

VCÖ–Informationen und Daten zur NoVA–Reform und zur motorbezogenen Versicherungssteuer

1. Die NoVA (Normverbrauchsabgabe) betrifft nur Neuwagen. Neuwagen werden mehrheitlich von Firmen, Betrieben und öffentlichen Stellen gekauft. Im Jahr 2013 wurden laut Statistik Austria nur 39,8 Prozent der neuen Pkw von privaten Haushalten gekauft. Im Jahr 2013 waren 125.782 private Autokäufer von der NoVA betroffen.
2. Auffallend ist, dass private Haushalte vor allem spritsparende Kleinwagen kaufen (zahlen in Zukunft weniger NoVA). Insgesamt werden laut Eurotax 2.100 verschiedene Fahrzeugtypen billiger, zahlreiche weitere Modelle sind in Motorvarianten mit niedrigem CO₂-Ausstoß verfügbar. So gibt es beispielsweise von 15 der Top 20 Modelle, die gemeinsam rund 40 Prozent der Neuzulassungen ausmachen, Motorisierungen mit weniger als 120 Gramm CO₂ zur Auswahl.
3. Die Behauptung, durch die NoVA-Reform würden fast alle Neuwagen teurer werden, ist falsch. Im Gegenteil, spritsparende Neuwagen, die laut Herstellerangaben weniger als 120 Gramm CO₂ pro Kilometer emittieren, werden in Zukunft sogar weniger NoVA zahlen als bisher. Im Jahr 2013 emittierten bereits 37,8 Prozent der Neuwagen laut Herstellerangaben weniger als 120 Gramm CO₂. Der Anteil dieser Fahrzeuge steigt stark. Für das Jahr 2014 wird gerechnet, dass bereits mehr als 40 Prozent der Pkw-Neuzulassungen laut Herstellerangaben weniger als 120 Gramm CO₂/km verursachen.
4. Eine höhere NoVA ist für Neuwagen mit hohem Spritverbrauch zu bezahlen. Das ist gerechtfertigt: Je höher der Spritverbrauch, umso mehr klimaschädliches CO₂ wird verursacht. Und je mehr Sprit verbrannt wird, umso mehr gesundheitsschädliche Schadstoffe verschmutzen die Luft.
5. Ein größer werdender Teil der Neuwagen wird in Zukunft sogar gar keine NoVA zahlen. Je nach Kaufpreis werden Neuwagen bis rund 110 Gramm CO₂ pro Kilometer keine Normverbrauchsabgabe zahlen.
6. Der durchschnittliche CO₂-Ausstoß aller in Österreich neu zugelassenen Pkw lag im Jahr 2013 laut Herstellerangaben bei 132 Gramm pro Kilometer. Das verbindliche Ziel die gesamte Neuwagenflotte in der EU wurde für das Jahr 2020 wurde mit durchschnittlich 95 Gramm pro Kilometer festgelegt. Damit

wird in den kommenden Jahren die Zahl der Neuwagen, die weniger als 100 Gramm CO₂ emittieren, massiv steigen.

7. Bisher wurde für den Kauf von neuen Diesel-Pkw eine höhere NoVA verrechnet als beim Kauf von neuen Benzin-Pkw. Diese Differenzierung war gerechtfertigt, weil die Mineralölsteuer auf Diesel um 8,5 Cent pro Liter niedriger ist als auf Benzin. Solange diese Steuerbegünstigung von Diesel besteht, wäre eine Abschaffung der höheren NoVA für Diesel-Pkw nicht gerechtfertigt – umso mehr als Dieselabgase deutlich mehr gesundheitsschädliche Stickoxide beinhalten (siehe VCÖ-Factsheet www.vcoe.at/NOx). Es sollte daher auch in Zukunft für Diesel-Pkw eine erhöhte NoVA gelten.
8. Fiskal-Lkw weiterhin von NoVA befreit: Unverständlich ist auch, dass sogenannte „Fiskal-Lkw“ (Kleinlastkraftwagen, Kastenwagen, Pritschenwagen und Kleinbusse/Klein-Autobusse, alle bis 3,5 Tonnen) auch in Zukunft keine NoVA zahlen. Zahlreiche Modelle, die unter die NoVA-befreiten und vorsteuerabzugsberechtigten Fiskal-Lkw fallen, lassen sich als große Privat-Pkw nutzen (etwa Geländewagen, Pick-ups, Vans). Ein hoher Anteil dieser Fahrzeuge wird mit Diesel-Antrieb gekauft.
9. Viele Falschmeldungen werden auch rund um die Änderung bei der motorbezogenen Versicherungssteuer verbreitet. Deshalb auch dazu hier die Fakten: Zuletzt wurde die motorbezogene Versicherungssteuer im Jahr 2000 erhöht. Nun erfolgt eine Erhöhung für Pkw bis 90 kW (120 PS) um rund 13 Prozent. Das ist nicht einmal eine Inflationsanpassung. Die Inflation betrug seit dem Jahr 2000 mehr als 30 Prozent. Zum Vergleich: Die Rezeptgebühren sind seit dem Jahr 2000 um 64 Prozent erhöht worden.
10. Positiv ist, dass es bei der motorbezogenen Versicherungssteuer eine Differenzierung je nach Motorstärke gibt. Damit wird ein Anreiz gesetzt, beim Autokauf auf die Motorleistung und damit indirekt auch den Spritverbrauch zu achten. Jedes Automodell gibt es in verschiedenen Motorvarianten, die höher Motorisierten verbrauchen mehr Sprit und belasten damit auch die Umwelt stärker.

