

NoVA 2021: Gute Idee, fragwürdige Umsetzung



Durch die neue NoVA werden Pkw teurer und die Preise von Nutzfahrzeugen wachsen exponentiell. Und das in einer Zeit, in der ohnehin bereits der Großteil der heimischen Unternehmen wirtschaftlich betrachtet seuchengeplagt am Boden liegt.

Fahrschulen, Begleitfahrzeuge, Autos für körperlich beeinträchtigte Personen sowie das Bundesheer, die Feuerwehr und Rettungsdienste. Dazu Fahrzeuge mit null Gramm CO₂-Ausstoß und Mopedautos: Die Ausnahmen von der NoVA sind rar geworden – fast alle Fahrzeuge werden zusätzlich besteuert. Mit der jüngsten Verschärfung der Normverbrauchsabgabe trifft es nun auch leichte Nutzfahrzeuge. Eine Betrachtung der Details und Auswirkungen – Teil 1 der NoVA-Artikelserie des Fuhrparkverband Austria.

Neu ist die NoVA schon lange nicht mehr, aber dennoch ständig im Gespräch. Denn mit dutzenden Überarbeitungen, Verschärfungen und Adaptierungen seit ihrer Einführung im Jahr 1992 als Ersatz für die 30-prozentige „Luxussteuer“ (neben Autos wurde sie auch beim Kauf von Schmuck, Uhren, Pelzprodukten und Konsumelektronik eingehoben) machte sie sich über die Jahre salopp gesprochen nicht gerade viele Freunde. Gewerbliche wie private Pkw-Käufer ärgerten sich im Vergleich zu Deutschland über deutliche höhere Anschaffungspreise, Autohändler und Importeure kritisierten die zunehmende Bürokratie und die sich stetig verkomplizierende Berechnung.

Die Reduktion von CO₂-Emissionen ist zu begrüßen

Henning Heise, Obmann Fuhrparkverband Austria (FVA): „Dabei war und ist man sich generell und branchenübergreifend einig, dass das Ansinnen der Normverbrauchsabgabe ein richtiges und wichtiges ist: Denn schließlich soll mit der Ökosteuer ein Steuerungseffekt wirksam werden, der Pkw-Käufer aufgrund geringerer Steuerbelastung zu emissionsarmen bzw. -freien Fahrzeugen greifen lässt. Das wiederum soll den CO₂-Ausstoß des Verkehrsbereichs langfristig senken. Und daran ist per se nichts Schlechtes – auch der Fuhrparkverband setzt sich mit Informationsveranstaltungen und gezieltem Know-how-Transfer für eine stetige Verringerung der CO₂-Emissionen ein.“

Doch so sehr laut Heise über dieses Ziel breiter Konsens herrschen mag, „ob die NoVA 2021 und insbesondere durch die Anpassungen in den Folgejahren, das richtige Instrument zur Zielerreichung ist, darüber muss man weiter diskutieren“.

Ein Dreh an der Steuerschraube, der weh tut



Ein Ferrari ist automobiler Luxus, ein Nutzfahrzeug ist ein Betriebsmittel. Ergo: Arbeit ist kein Luxus, ein Sportwagen sollte folglich steuerlich anders behandelt werden als ein Transporter.

