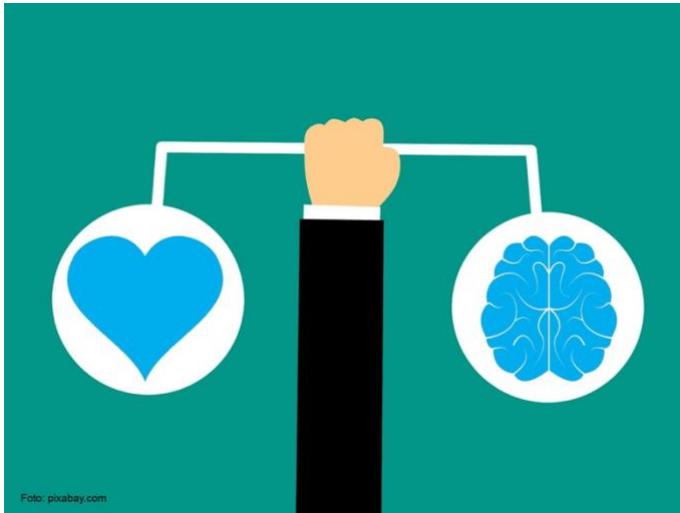


NoVA 2021: Kompromittierende Kompromisse



Damit die Verkehrswende von nachhaltiger Natur ist, muss der Wille zum Umstieg auf E-Autos genauso stark ausgeprägt sein, wie das Angebot am Fahrzeugmarkt. Erzwungene Kompromisse könnten hingegen den mittelfristigen Erfolg schmälern bzw. verzögern.

Ein breitflächiger Umstieg auf elektrisch angetriebene Pkw ist für viele Fuhrparks bereits heute möglich. Bei den Nutzfahrzeugen sieht die Sache jedoch deutlich schwieriger aus. Fakt ist: Noch bietet der Markt nicht das, was der Großteil der fuhrparkbetreibenden Unternehmen im Alltag benötigt. Teil 3 der NoVA-Artikelserie des Fuhrparkverband Austria.

Dass die Kosten durch die Einführung der NoVA für leichte Nutzfahrzeuge in einem Umfang steigen, der für viele EPU und KMU in Österreich existenzgefährdend ist, haben wir in unserem [Artikel vergangene Woche](#) bereits angeschnitten. Und dabei auch erwähnt, dass eine Firma, die beispielsweise zehn Pritschenfahrzeuge anschaffen muss, dafür ab 1. Juli um 115.000 Euro mehr hinlegen muss als derzeit.

Fast alle Fahrzeuge werden teurer



Für ein geländegängiges Nutzfahrzeug gibt es derzeit keine Alternative am Elektro-Markt – dennoch werden sie von der NoVA besonders stark belastet. Wahr ist: Derzeit gibt es kein E-Nfz mit Allradantrieb. Fun-Fact: Solche Fahrzeuge werden u. a. zum Bau und der Wartung von Windrädern eingesetzt. Damit konterkariert die NoVA für Nfz auch die Öko-Stromproduktion.

Ja, das ist vollkommen unverhältnismäßig – bei manchen Nutzfahrzeugen kommt es aber noch dicker. Ein MAN TGE 4x4 wird mit 1. Juli 2021 um 13.473 Euro teurer, 2024 wird die NoVA bereits 24.255 Euro ausmachen. Ein Fiat Ducato L4H3 wird

aufgrund der NoVA-Pflicht ab 1. Juli 2021 um 6.207 Euro teurer, 2024 kostet er um 10.884 Euro mehr als heute.

Dagegen wirken die Erhöhungen im Pkw-Bereich geradezu marginal, auch wenn sie trotzdem weh tun: So erhöht sich mit 1. Juli etwa beim Ford Galaxy mit 150-PS-Diesel die NoVA von derzeit 2.848 Euro auf 3.204 Euro, 2024 steigt die NoVA dann auf 4.750 Euro. Das trifft auch Familien, weil Vans nun mal das ideale Verhältnis zwischen Platzangebot, Wirtschaftlichkeit und Vielseitigkeit bieten. Ähnlich wie Kombis, wobei die NoVA beim derzeit beliebtesten (Firmen-)Auto in Österreich – dem Skoda Octavia – von derzeit 590 bis 2024 auf 1.530 Euro ansteigt.

Auch ohne Fahrzeug betroffen

Dabei wird jeder Neuwagenkäufer – privat wie gewerblich – eigentlich doppelt zur Kasse gebeten, denn die Unternehmen werden die Kosten an die Kunden und Konsumenten weiterverrechnen. Das geht ganz klar aus den Ergebnissen der Umfrage des Fuhrparkverbands hervor. So werden 60 % der Befragten sämtliche Mehrkosten weitergeben. 16 % werden zumindest einen Teil der Kosten anrechnen und 13 % haben sich dazu noch keine Gedanken gemacht.

Firmen verrechnen Kosten weiter



Die Umfrage des FVA beweist: Die Mehrkosten werden an die Kunden weiterverrechnet. Das heißt, Dienstleistungen, Services und Produkte werden für alle teurer.

