

MASSNAHME 2: ANPASSUNG DER NORMVERBRAUCHSABGABE

NoVA *neu*

Aus RegPro 2020: NoVA ökologisieren (Erhöhung, Spreizung, Überarbeitung CO₂-Formel ohne Deckelung)

Abgestimmte Ausgestaltung: Die Deckelung bei einem Höchststeuersatz von 32% entfällt, der CO₂-Grenzwert des Malus-Betrags wird auf 200 g/km herabgesetzt, der Abzugsposten bleibt bei 350 Euro. Zwei Szenarien zum Divisor des Steuersatzes: Divisor 4 und Divisor 3

Ergebnisse: THG-Reduktionspotential kurz- und langfristig **1-2 kt CO₂ Äq** (Divisor 4 bzw. 3, 2021 und 2030)
BIP-Effekt kurzfristig: **+64 bzw. +166 Mio. Euro** (Divisor 4 bzw. 3, 2021)
BIP-Effekt annähernd-langfristig: **+68 bzw. +176 Mio. Euro** (Divisor 4 bzw. 3, 2030)

Ohne Begleitmaßnahmen und in der vorgeschlagenen Ausgestaltung hat die Maßnahme aufgrund von Feedback- und Rebound-Effekten **geringes** Potential, kurzfristig die THG-Emissionen im KSG-Sektor Verkehr zu senken.

Sektor THG-Wirkung: non-ETS

Status Quo:

Die Normverbrauchsabgabe (NoVA) ist eine einmalige Abgabe, die bei Kauf, Lieferung oder erstmaliger Zulassung von Motorrädern, PKW, Kombikraftwagen, Kleinbussen, Campingbussen, Quads und ähnlichen Fahrzeugen zu entrichten ist. Bemessungsgrundlage ist der Nettokaufpreis (für Grundausstattung, Sonderausstattung und mitgeliefertes Zubehör). Der Steuersatz für PKW hängt vom CO₂-Emissionswert in Gramm CO₂ je Kilometer des Fahrzeugtyps ab, welcher nach dem Messverfahren WLTP¹ ermittelt wird.

Der derzeitige NoVA-Betrag für PKW errechnet sich gemäß untenstehender Formel. Die Formel für Motorräder verhält sich analog dazu.

NoVA-Betrag (€) = $\{(CO_2\text{Ausstoß}_{WLTP} - \text{Freibetrag}(115g)) / \text{Divisor}(5)\} * \text{Nettopreis}(€) + (CO_2\text{Ausstoß}_{WLTP} - CO_2\text{Grenzwert}(275g)) * 40€ - 350€(\text{Abzug})$

Ausnahmen: Nach NoVAG §3 Z 2 und Z 3 sind folgende Fahrzeuge von der NoVA ausgenommen: elektrisch angetriebene Fahrzeuge, Kastenwägen (Vans) sowie Vorführkraftfahrzeuge, Fahrschulkraftfahrzeuge, Miet- und Gästewagen, Taxis, Kraftfahrzeuge für die kurzfristige Vermietung, Krankentransport- und Rettungsfahrzeuge, Leichenwagen, Feuerwehrfahrzeuge und Begleitfahrzeuge für Sondertransporte.

Vorgeschlagene Regelung neu:

Die mit dem BMF abgestimmte Ausgestaltung der Maßnahme beinhaltet den Wegfall der bisherigen Deckelung bei einem Höchststeuersatz von 32% und das Herabsetzen des CO₂-Grenzwerts des Malus-Betrags auf 200 g/km. Zwei Szenarien zum Divisor des Steuersatzes sind vorgesehen: Dieser soll von 5 auf 4 bzw. 3 reduziert werden, wodurch der Steuersatz steigt.

Zuständigkeit:

Bundesministerium für Finanzen

Relevante Rechtsakte: Normverbrauchsabgabegesetz – NoVAG i.d.g.F.

¹ WLTP steht für "Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure" und ist ein weltweit harmonisiertes Testverfahren für PKW und leichte Nutzfahrzeuge. Es beschreibt ein neues Prüfverfahren, das den Verbrauch eines Fahrzeugs bestimmt.

Ökologische und ökonomische Wirkungen²:

Eine modellbasierte, energie- und umweltökonomische Evaluierung der beschriebenen Ausgestaltung der NoVA (Divisor 4 und Divisor 3) zeigt folgendes Bild:

- Jährlicher, kurzfristiger Treibhausgas (THG)-Effekt der Maßnahme:
-1 (-2) kt CO₂-Äquivalent Einsparung mit Divisor 4 (3)
- Jährlicher Effekt im Jahr 2030 (annähernd langfristiger Effekt; aufgrund der Modellsystematik wurden bei der Modellierung keine Verhaltensänderungen berücksichtigt):
-1 (-2) kt CO₂-Äquivalent Einsparung mit Divisor 4 (3)
- Leicht **positiver Effekt auf das Bruttoinlandsprodukt** aufgrund eines Rückgangs der Importe.

