

Wilfried Puwein

# Kraftfahrzeugsteuer und Normverbrauchsabgabe

**Abgaben auf Kraftfahrzeuge dienen nicht nur fiskalischen Zwecken, sie werden auch für verkehrs- und umweltpolitische Ziele eingesetzt. Die Einführung der Normverbrauchsabgabe bei gleichzeitiger Senkung des Umsatzsteuersatzes von 32% auf 20% und die Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer auf eine motorbezogene Versicherungsteuer sollten die Anschaffung von Pkw mit niedrigem spezifischen Treibstoffverbrauch und geringerer Motorleistung begünstigen, aber aufkommensneutral sein.**

Der motorisierte Straßenverkehr ist aus verschiedenen Gründen einer der relativ am stärksten mit Abgaben belasteten Bereiche der Volkswirtschaft. Zunächst liegt es hauptsächlich daran, daß die Abgeltung der Wegekosten kaum direkt (Mauten), sondern indirekt über Kfz-spezifische Steuern — wie die Mineralölsteuer und die Kfz-Steuer — erfolgt. Die Unfallkosten, soweit sie nicht durch Haftpflicht- und Insassenversicherungen gedeckt sind, und die Kosten der Umweltschäden des Kfz-Verkehrs werden von der Gesellschaft getragen. Abgaben auf den Kfz-Verkehr sollen diese sozialen Kosten neutralisieren und einen ökonomischen Anreiz zur Senkung der Kosten bilden. Das Kraftfahrzeug ist in vieler Hinsicht ein ideales Steuerobjekt. Insbesondere der Pkw ist zum Teil noch immer ein Prestigeobjekt, für viele Benützer aber auch ein Gebrauchsgut, ohne das die Lebensumstände (Wohnort, Arbeitsplatz, Freizeitgewohnheiten) stark verändert werden müßten. Die Steuerelastizität ist für solche Konsumgüter relativ niedrig. Die Einhebung der Steuern kann mit geringem Aufwand erfolgen. Durch die Bindung des Einsatzes von Kfz an die amtliche Zulassung läßt sich das steuerliche Instrumentarium mit hundertprozentiger Kontrollmöglichkeit einsetzen. Produktion und Handel mit Treibstoff — dem wichtigsten Betriebsmittel für Kfz — konzentrieren sich auf einige wenige, leicht überprüfbare Unternehmen.

Die jüngsten Änderungen in der Besteuerung von Kfz-Käufen sollten dem Fiskus keine Mehreinnahmen bringen, sondern die Bildung einer „umweltfreundlicheren“ Pkw-Flotte fördern und die Umsatzsteuer auf Pkw der Europäischen Union konform gestalten. Die Änderungen in der Kfz-Steuer zielten wohl auf eine leichte Mehrbelastung der Lkw-Haltung ab, die motorbezogene Versicherungsteuer sollte jedoch aufkommensneutral sein und die aufwendige Einhebung der Kfz-Steuer über Stempelmarken beenden.

## Änderung der Kraftfahrzeugsteuer

Mit 1. Mai 1993 wurde das Kraftfahrzeugsteuergesetz geändert (BGBl. 449/1992). Für Krafträder, Pkw und Kombi wird

anstelle der Kraftfahrzeugsteuer eine motorbezogene Versicherungsteuer eingehoben (§ 6 Versicherungsteuergesetz, BGBl. 449/1992). Der Steuersatz für Pkw richtet sich nunmehr nicht nach dem Hubraum, sondern nach der Leistung des Motors. Er beträgt im Monat 5,50 S je kW der um 24 kW verringerten Motorleistung, mindestens aber 55 S. Für Pkw mit Ottomotor ohne Katalysator erhöht sich die Steuer ab dem 1. Jänner 1995 um 20%. Außerdem wird die

Steuer nicht mehr über Kfz-Steuermarken, sondern über die (Kfz-)Versicherungsgesellschaften eingehoben. Dies bringt für die Kfz-Besitzer eine Erleichterung.

