

Eine ökologische Neugestaltung der NoVA ist überfällig – die reine Öko-NoVA!

**Manuela Prieler M.A., MSc., Ing. MMag. Christoph Müller, Prof. DI Dr. Horst Steinmüller und
em.o.Univ.-Prof. Dr. Friedrich Schneider**

Linz, Juli 2019

Die Reform der NoVA ist unter ökologischen Gesichtspunkten unzureichend. Das Energieinstitut an der Johannes Kepler Universität Linz hat sich mit diesem Thema auseinandergesetzt und schlägt deshalb eine Öko-NoVA vor. Bei einer ökologischen NoVA, sollen lediglich die CO₂-Abgaswerte von Bedeutung sein, aber nicht dem Nettverkaufspreis eine entscheidende Rolle zukommen!

Die NoVA ermittelt sich derzeit durch Multiplikation des Nettokaufpreises mit einem Steuersatz, der auf volle Prozentsätze gerundet folgendermaßen berechnet wird: $[(CO_2\text{-Emissionswert in g/km minus } 90 \text{ g}) \text{ dividiert durch } 5]^1$. Der neue Regierungsvorschlag sieht lediglich eine Veränderung der Formel für den NoVA-Prozentsatz angepasst am Umstieg vom NEFZ (Neue Europäische Fahrzyklus) Standard auf WLTP (World Harmonized Light Vehicles Test Procedure) vor, der Anschaffungswert ist dabei allerdings weiterhin von zentraler Bedeutung.

Laut einer aktuellen Studie vom VCÖ ist mittlerweile beinahe jedes dritte neu angeschaffte Fahrzeug ein SUV und somit nicht unbedingt ein Bekenntnis zur ernsthaften Erreichung unserer ambitionierten Klimaziele. Der unzureichende ökologische Effekt wird augenscheinlich, wenn man beispielhaft die SUV-Basisvarianten von Dacia Duster zu VW T-Roc und Audi Q2 einer Betrachtung unterzieht. Obwohl der Dacia Duster im Vergleich zum VW T-Roc einen um rd. 26 % und im Verhältnis zum Audi Q2 einen um rd. 30 % höheren CO₂-Ausstoß pro km aufweist, ist die resultierende NoVA in ähnlicher Höhe - die NoVA des Dacia Duster ist gegenüber dem VW T-Roc bzw. Audi Q2 um lediglich 46 € bzw. 53 € höher (siehe Tabelle 1). In der jetzigen Form, unter Miteinbezug des Nettokaufpreises, kann die NoVA somit nicht hinreichend einen Anreiz für die Anschaffung von umweltfreundlicheren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor schaffen.

Um eine Ökologisierung der NoVA zu erreichen, ist eine ausschließliche Berücksichtigung der CO₂-Emissionen notwendig, das insgesamt generierte Steueraufkommen aber auf gleichem Niveau zu belassen. Ein erster Entwurf für die Berechnung der Öko-NoVA wäre folgende Formel: $[CO_2\text{-Emissionswert in g/km multipliziert mit } 50 \text{ minus } 5000]$. Bei der Entwicklung der Formel wurden sowohl eine durchschnittliche jährliche km-Leistung und Lebensdauer eines PKW als auch die Klimakosten für Treibhausgasemissionen berücksichtigt. Um auf das zuvor dargestellte Beispiel zurückzukehren, wären nun bei der vorgeschlagenen neuen Berechnung 2.450 € für den Dacia Duster, 900 € für den VW T-Roc und 750 € für den Audi Q2 an NoVA zu entrichten. Die weiteren Beispiele in Tabelle 1 zeigen, dass diese Ökologisierung der NoVA jedoch nicht nur für die SUV-Klasse zutreffend sind. Im Appendix findet sich zusätzlich ein Vergleich zweier Fahrzeuge mit jeweils unterschiedlichen Ausstattungsvarianten, welcher die fälschliche Wirkung des Nettverkaufspreises bei der resultierenden NoVA nochmals augenscheinlich macht. Bei der Öko-NoVA ist es hingegen bedeutungslos, welche Zusatzausstattung gewählt wird, da letztendlich nur die CO₂-Werte von Bedeutung sind.

¹ Vgl. BGBl. Nr. 695/1991

Tabelle 1: Vergleich NoVA alt zur Öko-NoVA am Beispiel unterschiedlicher Fahrzeuge in Basisausstattung

	Hersteller/Typ (in Basisausstattung)	Variante	Kraftstoff	Leistung	Nettopreis	CO ₂	NoVA alt %	NoVA alt €*	Öko-NoVA €
SUV	Dacia Duster	SCe115	Benzin	115 PS	9.310 €	149 g/km	12 %	1.117 €	2.450 €
	VW T-Roc	1,0 TSI	Benzin	115 PS	17.849 €	118 g/km	6 %	1.071 €	900 €
	Audi Q2	30 TFSI	Benzin	116 PS	21.288 €	115 g/km	5 %	1.064 €	750 €
Mittelklasse	Golf TDI	1.6 TDI	Diesel	115 PS	20.863 €	110 g/km	4 %	835 €	500 €
	Mercedes A	A 160 d	Diesel	95 PS	24.220 €	106 g/km	3 %	727 €	300 €
Kleinwagen	Opel Corsa	Edition 1.4	Benzin	75 PS	11.765 €	129 g/km	8 %	941 €	1.450 €
	Renault Twingo	Scé 75	Benzin	74 PS	8.434 €	100 g/km	2 %	169 €	0 €

*Die Steuer ist hierbei nach § 6 Abs. 3 NoVAG um einen Abzugsposten von 300 € zu vermindern, es darf keine Steuergutschrift entstehen

Quelle: Porsche Austria (2019a), Porsche Austria (2019b), Renault Österreich (2019)²

Über den Zeitraum der letzten fünf Jahre betrachtet, kommt der Entwurf der Öko-NoVA auf die gleichen durchschnittlichen Steuereinnahmen, es erfolgt jedoch eine wesentlich stärkere Umverteilung zu Fahrzeugen mit höherem CO₂-Ausstoß. Fahrzeuge mit geringen Emissionen werden entsprechend niedriger besteuert und die Last verursachergerecht jenen Verbrauchern zugerechnet, die einer Erreichung unserer Klimaziele im Wege stehen. Die vorgeschlagene Reform der NoVA ist sozial gerecht, da Fahrzeuge mit entsprechend geringen CO₂-Emissionen in allen Preisklassen am Markt verfügbar sind.

Neben einer ökogerechten Reform der NoVA wäre auch eine gänzliche Abschaffung von dieser und eine Kompensation über die Mineralölsteuer eine mögliche Variante. Eine detaillierte Erläuterung erfolgt diesbezüglich in einem zukünftigen Statement.

Appendix

Tabelle 2: Vergleich NoVA alt zur Öko-NoVA am Beispiel unterschiedlicher Fahrzeugausstattungen, [B] für Basisausstattung und [S] für Sonderausstattung (Lackierung, Schiebedach, Standheizung, etc.)

	Hersteller/Typ und Ausstattung	Variante	Kraftstoff	Leistung	Nettopreis	CO ₂	NoVA alt %	NoVA alt €*	Öko-NoVA €
SUV	Audi Q2 [B]	30 TFSI	Benzin	116 PS	21.288 €	115 g/km	5 %	1.064 €	750 €
	Audi Q2 [S]				30.786 €				
Mittelklasse	Mercedes A [B]	A 160 d	Diesel	95 PS	24.220 €	106 g/km	3 %	727 €	300 €
	Mercedes A [S]				35.159 €				