro bekommt zurück, wer etwa den V6-Diesel im Touareg bestellt. Denn der Bonus wird nur noch auf die Steuerschuld im Jahr 2005 angerechnet. Und da kommt der V6 „nur“ auf 463,2 Euro. Der gleiche Motor im Audi A6 schafft EU4 seit Frühjahr 2004 übrigens auch ohne Filter. Dafür kostet der Filter für dieses Modell Aufpreis – etwa in Höhe des Steuerbonus.

Nächstes Jahr muss die Oberklasse filtern

Der gleiche Satz wie für den großen Touareg-Diesel gilt übrigens ab nächstes Jahr (wie schon 2004) auch für den Phaeton V10 TDI. Denn pro 100 Kubikzentimeter kostet die Kfz-Steuer für Diesel 15,44 Euro egal ob Euro 3 oder Euro 4.

Der Phaeton-Filter wird aber dennoch im Laufe des nächsten Jahres Serie werden. Denn ab 2006 dürfen nur noch Fahrzeuge neu zugelassen werden, die Euro 4 erfüllen. Und die schafft der Phaeton nur mit Filter.

Auch S-Klasse und 7er werden rußfrei

Gleiches gilt für die Oberklasse-Konkurrenz von BMW oder Mercedes, wobei die Schwaben schon Modelle mit Filter im Angebot haben (S320 CDI, 550 Euro Aufpreis) und die Münchner zumindest im 5er Filter-Diesel (sowie EU4) aufpreisfrei liefern. Der 3,0-Liter-Selbstzünder aus dem 530d tut ja auch im 730d Dienst. Für die V8-Modelle S400 CDI und 740d (je rund 250 PS) müssen beide Hersteller noch Filter adaptieren. Der noch leistungsstärkere Register-Diesel des 535d ist bereits serienmäßig mit Partikelfilter ausgestattet, soll aber nicht in den 7er finden. Für

den A8 3,0 TDI gilt übrigens dasselbe, wie für den A6 3,0 TDI: Euro 4 ist Serie, der Filter kostet extra.

Je kleiner, desto filterloser

Die strengere Abgasnorm trifft natürlich auch kleinere Diesel. Doch bis zwei Liter Hubraum erfüllen diese die neuen Bestimmungen meist ohne Filter.

[Quelle](#)