**Die motorbezogene Versicherungsteuer ist in bezug auf Diesel-Pkw aufkommensneutral; sie belastet Benzin-Pkw etwas stärker als die „alte“ Kfz-Steuer. Die Kfz-Steuer für schwere Lkw ist in Österreich nach wie vor relativ niedrig bemessen.**

Für sonstige Kraftfahrzeuge (Bus, Lkw) bis zu einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t gilt der gleiche motorbezogene Steuersatz wie für Pkw. Für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t beträgt die Steuer 450 S pro Monat (vorher Lkw mit über 5 t Nutzlast 300 S).

Dieser Steuersatz für Schwerfahrzeuge ist im internationalen Vergleich immer noch sehr niedrig. So beträgt die Kfz-

## Besteuerung eines Lkw-Zuges mit 40 t Gesamtgewicht

Übersicht 1

August 1993

	S pro Jahr
Österreich <sup>1)2)</sup>	5.400
Deutschland	73.917
Großbritannien <sup>1)</sup>	54.750
Niederlande	24.142
Schweden <sup>3)</sup>	22.312
Schweiz <sup>4)</sup>	17.767
Italien	10.745
Frankreich <sup>5)</sup>	802

Q: Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs, August 1993, — <sup>1)</sup> 38 t. — <sup>2)</sup> Anhänger nicht steuerpflichtig. Zusätzlich Straßenverkehrsbeitrag — <sup>3)</sup> Bis 3. September 1993 — <sup>4)</sup> 28 t — <sup>5)</sup> Zusätzlich „Vignette“

**Zusammenhänge zwischen Preis, Treibstoffverbrauch, Motorleistung und Hubraum** *Übersicht 2*

Benzin-Pkw (71 Typen)			
$\ln y_1 =$	0.701 +	1.117 $\ln x_1$	$R^2 = 0.85$
	(45)	(6)	
$\ln y_1 =$	- 4.643 +	1.362 $\ln x_2$	$R^2 = 0.83$
	(15)	(7)	
$\ln y_2 =$	0.339 +	0.455 $\ln x_1$	$R^2 = 0.82$
	(41)	(7)	
$\ln y_2 =$	- 2.613 +	0.658 $\ln x_2$	$R^2 = 0.92$
	(9)	(5)	
$\ln x_1 =$	- 5.237 +	1.279 $\ln x_2$	$R^2 = 0.88$
	(10)	(6)	
Diesel-Pkw (46 Typen)			
$\ln x_1 =$	- 4.612 +	1.143 $\ln x_2$	$R^2 = 0.61$
	(23)	(12)	
$y_1$ Pkw-Preis in 1 000 S $y_2$ Treibstoffverbrauch ECE-Stadtzyklus in l je 100 km $x_1$ Motorleistung in kW $x_2$ Hubraum in cm <sup>3</sup> Zahlen in Klammern Standardabweichung in %			

Steuer für einen „Europazug“ in Deutschland fast 74.000 S pro Jahr, in Großbritannien 54 750 S, in Italien 24.142 S. In Österreich wird mit dem Straßenverkehrsbeitrag eine zusätzliche Abgabe eingehoben, diese gilt aber sowohl für inländische als auch für ausländische Lkw. Die recht unterschiedliche Fixkostenbelastung durch die Kfz-Steuer verzerrt den internationalen Wettbewerb des Fuhrgewerbes. Die EU ist bemüht, eine Harmonisierung der Steuerbelastungen durchzusetzen. Ab 1995 soll der Steuersatz für einen 40-t-Lkw-Zug mindestens 700 ECU (9 300 S) betragen.