Tabelle 1: Ökologische und ökonomische Wirkung einer NoVA-Reform Divisor 4, 2021 und 2030.

Wirkungen	Differenz (absolut) in 2021	Differenz (absolut) in 2030
Δ THG [kt CO ₂ eq] ³	-1	-1
Δ Bruttoinlandsprodukt [Mio. €]	+64	+68

Tabelle 2: Ökologische und ökonomische Wirkung einer NoVA-Reform Divisor 3, 2021 und 2030.

Wirkungen	Differenz (absolut) in 2021	Differenz (absolut) in 2030
Δ THG [kt CO ₂ eq] ⁴	-2	-2
Δ Bruttoinlandsprodukt [Mio. €]	+166	+176

Die Werte in Eine modellbasierte, energie- und umweltökonomische Evaluierung der beschriebenen Ausgestaltung der NoVA (Divisor 4 und Divisor 3) zeigt folgendes Bild:

- Jährlicher, kurzfristiger Treibhausgas (THG)-Effekt der Maßnahme:
-1 (-2) kt CO₂-Äquivalent Einsparung mit Divisor 4 (3)
- Jährlicher Effekt im Jahr 2030 (annähernd langfristiger Effekt; aufgrund der Modellsystematik wurden bei der Modellierung keine Verhaltensänderungen berücksichtigt):
-1 (-2) kt CO₂-Äquivalent Einsparung mit Divisor 4 (3)
- Leicht **positiver Effekt auf das Bruttoinlandsprodukt** aufgrund eines Rückgangs der Importe.

Tabelle 1 und Tabelle 2 stellen die **Differenz der jeweiligen Kenngröße** im dargestellten Jahr zwischen dem Szenario „NoVA-Divisor 4“ bzw. „NoVA-Divisor 3“ und dem Szenario WEM (Ausgangsszenario) dar. Die Darstellung zeigt somit den Netto-Effekt der Maßnahme. Die Effekte der COVID-19-Pandemie werden im Ausgangsszenario als Konsumschock im Jahr 2020 gemäß Mittelfristprognose des WIFO (2020) berücksichtigt.

Wirkungsmechanismen der Maßnahme:

Durch die Anpassung der NoVA **steigt die Besteuerung von Neuwagen mit Verbrennungsmotor, insbesondere von emissionsintensiven Fahrzeugen**. Im obersten Emissionssegment (>250 g/km) steigt die Steuerbelastung gegenüber dem Status Quo im Jahr 2021 aufgrund des Entfalls der Deckelung (Höchststeuersatz) um rund 15

² Die Analyse wurde mit dem energieökonomischen Modell des Umweltbundesamtes (MIO-ES) durchgeführt.

³ Im KSG-Sektor Verkehr

⁴ Im KSG-Sektor Verkehr

Prozentpunkte in Variante 1 (Divisor 4) und um 30 Prozentpunkte in Variante 2 (Divisor 3). Allerdings beträgt der Anstieg der Steuerbelastung im **Flottendurchschnitt**, also gewichtet nach der Anzahl der Neuzulassungen je Emissionssegment, nur 0,61 Prozentpunkte (Divisor 4) bzw. rund 1,6 Prozentpunkte (Divisor 3). **Den größten Effekt auf die Steuerbelastung hat das Herabsetzen des Divisors**, da die Anzahl der Neuzulassungen in den oberen Emissionssegmenten gering ist (derzeit z.B. im obersten Segment <1000 Fahrzeuge).

Die Verteuerung von PKW mit Verbrennungsmotoren durch die Erhöhung der NoVA ändert das Verhalten beim Autokauf, sodass eine **Substitution hin zu emissionsärmeren Modellen und zu Elektroautos** stattfindet. Infolgedessen gehen der Benzin- und Dieselverbrauch der Haushalte zurück und ihre Verkehrsemissionen sinken. Auch steigt der Stromverbrauch im Sektor Verkehr an. Allerdings betrifft die Verteuerung hauptsächlich PKW in den obersten beiden Emissionssegmenten, in denen die Preiselastizität der Nachfrage geringer ist als in den unteren Segmenten.

