



Fuhrparkverband Austria gegen NoVA-Erhöhung in der Krise

Die geplante Erhöhung der Normverbrauchsabgabe behindert die Modernisierung des Pkw-Bestands, belastet die Unternehmen in der Corona-Krise zusätzlich und hat Nachteile für die Umwelt. Der FVA fordert daher: Wenn schon NoVA-Erhöhung, dann auch Vorsteuerabzug für alle Firmenfahrzeuge.

Koste es uns, was es wolle. Jetzt ist klar, was die Regierung mit dem Credo zur Bekämpfung der wirtschaftlichen Folgen der Corona-Krise gemeint hat: Steuererhöhungen für die Allgemeinheit. Anders ist der überraschende Regierungsvorstoß für eine weitere Erhöhung der Normverbrauchsabgabe (NoVA) nicht zu interpretieren. Und das aus mehreren Gründen. Erstens: Den in den vergangenen zwölf Monaten gesetzten Maßnahmen zur Ökologisierung der Mobilität hat man keine Zeit gegeben, Wirkung zu entfalten. Effekte konnten – auch aufgrund des veränderten Mobilitäts- und Kaufverhaltens in der Krise – nicht beobachtet, analysiert und interpretiert werden. Zweitens: Wie schon bei der Investitionsprämie für Elektrofahrzeuge wurden keine Experten aus der Praxis in die Planung des Gesetzesentwurfs miteinbezogen. Stattdessen soll die Erhöhung im Eilverfahren und ohne Begutachtung durchs Parlament gepeitscht werden. Drittens: Dass künftig auch leichte Nutzfahrzeuge wie Transporter und Pick-ups NoVA-pflichtig sein sollen, trifft vor allem die Unternehmen, die auf diese Fahrzeuge täglich angewiesen sind.

Die NoVA-Erhöhung sowie die Einführung der Abgabe auf leichte Nutzfahrzeuge ist ein Schlag ins Gesicht vieler Unternehmer. Wie sieht der Fuhrparkverband Austria die Lage?

Henning Heise, Obmann Fuhrparkverband Austria (FVA): „Bei dem Gesetzespaket handelt es sich um populistische Politik, die an der Realität gänzlich vorbeigeht. Wahr ist: Zwischen 60 und 70 Prozent aller Neufahrzeuge werden auf Unternehmen zugelassen. Die durch Covid-19 gebeutelte Wirtschaft muss ab 2021 also noch höhere Aufwände für ihre Firmenfahrzeuge meistern. Vor allem bei den Transportern bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht werden die Kosten bei der Neuzulassung mehrere tausend Euro pro Fahrzeug ausmachen. Dazu kommt die Erhöhung der motorbezogenen Versicherungssteuer.“

Die Reform soll ja öko-sozial sein und die E-Mobilität forcieren. Ist das nicht ein Schritt in die richtige Richtung?

Heise: „Fahrzeuge mit Elektroantrieb sind in vielen Bereichen bereits eine echte Alternative zum Verbrenner. Aber eben nicht für alle. Ladeinfrastruktur und -geschwindigkeit, hohe Kilometerleistungen sowie ein Bedarf nach einer hohen Nutzlast verhindern nach wie vor in vielen Unternehmen den Einsatz. Emissionsarme dieselbetriebene Fahrzeuge sind dann die einzige vernünftige Wahl. Wahr ist außerdem: Der Großteil der österreichischen Flottenbetreiber – und das sind die heimischen Unternehmen – tauscht seine Fahrzeuge aus Kosten- und Ökologiegründen alle drei bis fünf Jahre aus. Diese Verteuerung von Fahrzeugen wird dazu führen, dass nicht nur Privatpersonen, sondern auch Unternehmen die älteren Fahrzeuge länger behalten und den Neuwagenkauf verschieben.

Das heißt, die wahren „Stinker“ bleiben länger auf der Straße, anstatt durch schadstoffarme Motoren ersetzt zu werden. Auch SUV ist nicht gleich SUV. Unter diesem Begriff wird allerdings vom Suzuki Ignis bis zum Cadillac Escalade alles summiert, was eine höhere Sitzposition aufweist. Dabei sagt diese Marketingbezeichnung per se nichts über den Emissionsausstoß aus. So gibt es SUV, die sparsamer sind als manche Limousine, oder Vans, die mehr verbrauchen als ein Sportwagen.“



Henning Heise, Obmann
Fuhrparkverband Austria

Wie lautet die Forderung des Fuhrparkverbandes Austria?

Heise: „Neben einer Professionalisierung der Diskussionen rund um Mobilität innerhalb der Parteien regen wir einmal mehr die Zusammenarbeit mit Experten bei der Gestaltung von Gesetzesentwürfen an. Außerdem empfiehlt der FVA der Regierung eine Adaptierung der Gesetzesvorlage: Wenn die Belastung durch Mobilitätssteuern in den nächsten Jahren automatisiert ansteigt, dann sollte im Gegenzug jedes betrieblich genutzte Fahrzeug als vorsteuerabzugsberechtigt eingestuft werden. Das würde die Belastung deutlich verringern und

den Unternehmen aus der Krise helfen. Ebenso wäre das ein Ansatz, die Ökologisierung des Pkw-Bestands weiter zu fördern.“ •

Online: OMV – was treibt die Mobilität der Zukunft an?

28. Jänner 2021,
15.00 bis 17.00 Uhr

„Aus heutiger Sicht gibt es weder aus technischer noch aus kaufmännischer Sicht die ‚Silver Bullet‘ in der Mobilität. In Zukunft wird deshalb eine Vielzahl von Technologien die unterschiedlichsten Anwendungsfälle abdecken.“ – Christoph Lewisch & Günther Kreuzhuber, OMV Aktiengesellschaft



Günther Kreuzhuber

Kurzbeschreibung des Seminars:

Diesel, Benzin, E-Fuels, CNG, Wasserstoff, Strom und Co: Derzeit gibt es nicht „DIE“ Technologie, die für alle Anwender und Bedürfnisse passt. Doch welche Faktoren werden den Mobilitäts- und Antriebsmix in Zukunft beeinflussen und welche Regularien wirken dabei? Und wie gestaltet sich das Spannungsfeld zwischen Klimazielen und Nachfrageentwicklung? Das werden Christoph Lewisch und Günther Kreuzhuber von der OMV AG in ihrem breitgefächerten Vortrag erläutern.



Christoph Lewisch