**Kfz-Steuer als „Luxussteuer“ und Abgeltung von Vorhaltekosten**

Die Kfz-Steuer für Pkw und Motorräder, ursprünglich als „Luxussteuer“ eingeführt, war entsprechend einer unterstellten finanziellen Leistungsfähigkeit der Fahrzeugbesitzer nach Größenklassen gestaffelt. Als technisch einwandfrei bestimmbar bot sich ursprünglich der Motorhubraum an. Dieser wurde als Bemessungsgrundlage auch dann noch beibehalten, als die Kfz-Versicherungen ihre Prämien längst auf Basis der Motorleistung ermittelten. Der Wert der Fahrzeuge korreliert unwesentlich stärker mit der Motorleistung als mit dem Hubraum. Die Regression des Hubraums auf den Preis für 71 gängige Benzin-Pkw-Modelle zeigt, daß der Bruttopreis bei einer um 10% höheren Motorleistung um 11% höher ist. Hubraumgleiche Modelle werden oft mit verschiedenen hohen Motorleistungen und entsprechenden Preisdifferenzen angeboten. Die Besteuerung nach der Motorleistung kommt somit der Intention einer Kfz-Steuer als „Luxussteuer“ etwas näher als die Besteuerung nach dem Hubraum.

Die vorgehaltenen Straßenkapazitäten richten sich nach der höchsten Verkehrsdichte, die Kostenaufteilung ergibt sich aus dem Flächen- und Zeitlückenbedarf (Außenmaße, mögliche Fahrgeschwindigkeit, insbesondere auf Steigungen) Straßen und Brücken sind außerdem nach dem höchstzulässigen Fahrzeuggewicht zu dimensionieren — ein Kostenfaktor, der ebenfalls bei der Bemessung der fahrzeugspezifischen Abgaben zu berücksichtigen ist. Zwar sind die stärker besteuerten leistungsstarken Pkw in der Regel größer und schwerer, die Kfz-Steuersätze für

schwere und auf Bergstrecken langsame Nutzfahrzeuge (Autobusse und Lkw) sind aber vergleichsweise niedrig. Damit erfüllt die Kfz-Steuer die Anforderungen einer Vorhalteabgabe nicht.

Die gewünschte Umweltwirkung erbringt die motorbezogene Versicherungssteuer für Pkw insofern, als Motorleistung und spezifischer Treibstoffverbrauch positiv miteinander korreliert sind: Eine um 10% höhere Motorleistung bedeutet einen um 5% höheren Benzinverbrauch auf 100 km im Stadtverkehr (Übersicht 2). Weiters ist für Pkw ohne Katalysator ein Zuschlag vorgesehen. Einerseits werden leistungsstarke Pkw oft „sportlicher“ gefahren. Damit sind nicht nur stärkere Lärmemissionen, sondern auch ein erhöhtes Unfallrisiko verbunden. Andererseits haben auch besonders sichere, große Pkw starke Motoren.

**Leichte Steueranhebung für Benzin-Pkw, Steuersenkung für Diesel-Pkw**

Die „alte“ Kfz-Steuer für Pkw war durch einen stufenförmigen, progressiven Verlauf gekennzeichnet, die motorbezogene Steuer verläuft kontinuierlich, der Abzug von gleichbleibend 24 kW bei der Ermittlung der Steuerbasis ergibt hier den progressiven Verlauf. Die Umstellung sollte in Summe aufkommensneutral sein. Um dies zu überprüfen, wurden Hubraum und Leistung der in den ersten sieben Monaten meistverkauften 71 Pkw-Modelle mit Ottomotoren und 46 Diesel-Pkw-Modelle in Beziehung gesetzt (Übersicht 2).

