

Alle zahlen drauf ...

Die Umfrage des Fuhrparkverband Austria (FVA) zur NoVA-Einführung läuft weiter, die Ergebnisse verhärten sich: Die höheren Fahrzeugpreise führen zu längeren Nutzungszeiten und steigenden Kosten – im Endeffekt für alle Konsumenten.



Dafür brauchte man kein Wahrsager zu sein: Weil ab 1. Juli 2021 die Normverbrauchsabgabe auch für leichte Nutzfahrzeuge fällig wird, decken sich aktuell Firmen mit neuen Transportern und Lieferwägen ein. Schenkt man Groß- und Flottenkundenbetreuern Glauben, dann hat sich die Nachfrage nach Fahrzeugen der Klasse N1 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um bis 500 Prozent gesteigert. Henning Heise, Obmann des Fuhrparkverband Austria (FVA): „Doch nach der Flut kommt die Flaute – und die Talsohle zu durchschreiten wird diesmal lange dauern. Die Kombination von Corona, Wirtschafts- und Arbeitsmarktkrise in Verbindung mit steigenden Steuern auf die Mobilität werden das Geschäft mit leichten Nutzfahrzeugen in den nächsten Jahren zur schweren Aufgabe machen.“ Anders ausgedrückt: „Wer noch solvent ist, kauft jetzt, wenn er das richtige Fahrzeug noch bekommt. Und wer sich jetzt keine neuen Fahrzeuge leisten kann, der wird die alten Laster umso länger fahren.“, so Heise.

Massive Mehrbelastungen bei Nutzfahrzeugen

Wundern darf das keinen, denn wie massiv die Auswirkungen auf die Fahrzeuge sind, dass zeigen Rechenbeispiele des FVA: So wird

etwa ein Mercedes Sprinter, heute €18.959, ab 1. Juli um 19.563 Euro mehr kosten als heute. Und das ist bekanntlich erst der Anfang: Im Jahr 2024, wo der maximale NoVA-Satz laut Regierungsplan bei 80 Prozent liegen wird, wird der Sprinter dann für 76.000 Euro (plus 55 Prozent!) beim Händler stehen. Ähnliches gilt für den Opel Movano, der sich in drei Jahren von 42.647 Euro auf stolze 73.545 Euro (plus 72 Prozent!) verteuern wird.

99 Prozent nutzen länger

„Die erneute NoVA-Erhöhung bzw. die Einführung der NoVA für leichte Nutzfahrzeuge ist der völlig falsche Weg in Richtung CO₂-Neutralität. Nur weil die Fahrzeuge beim Kauf empfindlich teurer werden, wird nicht ein Liter weniger Sprit in Österreich verbrannt – im Gegenteil.“, betont Henning Heise, Obmann Fuhrparkverband Austria. Das untermauert die Umfrage des FVA über die NoVA-Auswirkungen auf die Fuhrparkpraxis. Bis Mitte Februar haben 178 Firmen, die österreichweit 42.000 Fahrzeuge betreiben, daran teilgenommen. Dabei gaben 99 Prozent an, dass sie ihre Fahrzeuge in Zukunft länger nutzen werden. Bei den leichten Nutzfahrzeugen werden über 50 Prozent der Firmen ihre Transporter doppelt so lange wie ursprünglich geplant im Einsatz behalten. 54 Prozent wiederum können derzeit keine E-Transporter in ihrem Fuhrpark einsetzen, weil diese nicht den Anforderungen entsprechen. Und – das ist für alle Konsumenten ein Thema – 62 Prozent wollen die (Mehr-)Kosten komplett an die Kunden weiterverrechnen. Fakt ist: „Die gewünschte Wirkung der NoVA-Reform verfehlt ihr Ziel. Im Zuge der Ökologisierung und dem Bestreben der Dekarbonisierung des Verkehrs, die wir als absolut sinnvoll und notwendig erachten, legen wir der Regierung deshalb dringend eine Überarbeitung des beschlossenen Gesetzes ans Herz und unterstützen gerne mit unserem Fachwissen. Derzeit sehen wir keinen einzigen positiven Effekt“, so Heise abschließend. •

Webinar: Multi-Energy – Schlüssel zur klimafreundlichen Mobilität

23. März 2021, 15.00 bis 17.00 Uhr

„Als Mobilitätsdienstleister verfolgen wir das Ziel, die Energiewende aktiv mit zu gestalten und die Dekarbonisierung des Mobilitäts- und Transportsektors zu beschleunigen. Wir sind davon überzeugt, dass die ambitionierten Klimaziele der EU nur dann erreicht werden können, wenn alle Teilnehmer der Wertschöpfungskette dazu positives beitragen. Das sollte in der Mobilitätsbranche nicht nur der Job der Mineralölgesellschaften, OEMs und der Konsumenten sein.“

Marc Erkens, DKV

Kurzbeschreibung des Seminars:

E-Mobilität, E-Fuels, LGP, LNG, CNG und Wasserstoff transformieren die Firmenmobilität und das politische und gesellschaftliche Streben nach einer Dekarbonisierung des Verkehrssektor fordert alle beteiligten Unternehmen und Branchen heraus. Doch wann genau wird sich die grüne Mobilität aus Sicht eines Tankkarten- und Mobilitätsdienstleisters etablieren? Welche mittel- und langfristigen Klimaziele werden verfolgt? Und welche Auswirkungen hat dies auf den Anteil konventioneller Kraftstoffe und die Wertschöpfungskette? All das wird Marc Erkens, Head of Sustainability & New Mobility von DKV Mobility, im Detail erläutern und dabei interessante Ausblicke in die Unternehmensmobilität von liefern.



Marc Erkens, DKV

Infos & Anmeldung: www.fuhrparkverband.at