Detailinformationen zur NoVA-Reform

Die NoVA wird in Zukunft nach folgender Formel berechnet:

NoVA-Formel: [(Gramm CO₂ pro km minus 90) dividiert durch 5] minus 300 Euro
 Die ersten 90 Gramm CO₂ sind also „gratis“, zusätzlich werden bei allen Fahrzeugen mit Benzin-Antrieb 400 Euro und bei allen Fahrzeugen mit Diesel-Antrieb 300 Euro vom Ergebnis abgezogen.

Fast alle Neuwagen mit einem CO₂-Ausstoß unter 120 Gramm pro Kilometer werden künftig weniger oder gleich viel NoVA bezahlen.

Bei Fahrzeugen bis etwa 15.000 Euro ist es sogar möglich, bis zur 130 Gramm-Grenze besser auszusteuern als nach dem alten NoVA-Modell.

Günstigere oder gleich hohe NoVA	Höhere NoVA
----------------------------------	-------------

Benzin-Pkw	NoVA-Satz neu*	Verbrauch in l / 100 km	CO ₂ in g/km	Kaufpreis in Euro ohne NoVA			
				10.000	15.000	18.000	25.000
	1%	4	94	0	0	0	0
	3%	4,5	105	0	0	90	300
	5%	5	117	50	300	450	800
	6%	5,2	122	150	450	630	1050
	8%	5,5	129	350	750	990	1550
	10%	6	140	550	1050	1350	2050
	12%	6,5	152	750	1350	1710	2550

*Vom Ergebnis werden immer 450 Euro abgezogen. Angaben ohne sonstige Boni.

Diesel-Pkw	NoVA-Satz neu**	Verbrauch in l / 100 km	CO ₂ in g/km	Kaufpreis in Euro ohne NoVA			
				10.000	15.000	18.000	25.000
	1%	3,5	93	0	0	0	0
	2%	3,7	98	0	0	10	150
	3%	4	106	0	100	190	400
	6%	4,5	120	250	550	730	1150
	7%	4,7	125	350	700	910	1400
	8%	4,8	128	450	850	1090	1650
	9%	5	133	550	1000	1270	1900
	11%	5,5	146	750	1300	1630	2400

**Vom Ergebnis werden immer 300 Euro abgezogen. Angaben ohne sonstige Boni.

Fast alle Top 20-Fahrzeugtypen mit sparsamer Motorisierung erhältlich

40 Prozent der in Österreich neu zugelassenen Pkw im Jahr 2013 entfallen auf 20 Fahrzeugtypen, davon sind fast alle Gewinner der Reform, wenn beim Kauf die sparsamste Motorvariante ausgewählt wird.

Beispiele für Benzin-Pkw mit niedrigerem CO₂-Ausstoß – gereiht nach Beliebtheit der Fahrzeugtypen

Modell	Motorvariante	CO ₂ -Ausstoß
VW Golf	1,4 TSI ACT	110 g/km
VW Polo	1,2 TSI	119 g/km
Skoda Octavia	1,2 l TSI Green tec	114 g/km (117 bei Kombi)
Renault Megane	Energy TCe 115	119 g/km
Ford Focus	1,0 l Eco Boost	99 g/km
Hyundai i20	1,25	115 g/km
Seat Ibiza	1,2 TSI 77kW/105PS Start-Stopp	113 g/km
Fiat 500	0,9 TwinAir Turbo 85	92 g/km
Renault Clio	Energy TCe 90	99 g/km
Audi A3	1,4 TFSi cylinder on demand	109 g/km

Beispiele für Diesel-Pkw mit niedrigerem CO₂-Ausstoß – gereiht nach Beliebtheit der Fahrzeugtypen

Modell	Motorvariante	CO ₂ -Ausstoß
VW Golf	Blue Motion 1,6 TDI	85 g/km
VW Polo	1,2 TDI Blue Motion	87-88 g/km
Skoda Octavia	1,6 l TDI Green tec	99 g/km
Renault Megane	Energy dCi 110	90 g/km
Skoda Fabia	1,8 l TDI	109 g/km
Ford Focus	1,6 l TDCi ECONetic	88 g/km
Hyundai i20	1,1 CRDi	99 g/km
Hyundai i30	1,4 CRDi & 1,6 CRDi	109 g/km
Seat Ibiza	1.2 TDI CR Eco Start-Stopp	98 g/km
BMW 3er	320d EfficientDynamics	109 g/km
Nissan Qashqai (SUV)	1.5 l dCi	99 g/km
Fiat 500	1,3 MultiJet II	97 g/km
Renault Clio	Energy dCi 90	83 g/km
Ford Fiesta	1,4l TDCi	104 g/km
Audi A3	1,6 TDI 6-Gang	99 g/km (110 bei Kombi)

Die neue motorbezogene Versicherungssteuer im Detail

Die vorgeschlagene Erhöhung beträgt für Fahrzeuge bis 90kW (rund 120 PS) 12,7 Prozent. Die motorbezogene Versicherungssteuer wurde zuletzt im Jahr 2000 erhöht. Der Verbraucherpreisindex ist seither um rund 31 Prozent gestiegen.