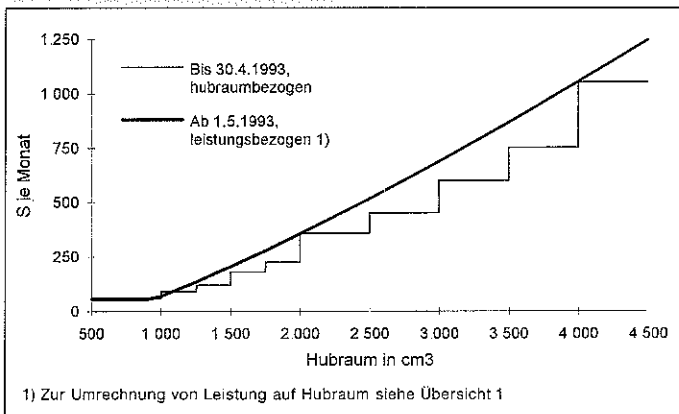
Auf Basis der Funktionen wurden Leistungswerte und die daraus resultierenden Steuersätze für die verschiedenen Hubraumgrößen geschätzt (Übersicht 3). Die Gegenüberstellung des stufenweisen Verlaufs der „alten“ Kfz-Steuer-

**Motorhubraum, Motorleistung und Kfz-Steuer bzw. motorbezogene Versicherungssteuer** *Übersicht 3*

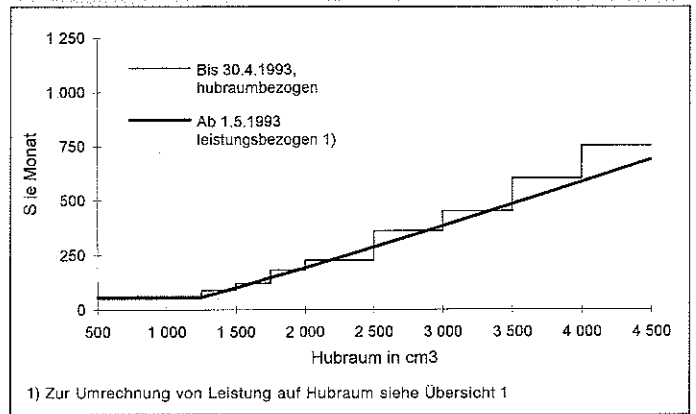
Hubraum	Leistung <sup>1)</sup> kW	Kfz-Steuer	Motorbezogene
		Vor 1. Mai 1993	Versicherungssteuer
		S je Monat	
		Pkw mit Ottomotoren	
900 cm <sup>3</sup>	31.9	60	55
1 000 cm <sup>3</sup>	36.5	60	69
1 250 cm <sup>3</sup>	48.6	90	135
1 500 cm <sup>3</sup>	61.4	120	205
1 750 cm <sup>3</sup>	74.7	180	279
2 000 cm <sup>3</sup>	88.6	225	356
2 500 cm <sup>3</sup>	117.9	360	517
3 000 cm <sup>3</sup>	148.9	450	687
3 500 cm <sup>3</sup>	181.3	600	865
4 000 cm <sup>3</sup>	215.1	750	1 051
4 500 cm <sup>3</sup>	250.1	1 050	1 243
		Pkw mit Dieselmotoren	
900 cm <sup>3</sup>	23.6	60	55
1 000 cm <sup>3</sup>	26.7	60	55
1 250 cm <sup>3</sup>	34.4	60	57
1 500 cm <sup>3</sup>	42.4	90	101
1 750 cm <sup>3</sup>	50.6	120	146
2 000 cm <sup>3</sup>	58.9	180	192
2 500 cm <sup>3</sup>	76.0	225	286
3 000 cm <sup>3</sup>	93.6	360	383
3 500 cm <sup>3</sup>	111.7	450	482
4 000 cm <sup>3</sup>	130.1	600	583
4 500 cm <sup>3</sup>	148.8	750	686

<sup>1)</sup> Gemäß Funktion in Übersicht 2.