Die Emissionswirkung der Maßnahme ist in dieser Ausgestaltung und ohne Kombination mit anderen Maßnahmen aufgrund von Rebound-Effekten und makroökonomischen Feedbacks **insgesamt gering**. Wichtig ist, dass die NoVA-Spreizung (Divisor 4 und 3) nur in den **obersten beiden Emissionssegmenten** spürbare Steuererhöhungen (5.000 bis 30.000 Euro) bewirkt. In allen Segmenten darunter (die auch hochemittierende Fahrzeuge beinhalten) ist eine Erhöhung von höchstens 1000 Euro Folge der gegenständlichen Ausgestaltung. In den Durchschnittsklassen beträgt die potentielle Erhöhung lediglich 200 bis 300 Euro, was jeweils einen geringen Effekt hat.

Ein weiterer Faktor für die in dieser Ausgestaltung geringe Wirkung sind **Rebound-Effekte** in der Wirtschaft: Einerseits bedeuten der Anstieg der Steuerbelastung und der vermehrte Kauf von teureren Elektroautos für die Haushalte einen Rückgang im verfügbaren Einkommen, was den Konsum und damit die Nachfrage dämpft. Andererseits bewirkt die Steuererhöhung eine Steigerung der Preise und damit der Löhne, was in Industrie- und Dienstleistungsbranchen Verlagerung zu Kapital und Energie auslöst. **Dadurch steigt der Energieverbrauch in der Wirtschaft, was der Emissionsminderung durch die Haushalte entgegenwirkt**. Längerfristige **Verhaltensänderungen** beim Autokauf und der Verkehrsmittelwahl werden in der vorliegenden Modellierung aufgrund der Modellsystematik tendenziell jedoch unterschätzt.⁵ Die Importe gehen aufgrund der Nachfrageverlagerung weg von Wirtschaftsbranchen, die einen hohen Importanteil aufweisen (Kfz-Herstellung und fossile Treibstoffe) zurück, was positiv auf das BIP wirkt.

Gesteigerte Wirkung durch Begleitmaßnahmen

Die vorliegende Evaluierung berücksichtigt **keine Verwendung der Einnahmen** aus der NoVA-Reform. Es wird angenommen, dass diese ins allgemeine Budget fließen.

Die folgenden beispielhaft aufgeführten begleitenden Maßnahmen könnten mit den Einnahmen teilweise finanziert werden und helfen dabei, die Emissionsreduktionswirkung der NoVA-Reform zu realisieren:

- Flächendeckender Ausbau von E-Ladestellen bzw. Infrastruktur für nachhaltige Kraftstoffe
- Investitionen in emissionsarmen öffentlichen Verkehr (E-Busse, H₂-Busse etc.)
- Förderung eines emissionsarmen Logistikverkehrs

Einordnung der Ergebnisse:

Im Jahr 2018 betragen die THG-Emissionen im Sektor Verkehr nach Klimaschutzgesetz 23,9 Mio. t CO₂-Äquivalent (Umweltbundesamt 2020). Der Verkehr ist dem **Non-ETS-Bereich** zugeordnet. Das ermittelte Potenzial der Maßnahme in dieser Ausgestaltung stellt somit ca. **0,004%** für das Szenario (Divisor 4) und ca. **0,008%** für das Szenario Divisor 3 dieser Emissionen dar. Diese fallen ausschließlich im **Non-ETS** an.

Annahmen:

- Eigene Berechnungen zu folgenden Auswirkungen der vorgeschlagenen NoVA-Reform:

⁵ Dazu ist eine genauere Modellierung des langfristigen Verbraucherverhaltens bei PKW-Anschaffungen und der Verkehrsmittelwahl notwendig.

Anstieg Neuzulassungen Elektro-PKW (Steigerung Flottenanteil 2021-2030) und durchschnittliche Steigerung der Flotteneffizienz (CO₂/km von Verbrennern)

- Inputdaten (alle nach Emissionssegmenten): Anzahl Neuzulassungen (2014-2020) und spezifische Flotteneffizienz (CO₂/km) von Statistik Austria, Netto-Anschaffungskosten PKW (Expert Judgement)
- Preiselastizität der Nachfrage nach Elektroautos aus IHS et al. (2015)

Methodik

Die CO₂-Äquivalent-Wirkungsabschätzung wurde mit dem **makroökonomisches Input-Output Modell inklusive integriertem Energiesystem MIO-ES** durchgeführt. Eine detaillierte Beschreibung des Modells und seiner methodischen Ansätze findet sich im MIO-ES Manual welches dieser Evaluierung anhängt.

Das **MIO-ES-Modell** wird vom Umweltbundesamt zur Wirkungsevaluierung von klima- und energiepolitischen Zielen, Maßnahmen und Instrumenten hinsichtlich makroökonomischer Größen, Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen eingesetzt.