Vor allem jetzt, denn nach der vorletzten Verschärfung der NoVA am 1.1.2020 bzw. einer neuen Berechnung seit 1.1.2021 wird am 1. Juli 2021 ein weiteres Mal an der Steuerschraube gedreht. Und diesmal tut es den Unternehmern richtig weh – aus mehreren Gründen. Erstens: Erstmals werden auch leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht NoVA-pflichtig. Und weil die NoVA an den CO₂-Ausstoß gekoppelt ist, werden gerade diese Fahrzeuge spürbar teurer.“ Heise: „Kein Wunder, wer sich breitgesichtig und schrankwandgleich wie Opel Vivaro und Movano, Renault Trafic und Master, Mercedes Vito und Sprinter oder VW T6 und Crafter in den Fahrtwind stellt, wird kaum weniger als fünf Liter im Alltag verbrauchen. Auch wer Allrad, Hochdach und L3 im Berufsalltag braucht, der verbraucht auf der Straße mehr.“ Das Resultat: Diese Fahrzeuge verteuern sich vom 30. Juni auf den 1. Juli 2021 um mehrere tausend Euro. Pkw im besten Fall um ein paar hundert Euro. Betroffen sind alle Klassen – vom Kleinwagen über Vans bis hin zu Pick-ups. Heise: „Wer kann, kauft jetzt – sofern die Fahrzeuge überhaupt noch lieferbar sind. Einige Marken und Modelle sind schon ausverkauft und Unternehmen kommen schwer in die Bredouille.“

Bis 2024 wird's sukzessive (noch) teurer

Zweitens: Damit ist noch nicht Schluss. Denn von der Bundesregierung wurde beschlossen die NoVA zwischen 2021 und 2024 sukzessive weiter zu verschärfen. Das bedeutet, die CO₂-Grenzwerte für die Berechnung und den Malus-Wert sinken jährlich weiter. Zuerst wird der bisherige Freibetrag von 115 Gramm CO₂ je Kilometer weiter abgesenkt. 2021 um 3 Gramm, von 2022 bis 2024 dann jeweils um 5 Gramm.

Der nächste Schritt ist die stufenweise Senkung des Malusbetrags bis 2024. Dieser erhöht sich in diesem Zeitraum von 50 auf 80 Euro pro Gramm. Ab 2021 wird er ab einem CO₂-Ausstoß von 200 Gramm fällig, ab 2024 bereits bei 155 Gramm. Ausnahmen für Nutzfahrzeuge gibt es hier keine.

80 Prozent Höchststeuersatz in drei Jahren

Ebenso wird der Höchststeuersatz von derzeit noch 32 Prozent auf 80 Prozent im Jahr 2024 angehoben. Der bisherige NoVA-Deckel bei 32 Prozent wird ab Mitte 2021 Geschichte sein. Geplant ist zunächst eine Anhebung auf 50 Prozent, wobei alle 12 Monate dann weitere 10 Prozent dazukommen. 2024 liegt die neue NoVA-Obergrenze somit bei 80 Prozent.

Heise: „Die Zahlen überfordern aktuell noch viele. Doch konkret bedeutet das, dass ein Mercedes Sprinter, der heute 48.959 Euro kostet, ab 1. Juli um 19.563 Euro teurer wird. Im Jahr 2024, wann der maximale NoVA-Satz laut Regierungsplan bei 80 Prozent liegt, wird der Transporter dann für 76.000 Euro (+55%!) beim Händler stehen. Ähnliches gilt für den Opel Movano, der sich in drei Jahren von 42.647 Euro auf stolze 73.545 Euro (+72%!) verteuern wird.“

Unterm Strich steht fest: „Pkw werden teurer und die Preise von Nutzfahrzeugen wachsen exponentiell. Und das in einer Zeit, in der ohnehin bereits der Großteil der heimischen Unternehmen wirtschaftlich betrachtet seuchengeplagt am Boden liegt. Und da vor allem im Nutzfahrzeugsbereich die elektrisch angetriebenen Alternativen noch nicht das leisten, was die Anwender in Puncto Zuladung, Reichweite und Ladeleistung benötigen würden, werden die konventionellen Fahrzeuge länger gefahren.“, so Heise.