**Vergleich der Kraftfahrzeugsteuersätze für Pkw mit Ottomotoren** *Abbildung 1*



**Vergleich der Kraftfahrzeugsteuersätze für Pkw mit Dieselmotoren** *Abbildung 2*



sätze und des kontinuierlichen Verlaufs der „neuen“ Sätze der motorbezogenen Versicherungsteuer in den Abbildungen 1 und 2 zeigt, daß die neuen Sätze für Benzin-Pkw mit einem Hubraum über 1 000 cm<sup>3</sup> über den alten Sätzen liegen. Für Diesel-Pkw der Hubraumklassen über 3 500 cm<sup>3</sup> bringt die Änderung wesentliche Steuerersparnisse (Abbildung 2)

Wieweit die Umstellung auf eine motorbezogene Versicherungsteuer aufkommensneutral ist, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden. Eine Berechnung aufgrund der Kfz-Bestandsstatistik ist mangels Motorleistungsangaben nicht möglich. Der Vorjahresvergleich der laufenden Steuereinnahmen ist wegen der unterschiedlichen Fälligkeitstermine wenig aussagekräftig. Um Einblick in die Auswirkungen der neuen Steuersätze für Pkw auf das Steueraufkommen zu erhalten, wurden für die von Jänner bis Juli 1993 45 meistgekauften Pkw mit Otto- und Dieselmotoren (43% der gesamten Neuzulassungen) die alte und neue Steuer errechnet. Für diese 86 746 Pkw ergab sich nach den alten Sätzen eine Steuerlast von 13,52 Mill. S (durchschnittlich 156 S pro Pkw und Monat), nach den neuen Sätzen eine Steuerlast von 14,04 Mill. S (durchschnittlich 162 S). Die Steuer auf diese Pkw-Gruppe ist demnach durch die Änderung um 3,9% gestiegen. Zu beachten ist, daß die Auswahl kein repräsentatives Bild für den Gesamtbestand wiedergibt.

Die relativ geringfügige Anhebung der Steuer auf die Fahrzeughaltung wird kaum Einfluß auf die Entwicklung der Pkw-Bestände haben. Eine ökonomische Analyse zeigte keinen Zusammenhang zwischen den realen Änderungen der Kfz-Steuer und der Bestandsentwicklung (Puwein, 1984). Selbst nach der Verdopplung der Kfz-Steuer mit 1. Oktober 1976 hat sich das Bestandswachstum nicht verringert, sondern eher beschleunigt. Dies erklärt sich aus dem relativ geringen Gewicht der Kfz-Steuer an den gesamten Kosten eines Kraftfahrzeugs (gemäß Verbraucherpreisindex 1986 4,3%). Vermutlich hätte eine Steueränderung erst dann Einfluß, wenn die Steuerbelastung den individuellen Vorhaltekosten für die beliebige Benützung öffentlicher Verkehrsmittel entspräche (z. B. Preis der Jahresnetzkarten).

Die Normverbrauchsabgabe (NoVA) wurde mit 1. Jänner 1992 eingeführt (BGBl. 695/1991). Gleichzeitig wurde der Umsatzsteuersatz für Motorräder und Pkw von 32% auf

20% gesenkt. Der Steuersatz der NoVA beträgt für Motorräder 0,02% des Nettopreises, vervielfacht mit dem um 100 cm<sup>3</sup> verminderten Hubraum in cm<sup>3</sup>. Für Motorräder mit

**Einführung der Normverbrauchsabgabe**

einem Hubraum von höchstens 100 cm<sup>3</sup> wird keine Steuer eingehoben. Der Steuersatz für Pkw beträgt 2%, vervielfacht mit dem um 3 l (Dieselfahrzeuge um 2 l) vermindert.

**Die Normverbrauchsabgabe hat sich nur unmittelbar vor bzw. nach ihrer Einführung auf die Pkw-Neuzulassungen ausgewirkt. In den folgenden Monaten setzte sich der Trend zum Kauf von Pkw in den oberen Hubraumklassen fort.**

ten Kraftstoffverbrauch in Litern, wobei der Durchschnitt zwischen den beiden ECE-Fahrzyklen für 90 km/h und für Stadtverkehr zugrunde zu legen ist. Bei einem Durchschnittsverbrauch von nicht mehr als 3 l (Dieselfahrzeuge 2 l) fällt keine Steuer an. Nach oben ist der Steuersatz mit 14% limitiert.