Das MIO-ES-Modell stellt die Volkswirtschaft und das Energiesystem Österreichs detailliert dar und integriert sie durch konsistente Kopplung physischer und monetärer Größen, wodurch Wechselwirkungen zwischen ökonomischem System und Energiesystem abgebildet werden können. Das Modell erlaubt außerdem die **Integration emissionssektoraler Partialmodelle** (z.B. Verkehr, Stromerzeugung, Raumwärme, Industrie) und ist damit für die Wirkungsabschätzung von Klima- und Energiepolitik in diesen Sektoren sowie für die Erstellung von Energie- und Treibhausgasszenarien geeignet.

Die aktuelle Modellversion basiert auf den letztverfügbaren Daten aus der österreichischen volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung inklusive **Input-Output-Tabelle**, der Energiebilanz, der Konsumerhebung sowie dem EU-SILC. Das Modell liefert jährliche Ergebnisse von 2014 bis 2050 und kann für Politiksimulationen und Szenarien über diesen Zeitraum genutzt werden.

Modellbeschreibung

Auf der makroökonomischen Seite werden alle NACE-Wirtschaftsbranchen (Zweisteller) und alle Hauptkategorien des privaten Konsums nach COICOP abgebildet, letztere heruntergebrochen auf die Dezile der Haushaltseinkommensverteilung. Neben Produktion und Konsum werden auch Arbeitsmarkt und öffentlicher Sektor modelliert. Auf der Energieseite werden der energetische Endverbrauch nach Energieträgern sowie Daten aus Partialmodellen für die Emissionssektoren Verkehr, Stromerzeugung, Raumwärme, Industrie abgedeckt.

Simulierbare Politikinstrumente und Maßnahmen inkludieren CO₂-Preise in ETS- und Non-ETS-Sektoren, Infrastrukturinvestitionen und Änderungen bei kontraproduktiven Subventionen und Steuern in den Emissionssektoren Verkehr, Raumwärme, Stromerzeugung und Industrie. Outcome-Größen inkludieren Produktionswert, Wertschöpfung und Beschäftigung nach NACE-Wirtschaftsbranchen (2-Steller); Bruttoenergieverbrauch und energetischen Endverbrauch nach Energieträgern und NACE 2-Stellern; Treibhausgasemissionen nach Emissionssektoren; verfügbares Haushaltseinkommen und private Konsumausgaben nach Dezilen; und makroökonomische Indikatoren wie BIP, privaten und öffentlichen Konsum, Bruttoanlageinvestitionen, Exporte und Importe, direkte und indirekte Steuereinnahmen (z.B. Einkommens- und Umsatzsteuereinnahmen, Sozialversicherungseinnahmen, MöSt.) sowie das öffentliche Defizit.

Quellen:

IHS Wien, Umweltbundesamt, TU Wien, DIW Berlin, Öko-Institut, CASE (2015): Synthesebericht DEFINE – Development of an evaluation framework for the introduction of electromobility.

https://www.ihs.ac.at/projects/define/files/DEFINE_Synthese_Final.pdf

Umweltbundesamt (2020): Klimaschutzbericht 2020. Wien, im Erscheinen.

WIFO (2020) Baumgartner, J., S. Kaniovski, J. Bierbaumer-Polly, C. Glocker, U. Huemer, S. Loretz, H. Mahringer und H. Pitlik: Die Wirtschaftsentwicklung in Österreich im Zeichen der COVID-19-Pandemie, Mittelfristige Prognose 2020 bis 2024. WIFO-Monatsberichte, 93(4), April 2020, S. 239-265, Wien.

https://www.wifo.ac.at/wfadocs/monatsberichte/mb_2020_04_02_mittelfristige_prognose.pdf

ANHANG

Tabelle 3: Ergebnisse, Zeitreihe, absolute Differenz Szenario „NoVA-Divisor 4“ und Szenario WEM

Wirkungen	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Kumuliert 2021-30
Δ THG [kt CO ₂ eq]*	-1	+1	0	0	0	0	0	-1	-1	-1	0
Δ Bruttoinlands- produkt [Mio. €]	+64	+46	+49	+52	+57	+62	+51	+54	+57	+68	+559

* Im KSG-Sektor Verkehr

Tabelle 4: Ergebnisse, Zeitreihe, absolute Differenz Szenario „NoVA-Divisor 3“ und Szenario WEM

Wirkungen	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Kumuliert 2021-30
Δ THG [kt CO ₂ eq]*	-2	+2	+1	0	+1	0	-1	-1	-2	-2	-5
Δ Bruttoinlands- produkt [Mio. €]	+166	+113	+115	+122	+132	+142	+141	+150	+158	+176	+1.416

* Im KSG-Sektor Verkehr