Heise: „Das heißt, wir alle bezahlen am Ende mehr für das Kasterl vom Tischler, die Lieferung des Online-Versandhändlers, den Einbau einer Küche oder die Wartung der Therme. Selbst dann, wenn man selbst gar kein Auto besitzt. Dieser Umstand wird gerne vergessen – und seitens der Politik verschwiegen. Darüber hinaus wird sich auch der Sachbezug für die firmenwagenfahrenden Mitarbeiter erhöhen, wird er doch anteilig vom Anschaffungspreis inklusive NoVA und Umsatzsteuer berechnet.“

NoVA auf Nutzfahrzeuge kommt zu früh



Marcella Kral, Obmann stv. Fuhrparkverband Austria: „Zwingt man die Unternehmen zum Umstieg, dann ist das vielfach ein Kompromiss, der im schlimmsten Fall mit schlechten Erfahrungen die Wahrnehmung der E-Mobilität auf Jahre negativ beeinflussen kann.“

Marcella Kral, Obmann Stv. Fuhrparkverband Austria (FVA): „Die höheren Kosten sind die eine Seite, die andere ist der Zeitpunkt. Wir wissen aus der täglichen Praxis und der Kommunikation mit den fuhrparkbetreibenden Unternehmen, dass viele aus eigener Motivation auf alternative Antriebe umsteigen wollen. Doch der Markt gibt aktuell noch nicht für jeden das passende Modell her – auch wenn die Auswahl in den vergangenen Jahren gewachsen ist.“

Einsatzzweck bedingt Antriebswahl



Für den FVA ist klar: Dort wo E-Modelle eingesetzt werden können, sind sie die bessere Wahl. Doch ganz klar ist ebenso: Nicht jeder Einsatzzweck ermöglicht derzeit den Einsatz von Elektronutzfahrzeugen.

Kral ergänzt: „Simpel ausgedrückt macht es einen riesigen Unterschied, ob wir von einem Zusteller reden, der nur im urbanen Raum tätig ist, einem obersteirischen Bauunternehmen, das auch viele Projekte in Wien abwickelt, oder einem Lieferanten, der hauptsächlich zwischen Wien und Salzburg Kilometer auf der Autobahn abspult. Direkt auf einen E-Transporter umsteigen könnte aktuell nur der Zusteller im urbanen Raum – und das eigentlich auch nur dann wirtschaftlich sinnvoll, wenn er über eine Abstellfläche mit Ladestation verfügt. Für alle anderen leisten die Modelle am Markt über alle Jahreszeiten betrachtet noch nicht das, was der Einsatzzweck in Puncto Reichweite erfordern würde.“

Faule Kompromisse gefährden positive Entwicklung

Reichweite ist aber nicht alles, weshalb auch die jüngst erschienene Studie von „Webfleet Solutions Europe“ – wie alles, das gut für schnelle Schlagzeilen ist – mit Vorsicht zu genießen ist. Sie bescheinigt, dass 51 Prozent aller konventionell angetriebener Nutzfahrzeuge in Österreich durch Elektromodelle ersetzt werden könnten. Im Umkehrschluss heißt es aber auch, 49 Prozent sind derzeit nicht ersetzbar. Dazu kommt: Für die Studie wurde einzig und allein die Laufleistung angeschaut – und geschlussfolgert, dass wenn ein Transporter weniger als 300 Kilometer pro Tag fährt, dann wäre er mit einem E-Modell ersetzbar. Theoretisch stimmt das. Praktisch ist das in vielen Fällen nicht möglich.

(Noch) beschränkt die Vielfalt die Massentauglichkeit



Die Hälfte der Fläche Österreichs ist mit Wald bedeckt. Der muss gepflegt werden. Dafür braucht es u. a. Pickups mit Allradantrieb. Und auch in dieser Fahrzeugklasse gibt es derzeit keine elektrisch angetriebenen Alternativen.

Denn: Ein Asset der Nutzfahrzeuge ist ihre Vielfalt. Und da tut sich in Puncto NoVA wiederum ein Problem auf. Wer etwa einen schlechtwegetauglichen Transporter mit Allradantrieb im beruflichen Alltag braucht, findet derzeit keine elektrisch angetriebene Variante. Auch wenn er nur fünf Kilometer am Tag fährt. Und wer eine Pritsche braucht, der kann derzeit nur ein Modell wählen. Kral: „Der Fuhrparkverband sieht in der E-Mobilität eine große Chance zur absolut notwendigen Dekarbonisierung des Verkehrs in Österreich. Aber: Im Gegensatz zu E-Pkw braucht es bei den elektrischen Nutzfahrzeugen noch etwas mehr Zeit für die Entwicklung und den weiteren Markthochlauf. Denn: Zwingt man die Unternehmen jetzt zum Umstieg, dann ist das vielfach ein Kompromiss, der im schlimmsten Fall mit schlechten Erfahrungen die Wahrnehmung der E-Mobilität auf Jahre negativ beeinflussen kann. Und das wird die Politik doch nicht ernsthaft riskieren wollen, ist die Verkehrs- und Energiewende dafür doch viel zu bedeutend für die gesamte Gesellschaft. De facto müssen Politik, Unternehmen und Konsumenten hier an einem Strang ziehen, sonst wird das nicht den gewünschten Erfolg bringen.“

In Teil 4 – dem letzten Teil – der NoVA-Artikelserie werfen wir einen Blick auf ein interessantes Berechnungsbeispiel. So viel sei schon mal verraten: Die neue NoVA hat wenig Einfluss auf die CO₂-Einsparungen bis 2030. Überraschend wenig! Der Artikel erscheint am 11. Mai 2021 hier auf www.fuhrparkverband.at