**NoVA zur Abdeckung der Vorhaltekosten und Senkung der Unfall- und Umweltkosten**

Die Höhe der Normverbrauchsabgabe für Pkw hängt vom Nettopreis des Fahrzeugs und seinem spezifischen Treibstoffverbrauch ab. Der Zusammenhang mit Kriterien für die Vorhaltekosten ist damit nur marginal. Indem die Steuer zusätzliche Sicherheitseinrichtungen am Pkw (ABS-Bremsen, Air Bag, Karosserieversteifungen) verteuert, wirkt sie einer Senkung der Unfallkosten eher entgegen.

Die Progression der Abgabensätze nach dem Treibstoffverbrauch erhöht den Anreiz zum Kauf von „umweltfreundlichen“ Pkw, d. h. Pkw mit geringem Treibstoffverbrauch. Eine Reaktion auf die NoVA war unmittelbar vor und nach ihrer Einführung zu verzeichnen. Vor dem 1. Jänner 1992 wurden in Erwartung einer Verteuerung Fahrzeuge in den oberen Hubraumklassen (in der Regel mit hohem Treibstoffverbrauch) kräftig vorgekauft (Übersicht 4), mit dem Ankauf von Kleinwagen wartete man bis nach dem 1. Jänner zu.

**Kurzfristige Reaktion der Neuzulassungen Übersicht 4 von Pkw auf die Einführung der NoVA**

Hubraum	Dezember 1991 Saisonbereinigte Veränderung gegenüber dem Vormonat in % <sup>1)</sup>	Jänner 1992
Bis 1 000 cm <sup>3</sup>	+ 3,6	+ 29,4
1 001 bis 1 250 cm <sup>3</sup>	+ 0,3	+ 20,4
1 251 bis 1 500 cm <sup>3</sup>	- 1,5	+ 11,6
1 501 bis 1 750 cm <sup>3</sup>	+ 3,3	- 8,2
1 751 bis 2 000 cm <sup>3</sup>	+ 19,4	- 11,7
2 001 bis 3 000 cm <sup>3</sup>	+ 52,0	- 37,0
3 001 bis 4 000 cm <sup>3</sup>	+ 219,8	- 89,9
4 000 cm <sup>3</sup> und mehr	+ 62,8	- 46,2
Insgesamt	+ 20,5	- 15,5

Q: ÖSTAT eigene Berechnungen — <sup>1)</sup> Census X-11

**Neuzulassungen nach Hubraumklassen Übersicht 5 Jänner bis Juli**

Hubraum	1990	1991	1992	1993
	Anteile in %			
Bis 1 000 cm <sup>3</sup>	2,1	2,1	2,7	3,7
1 001 bis 1 250 cm <sup>3</sup>	4,5	6,1	6,4	5,6
1 251 bis 1 500 cm <sup>3</sup>	21,5	22,5	21,7	19,1
1 501 bis 1 750 cm <sup>3</sup>	30,5	26,9	21,4	24,7
1 751 bis 2 000 cm <sup>3</sup>	29,9	30,1	35,7	35,5
2 001 bis 3 000 cm <sup>3</sup>	10,7	11,1	10,9	10,0
3 001 bis 4 000 cm <sup>3</sup>	0,6	0,9	0,9	1,0
4 001 cm <sup>3</sup> und mehr	0,2	0,3	0,3	0,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Q: ÖSTAT eigene Berechnungen

Wie aber ein Vergleich der Neuzulassungen in den ersten sieben Monaten der Jahre 1990 bis 1993 zeigt, hat die NoVA die Zulassungen nicht in Richtung der unteren Hubraumklassen gesteuert. Der Anteil der Pkw in den oberen Hubraumklassen (über 3 000 cm<sup>3</sup>) nahm weiter zu; am stärksten waren die Verschiebungen von der Klasse 1 501 bis 1 750 cm<sup>3</sup> zur Klasse 1 751 bis 2 000 cm<sup>3</sup> (Übersicht 5). Bei der Beurteilung der Entwicklung ist zu bedenken:

- Kurzfristige Anteilsverschiebungen können auch durch neue, attraktive Modelle bewirkt werden
- Diesel-Pkw, die immer stärker nachgefragt werden, haben bei großem Hubraum einen relativ geringen Treibstoffverbrauch.
- Der Trend zum größeren Pkw wurde in den letzten Jahren durch die sinkenden Treibstoffpreise begünstigt.

