

Keine Erhöhungsautomatik bei Auto-Steuern

Steuerreform-Entwurf sieht jährliche Erhöhung der NoVA und motorbezogenen Versicherungssteuer vor

In der morgigen Sitzung des Budgetausschusses soll die Ökologisierung der motorbezogenen Versicherungssteuer und der NoVA auf den Weg gebracht werden. „Mit einem anschließenden Nationalratsbeschluss kann die massive NoVA-Mehrbelastung durch die Umstellung des Messverfahrens für den Normverbrauch von NEFZ auf WLTP abgewendet werden“, zeigt sich ÖAMTC-Verkehrswirtschaftsexperte Martin Grasslober über die anstehende Anpassung der Steuerformel und damit die Erfüllung einer ÖAMTC-Forderung erfreut. Ohne Reform hätte sich das NoVA-Aufkommen ab 2020 gegenüber der Berechnung mit den ursprünglichen NEFZ-Werten um über eine halbe Milliarde erhöht.

Nachbesserungsbedarf für den Budgetausschuss gibt es aber dennoch: Nach Berechnungen des ÖAMTC, dessen Ergebnisse das Finanzministerium jedoch bestreitet, führt der Gesetzesentwurf im ersten vollen Jahr zu Mehreinnahmen aus den beiden Steuern von rund 180 Millionen Euro. „Zu allem Überfluss sieht der aktuelle Vorschlag aber auch noch eine jährliche Steuererhöhungs-Automatik vor“, kritisiert Grasslober. Mit jedem Jahr wird die NoVA, aber auch die motorbezogene Versicherungssteuer für neuzugelassene Pkw, teurer. „Kauft sich der Nachbar ein Kompaktklasse-Fahrzeug im Herbst 2020, dann kostet ein dasselbe Fahrzeug im Jahr 2021 um 204 Euro mehr an NoVA und 35 Euro mehr an motorbezogener Versicherungssteuer, die jährlich fällig wird“, erklärt Grasslober die Logik der Erhöhung anhand eines Beispiels. Statt dieser Automatik plädiert der Mobilitätsclub für die Möglichkeit, Steueranpassungen per Verordnung vornehmen zu können, sobald die Neuwagenflotte deutlich effizienter wird.

Steuerlast transparent machen, um Lenkungseffekt zu erreichen

Derzeit wird die NoVA meist nur als Prozentangabe ausgewiesen. Die motorbezogene Versicherungssteuer wiederum wird vom Großteil der Konsumenten nur als Teil der laufend fälligen Versicherungsprämie – und nicht als eigenständige Steuer – wahrgenommen. „Wenn der Konsument nicht schon vor dem Kauf weiß, wie viel er an Steuern zahlen wird, wird er auch auf den stärksten Steuervorteil nicht reagieren können“, gibt Grasslober für die noch ausstehende Reform der Pkw-Verbraucherinformationsverordnung zu bedenken und fügt abschließend hinzu: „Nur wenn klar und noch vor dem Kauf ersichtlich wäre, welche Vorteile ein moderner Pkw für Geldbörse und Umwelt hat, wird ein starker Anreiz für Konsumenten geschaffen, sich für ein möglichst effizientes Auto zu entscheiden“.