Bei den Nutzfahrzeugen fehlen die Alternativen



Henning Heise, Obmann Fuhrparkverband Austria: „Wer einen Transporter der Schadstoffklasse Euro 4 fährt, der tut das nicht weil er auf Nutzfahrzeug-Oldtimer steht, sondern weil er kein Geld für einen neues Fahrzeug hat.“

Das zeigt im Übrigen auch die Umfrage des Fuhrparkverband zur NoVA: Knapp 180 Unternehmen mit insgesamt fast 40.000 Fahrzeugen haben daran teilgenommen. Der Umstieg bei den leichten Nutzfahrzeugen scheitert laut den Befragten an zu geringer Reichweite (87 %) oder Zuladung (62 %) sowie an fehlenden Möglichkeiten für Sonderaufbauten wie Pritschen oder Verkaufsfahrzeugen – und nicht zuletzt deshalb geben 99 Prozent aller Studienteilnehmer an, dass sie die Fahrzeuge in Zukunft länger nutzen wollen. Heise: „Was heißt das? Die alten ‚Stinker‘ bleiben auf der Straße – und das bringt auch dem Klima rein gar nichts. Damit man ein Gefühl dafür bekommt: Aktuell sind in Österreich eine Millionen Fahrzeuge zugelassen, die der Abgasnorm Euro 4 oder älter entsprechen. Es bräuchte also auch (!) Maßnahmen, um diesen Bestand an Altfahrzeugen sukzessive zu verringern.“ Werden nämlich nur die Neuwagen teurer gemacht, dann ist der umwelttechnische Lenkungseffekt ein relativ kleiner. Pro Jahr werden nämlich lediglich zirka 270.000 Neuwagen verkauft und die ersetzen nicht im vollen Umfang diese ganz alten Daily Driver, sondern wandern in Wertungskette langsam nach unten. Heise: „Wer einen Transporter der Schadstoffklasse Euro 4 fährt, der tut das nicht, weil er auf Nutzfahrzeug-Oldtimer steht, sondern weil er kein Geld für einen neues Fahrzeug hat. Die paar Superreichen, die sich in Österreich auch in der Vergangenheit ein besonders potentes Auto leisten konnten, wollten und taten, denen wird die zusätzliche Steuerlast vollkommen powidl sein. Weil: Ob ihr 600 PS

starkes SUV in Zukunft statt 150.000 dann 190.000 Euro kostet, das ist dem oberen Prozent wurscht. Und wenn nicht, dann steigt diese Klientel eben auf einen subventionierten Plug-In-Hybriden um – oder meldet ihre Neufahrzeuge an einem (Schein-)Zweitwohnsitz im Ausland an.“ Ein Schelm wer Böses denkt, wollte man doch mit der jüngsten NoVA-Verschärfung genau diese „Stinker“ von der Straße holen...

Die Mittelschicht, die Melkkuh der Nation



88 Prozent der Umfrage Teilnehmer kategorisieren die NoVA als kein taugliches Steuerinstrument, um die CO₂-Emissionen durch den Verkehr langfristig zu senken.

Heise: „Die NoVA trifft die Mittelschicht, die sich ohnehin aufgrund der Krise nach unten ausdehnt und auch bisher schon allgemein die größte Steuer- und Abgabenlast zu tragen hatte. Und darüber regt sich der Unmut, der Groll steigt, wie die Umfrage des FVA ebenfalls zeigt: 90 Prozent halten den Zeitpunkt der NoVA-Erhöhung für falsch, 93 Prozent empfinden es als wenig sinnvoll gleichzeitig Förderungen in Milliarden auszuzahlen und die Steuern zu erhöhen und 88 Prozent kategorisieren NoVA überhaupt als kein taugliches Steuerinstrument um die CO₂-Emissionen durch den Verkehr langfristig zu senken.“

In Teil 2 unserer NoVA-Artikelserie beleuchten wir das Viereck KMU, Vorziehkäufe, Stammkunden und Lieferschwierigkeiten und erklären wieso es gerade EPULer im Transportbereich in Zukunft noch schwieriger haben werden. Der Artikel erscheint nächsten Dienstag, den 27. April 2021, hier auf www.fuhrparkverband.at