**Geringfügige Steuerentlastung**

Für den Bundeshaushalt interessiert, ob die neue Steuer im Vergleich zur Umsatzsteuer von 32% Mehr- oder Mindereinnahmen bringt. In Übersicht 6 wurden zunächst die Änderungen der Bruttopreise für Pkw durch die Steueränderungen für die verschiedenen NoVA-Sätze berechnet

**Die Einführung der Normverbrauchsabgabe brachte eine leichte Steuerentlastung der Pkw-Käufe. Eine massive Treibstoffverteuerung könnte die Einnahmen aus der Normverbrauchsabgabe spürbar sinken lassen.**

Für Pkw mit einer NoVA bis zu 9% ergibt sich eine Entlastung gegenüber dem Umsatzsteuersatz von 32% von höchstens 9,1% bis mindestens 0,9%. Auf der anderen Seite können sich Pkw durch die Begrenzung der NoVA auf 14% um höchstens 3,6% verteuern.

Bei Aufkommensneutralität sollte die Steuerumstellung keine Auswirkungen auf die Pkw-Bruttopreise haben. Die Bruttopreise für die im Verbraucherpreisindex (VPI) erfaßten 47 Pkw-Modelle sind aber von Dezember 1991 auf Jänner 1992 um 0,6% gefallen. Dabei blieben die Nettopreise mit Ausnahme von zwei Modellen unverändert. Auf der Basis der im VPI erfaßten Modelle und seines Gewichtungsschemas wäre das Aufkommen aus der Normverbrauchsabgabe und der Umsatzsteuer von 20% zusammen um 2,5% niedriger gewesen als das Aufkommen aus

der Umsatzsteuer von 32%. Die Modellauswahl des VPI 1986 entspricht freilich keiner echten Stichprobe der Autokäufe im Jahre 1992

Eine Berechnung der eigentlichen Einnahmendifferenzen auf der Basis der gesamten Neuzulassungen wäre sehr aufwendig. Für die über 700 Pkw- und Motorrad-Typen müßten Nettopreise, Normverbrauchsabgaben-Sätze, Preise von Sonderausstattungen und die üblichen Preisnachlässe erhoben werden. Für einen aktuellen Einblick in die Auswirkungen der Steueränderung wurden auf der Basis einer Auswahl von Neuzulassungen in den ersten sieben Monaten des Jahres 1993 die Änderungen im Steueraufkommen geschätzt. Ausgegangen wurde von Listenpreisen (also ohne Preisnachlässe und Aufzahlungen für Sonderausstattungen). Demnach wurden die Pkw-Typen mit mehr als 1 000 Neuzulassungen um durchschnittlich 2,0%, die Typen mit 300 bis 1 000 Neuzulassungen um 0,6% billiger. Die exklusiven Pkw-Modelle mit zumeist hohem Treibstoffverbrauch sind in der Gruppe der weniger verkauften Typen (300 bis 1 000 Neuzulassungen) stärker vertreten als in der Gruppe der meistverkauften Typen (mit mehr als 1 000 Neuzulassungen). Dies erklärt die unterschiedliche durchschnittliche Verbilligung.

