

Fahrzeughandel - Tirol

NoVA-Einführung für Nutzfahrzeuge trifft Unternehmen hart

Steuererhöhung für KMU – Fahrzeuge sind notwendige Betriebsmittel und kein Luxusgut – Mehrkosten im fünfstelligen Bereich und ohne Möglichkeit auf Alternativen zuzugreifen – Maßnahme ökologisch und wirtschaftlich kontraproduktiv

„Mit der Neu-Einführung der NoVA für leichte Nutzfahrzeuge hat die Bundesregierung die Unternehmen mit einer unerwarteten Belastung überrascht. Als wären die Umstände für die Wirtschaft momentan nicht schwierig genug – neue Steuern sind das letzte, was die von der Covid19-Krise gebeutelten Unternehmen jetzt brauchen“, stellt **Mag. Franz Weinberger, Sprecher der österreichischen Nutzfahrzeugimporteure**, klar. Am Samstag, dem 21.11.2020, hat die Bundesregierung überraschend angekündigt, die NoVA mit 1. Juli 2021 umzugestalten, ohne Begutachtungsphase und ohne jeglichen Dialog mit den betroffenen Branchen zu führen.

Neue NoVA trifft vorrangig KMU

Erstmalig wird die NoVA, die ursprünglich als „Luxussteuer“ eingeführt wurde, nun auch für leichte Nutzfahrzeuge (N1 bis 3,5 t) fällig. Dabei handelt es sich in erster Linie um Fahrzeuge, die insbesondere von Unternehmen als Betriebsmittel eingesetzt werden und keinesfalls ein Luxusgut darstellen, wie Kastenwägen, Pritschenfahrzeuge etc. „Die neu eingeführte NoVA trifft die Kleintransporteure, Gewerbetreibenden, Handwerker, Zustell- und Handelsbetriebe. Auch Auslieferungen an Lebensmittelketten mit Transportern werden sich beispielsweise durch die neue Steuer verteuern. Der Sinn dahinter, zum jetzigen Zeitpunkt eine neue Steuer einzuführen, die Klein- und Mittelbetriebe massiv zusätzlich finanziell belastet, erschließt sich uns überhaupt nicht“, so Weinberger. Zu befürchten ist, dass diese Erhöhungen an die Endkonsumenten weitergegeben werden.

Mehrkosten im 5-stelligen-Bereich

Um zu veranschaulichen, was die Einführung der NoVA bei N1 in der Realität bedeutet, nachstehend Beispiele von in der Praxis häufig eingesetzten leichten Nutzfahrzeugen.

Fiat Ducato Fahrgestell L4 35 Maxi Doppelkabine Dreiseitenkipper 2.3 Multijet 180

NoVA 2020 € 0,00

NoVA 2021 € 14.553,70

NoVA 2024 € 21.281,80

Iveco Daily 35S16 A8 Kastenwagen 1900/3520L

NoVA 2020 € 0,00

NoVA 2021 € 8.096,60

NoVA 2024 € 13.463,60

MAN TGE 3.180 4x4 AQ

NoVA 2020 € 0,00

NoVA 2021 € 13.473,00

NoVA 2024 € 24.255,00

Mercedes-Benz Sprinter Kastenwagen 314 CDI Hochdach, lang

NoVA 2020 € 0,00

NoVA 2021 € 11.200,00

NoVA 2024 € 17.026,00

VW Crafter DoKa-Pritsche

NoVA 2020 € 0,00

NoVA 2021 € 11.420,80

NoVA 2024 € 17.348,20

Maßnahme auch ökologisch fragwürdig

„Dass ein Großteil der Gewerbetreibenden diese Mehrkosten nicht stemmen kann, vor allem nicht inmitten der Covid19-Krise, ist selbsterklärend. Anstatt in saubere und moderne Neufahrzeuge zu investieren, werden infolgedessen Fahrzeuge mit einer älteren Abgasnorm einfach länger gefahren“, stellt Weinberger klar. Die NoVA hat grundsätzlich keine ökologische Hebelwirkung, da sie nicht den Verbrauch, sondern nur den Besitz bzw. die Anschaffung besteuert.

Maßnahme trifft die falschen und kommt zu früh – KMU in der Falle: keine Möglichkeit auf Alternativen zuzugreifen

„Dass Fahrzeuge mit einem Emissionswert von Null von der NoVA ausgenommen sind, ist im Nutzfahrzeubereich noch nicht relevant. Grundsätzlich müssen auch im Nfz-Bereich strenge CO₂-Ziele erreicht werden und die Hersteller setzen alles daran, immer sparsamere und emissionsärmere Fahrzeuge auf die Straße zu bringen. Dennoch ist die Situation bei den Nutzfahrzeugen speziell, da Kunden nicht einfach auf kleinere, elektrifizierte und steuerbevorzugte Fahrzeuge umsteigen können, um ihre Bedürfnisse zu decken. Es kommt also zu einer massiven Mehrbelastung, ohne die Möglichkeit, auf Alternativen zuzugreifen. Aus diesem Grund ist die Maßnahme einfach inakzeptabel: es trifft die falschen und kommt aufgrund der Tatsache, dass es im N1-Bereich die elektrischen Alternativen am Markt noch nicht gibt, zu früh. Wir appellieren daher an die Regierungsparteien, diese Maßnahme noch einmal zu überprüfen“, so Weinberger abschließend.

Bei der Fahrzeugklasse N1 handelt es sich um die zweitgrößte Fahrzeugklasse in Österreich nach den Pkw (M1). Sie umfasst zehn Mal mehr Fahrzeuge wie die mittleren und schweren Lkw zusammen (N2, N3). Im Gesamtjahr 2019 wurden 43.425 Fahrzeuge der Klasse N1 zugelassen, das entspricht zehn Prozent der Gesamt-Kfz-Neuzulassungen.

Der Ausschuss der Nutzfahrzeuge befasst sich mit den besonderen Anliegen der Nutzfahrzeugbranche (ab 3,5 t) in Österreich und ist im Arbeitskreis der Automobilimporteure in der Industriellenvereinigung (IV) angesiedelt. Mitglieder sind die führenden Vertreter der Lkw- und Omnibusmarken DAF, IVECO, Mercedes-Benz, MAN, Renault Trucks, Scania, Tatra sowie Volvo Trucks.