Die Erhöhung ist nach Motorleistung gestaffelt: Für leistungsschwächere Pkw ist die Erhöhung geringer, für PS-starke Boliden höher. Das ist sozial ausgewogen, weil PS-starke Autos vor allem in wohlhabenden Haushalten zu finden sind.

1. Die **ersten 24 Kilowatt** Motorleistung werden weiterhin mit Null Euro besteuert. Für die **weiteren 66 Kilowatt** erhöht sich die Versicherung von 0,55 auf 0,62 Euro pro Kilowatt.

- Beispiel Golf Comfortline BMT TSI hat 63 kW (85 PS): **Erhöhung** der motorbezogenen Versicherungssteuer um **2,73 Euro pro Monat** oder 32,76 Euro pro Jahr (24,18 Euro statt 21,45 Euro pro Monat)
- Beispiel Skoda Fabia Active+ (44 kW / 60 PS): **Erhöhung** der motorbezogenen Versicherungssteuer um **1,40 Euro pro Monat** oder 16,80 Euro pro Jahr (12,40 Euro statt 11 Euro pro Monat bei jährlicher Zahlungsweise).

2. Für die **weiteren 20 Kilowatt (91 – 110 kW)** sind in Zukunft 0,66 Euro pro Kilowatt zu bezahlen, **für darüber hinaus gehende Kilowatt** sind es 0,75 Euro pro kW.

- Beispiel VW Phaeton V6 TDI 4 MOTION (180 kW / 245 PS): künftig 102,00 Euro pro Monat statt bisher 85,80 Euro pro Monat. Pro Jahr künftig 1.224,- Euro statt 1.029,60.
- Beispiel BMW 316 i Limousine (100 kW / 136 PS): künftig 47,52 Euro pro Monat statt bisher 41,80 Euro pro Monat. Pro Jahr künftig 570,24 Euro statt bisher 501,60 Euro.

Der VCÖ spricht sich für laufende Inflationsanpassungen von Steuern und Abgaben im Verkehrsbereich aus, da der Sinn von Steuern auf Fahrzeuge und Treibstoffe ist, die Infrastruktur und andere Kosten vom Verkehr verursachte Kosten wie etwa im Gesundheitssystem zu finanzieren.

Warum eine Ökologisierung des Steuersystems volkswirtschaftlich sinnvoll ist

Der VCÖ begrüßt das Ziel der Ökologisierung des Steuersystems und den zu erwartenden Lenkungseffekt hin zu effizienteren Fahrzeugen. Dies bringt auch **volkswirtschaftlich große Vorteile**. Zum einen können Einnahmen aus Umweltsteuern zum Beispiel helfen, die Steuern auf Arbeitseinkommen zu senken.

Zum anderen hat die NoVA bereits in den vergangenen Jahren eine deutliche Lenkungswirkung hin zu sparsameren Pkw-Modellen gezeigt. Das verringert sowohl die privaten Kosten für Treibstoffe als auch die volkswirtschaftlichen Kosten für Erdölimporte.

Geringere Treibstoffkosten für die Privathaushalte bedeuten potenziell mehr Konsum in beschäftigungsrelevanten Bereichen. In Zulieferbetrieben der Fahrzeugindustrie entsteht höhere Wertschöpfung durch den stärkeren Technologieinsatz in den sparsameren Fahrzeugen.

Die genauen Effekte von sparsameren Fahrzeugen und weniger Ausgaben für den Straßenverkehr sind zusammengefasst im VCÖ-Factsheet „Wirtschaft beleben durch nachhaltige Mobilität“: <http://www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-factsheets/details/items/vcoe-wirtschaft-beleben-durch-nachhaltige-mobilitaet>

Österreich hat bereits einen sehr hohen Motorisierungsgrad. Eine weitere Steigerung bringt keinen Effizienzvorteil im Wirtschaftsleben.

Im Gegenteil sollten Ausgaben in Richtung von Güter und Dienstleistungen mit höherer Beschäftigungswirkung als Autokauf angestoßen werden: Wird eine Million Euro für Autos ausgegeben, bringt das acht neue Jobs. Der durchschnittliche private Konsum schafft pro Million Euro aber 15 zusätzliche Arbeitsplätze, also fast doppelt so viele neue Jobs.