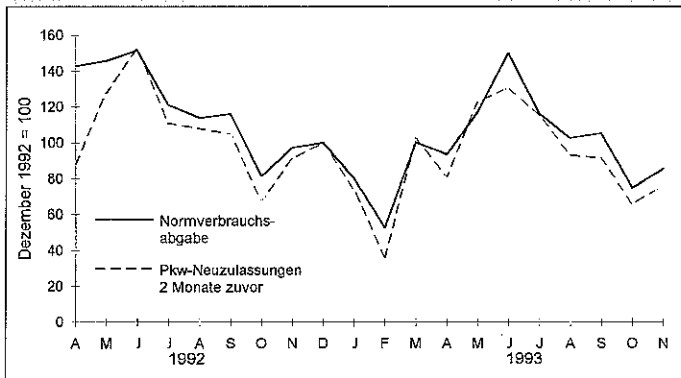
Zusammen hätten die 142 meistverkauften Pkw-Typen (138 119 Pkw, 68,2% der Gesamtzulassungen) bei einer

**Änderungen der Bruttopreise für Pkw Übersicht 6 durch die Steueränderung**

Steuersatz der Normverbrauchsabgabe	Differenz der Bruttopreise In %
0%	- 9,1
1%	- 8,2
2%	- 7,3
3%	- 6,4
4%	- 5,5
5%	- 4,6
6%	- 3,6
7%	- 2,7
8%	- 1,8
9%	- 0,9
10%	± 0,0
11%	+ 0,9
12%	+ 1,8
13%	+ 2,7
14%	+ 3,6

Differenz der Bruttopreise zwischen der Anwendung des erhöhten Mehrwertsteuersatzes (32%) bzw. der NoVA und des Mehrwertsteuersatzes von 20%

Entwicklung der NoVA-Einnahmen und der Pkw-Neuzulassungen zwei Monate zuvor **Abbildung 3**



Umsatzsteuer von 32% Steuereinnahmen von 7,13 Mrd S ergeben. Die Einnahmen aus der NoVA und der Umsatzsteuer von 20% waren mit 6,71 Mrd. S um 5,9% niedriger. Dabei entfielen 1,88 Mrd. S auf die NoVA. Daraus ergibt sich ein Durchschnittsatz der NoVA von 8,4%. Die 142 meistverkauften Pkw-Typen (mit 300 und mehr Neuzulassungen) verbilligten sich durch die Steueränderung um durchschnittlich 1,4%.

Unter den anderen Pkw-Typen (mit 1 bis 299 Neuzulassungen) haben die exklusiven Pkw mit NoVA-Sätzen über 10% größeres Gewicht. Es ist anzunehmen, daß in dieser Gruppe die Steueränderung eine Zunahme der Einnahmen

brachte. Insgesamt läßt sich der Steuerausfall gegenüber der Umsatzsteuer von 32% auf 2% bis 4% eingrenzen.

Die Einnahmentwicklung der Normverbrauchsabgabe spiegelt die Neuzulassungen mit zweimonatiger Verzögerung wider (Abbildung 3). Die Einnahmen betragen von Jänner bis Oktober 1993 4,16 Mrd. S. Korrespondierend dazu wurden im Zeitraum November 1992 bis August 1993 251 000 Pkw und 12 600 Motorräder neu zugelassen. Die durchschnittliche Normverbrauchsabgabe je Fahrzeug betrug somit 15 780 S (Befreiungen nicht berücksichtigt). Die Entwicklung der Durchschnittsabgabe hängt einerseits von den Kfz-Preisen, andererseits vom Treibstoffverbrauch (Motorräder: Hubraum) der Fahrzeuge ab. Die NoVA-Sätze für Pkw reichen derzeit von 4 253 S bis weit über 100 000 S. Pkw mit niedrigen NoVA-Sätzen sind zwar überwiegend Kleinwagen, auch Pkw der gehobenen Klasse werden aber mit sehr geringem spezifischen Treibstoffverbrauch angeboten. Ein umweltbewußteres Kaufverhalten, eine Regulierung des Flottenhöchstverbrauchs oder sehr stark angehobene Treibstoffpreise könnten die NoVA-Einnahmen empfindlich senken.

#### Literaturhinweise

Puwein, W. „Finanzierungsprobleme im Straßenbau“ WIFO-Monatsberichte 1984 57(4) S 217-232