

Wie eine Steuer E-Cars fördern soll

Kleintransporteure und Co. fürchten einen massiven Kostenschub, weil die NoVA ihre Fahrzeuge verteuert. Eine Petition kämpft dagegen an.

14.04.2021, 14:45



© MAHO, STOCKADOBÉ

Kleintransporter, Pritschenwagen und Co. mit Dieselantrieb sollen Elektrofahrzeugen weichen.

Mit 1. Juli kommt sie in die dieselbetriebenen Betriebsstätten zurück, die Normverbrauchsabgabe, kurz NoVA, die schon bei der ersten Auflage 1992 kein Liebling der Unternehmer war. Ehemals als Luxussteuer bezeichnet, soll sie Betreiber von Fahrzeugen bis 3,5 Tonnen jetzt locken, dem Diesel abzuschwören und auf umweltfreundliche Elektro-Fahrzeuge umzusteigen.

Elektro-Klein-Lkw sind Mangelware

Und genau dieses Argument ist für den Unternehmer und Weizer WKO-Regionalstellenobmann Vinzenz Harrer ganz und gar nicht schlüssig, „weil es diese E-Cars, auf die Kleintransporteure und Unternehmer im Werksverkehr umsteigen sollen, auf dem Markt einfach nicht ausreichend gibt. Ganz abgesehen davon, dass begrenzte Reichweiten von Elektrofahrzeugen nach wie vor ein großes Problem für Zusteller sind.“ Zudem fragt sich Harrer, wie sich die überwiegend kleinen Unternehmer, die bei Auftragsvergaben um Centbeträge feilschen, eigene Stromtankstellen für ihre Fuhrparks leisten sollen.

Während Harrer für eine Verschiebung des Einführungstermines der NoVA eintritt, stemmt sich Peter Fahrner, FG-Obmann für das Güterbeförderungsgewerbe, mit Vehemenz dagegen, das Kleintransportergewerbe mit neuen Steuern zu belasten: „Wir ruinieren hier sukzessive unsere heimische Güterbeförderung. Vergessen wir nicht, dass es ohnehin schon ein geringeres Abgaben- und Steueraufkommen im Süden und Südosten der EU gibt.“

Konkurrenzproblem

Mit Einführung der NoVA können unsere Konkurrenten vor der Haustüre ihren Wettbewerbsvorteil noch weiter ausbauen.“ Fahrner glaubt darüber hinaus, dass die Lagerbestände der Händler bis 1. Juli von Diesel-Klein-Lkw geräumt werden, um der NovA zu entgehen, die übrigens mit bis zu fünfstelligen Beträgen pro Fahrzeug zu Buche schlägt: „Damit kommen jetzt auch mehr gebrauchte bzw. neue Dieselfahrzeuge auf den Markt, was den Umweltgedanken der NoVA wohl außer Kraft setzen wird. Fahrner setzt noch nach. „Viele Unternehmer, die sich einen Fahrzeugwechsel einfach nicht leisten können, werden mit ihren alten Dieselfloten weiter unterwegs sein. Auch das ist langfristig nicht sehr umweltfreundlich.“ Um zu vermeiden, dass die NoVA die schwächsten Glieder in der Transportkette trifft, ruft der Fachgruppenobmann daher auf, eine Petition für den Aufschub der NoVA-Erhöhung 2021 für gewerblich genutzte Nutzfahrzeuge (N1) zu unterschreiben.

Das könnte Sie auch interessieren



Ein kleines Gütesiegel macht den ganz großen Unterschied

Ein kreisrundes Pickertl signalisiert künftig Kunden Qualität und Seriosität der beauftragten Kleintransporteure. Die Kriterien für die Vergabe sind streng. [➤ mehr](#)



Verwirrung um die Maskenpflicht

Die Covid-Schutzmaßnahmen in Fahrschulen sind sehr komplex. Wir haben die Regeln verständlich zusammengefasst. [➤ mehr](#)

