

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht hat durch den Senatsvorsitzenden***Ri***, den Richter ***RiBei*** sowie die fachkundigen Laienrichter ***LR1*** und ***LR2*** über die Beschwerde der ***Bf1***, ***Bf1-Adr*** vertreten durch StB. Franz Herwig Guggi, Ebentaler Straße 54, 9020 Klagenfurt/Wörthersee, vom 3. November 2023 gegen den Bescheid des Finanzamtes Österreich, dieses vertreten durch HRⁱⁿ ***AV*** B.A., vom 2. Oktober 2023 betreffend Normverbrauchsabgabe 09.2023, ergangen zu Steuernummer ***BF1StNr1***, nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am 13. Oktober 2025 in Anwesenheit der Schriftführerin FOI ***Sf1*** zu Recht erkannt:

I. Die Beschwerde wird gemäß § 279 BAO als unbegründet abgewiesen.

Der angefochtene Bescheid erfährt keine Änderung.

II. Gegen dieses Erkenntnis ist eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) nicht zulässig.

Entscheidungsgründe

I. Verfahrensgang

Mit Datum 26.9.2023 reichte die Beschwerdeführerin (Bf) bei der belangten Behörde eine Erklärung über die NoVA (NoVA2 Formular) für das Fahrzeug Mercedes Benz Sprinter, Typ ***X*** mit der Fahrgestellnummer ***1*** ein, mit welcher die mittels Selbstberechnung ermittelte NoVA mit € 4.250,57 eingemeldet wurde.

Bei dem genannten Fahrzeug handelt es sich laut EG- Übereinstimmungsbescheinigung (CoC-Papier) für unvollständige Fahrzeuge der Marke Mercedes Benz vom 31.3.2023 um ein Neufahrzeug, welches ohne weitere Genehmigung nicht zur fortwährenden Teilnahme am Straßenverkehr zugelassen werden kann (sog. „unvollständiges Fahrzeug“). In der besagten Bescheinigung wird weiters angeführt, dass die angegebenen CO²-Emissionen (ermittelt nach

WLTP) Mindestwerte nach Vervollständigung darstellen. Der kombinierte CO²-Emissionswert wird darin mit 341 g/km ausgewiesen.

In der Genehmigungsdatenbank (GDB) nach § 30a KFG wurde am 2.5.2023 durch die Firma Mercedes Benz GmbH ein Genehmigungsdatensatz für das betreffende Fahrzeug angelegt und eine Zulassungssperre gesetzt. In der Rubrik CO² scheint der Wert 341 mit der Anmerkung „NoVA-CO² Wert gemäß Kraftfahrzeugbesteuerungsrichtlinien des BMF“ auf.

In der Folge wurde das unvollständige Fahrzeug von der Firma ****NN**** GmbH nach den betriebsspezifischen Anforderungen der Bf vervollständigt und eine Hubarbeitsbühne auf das Basisfahrzeug aufgesetzt. In dem ausgestellten CoC-Papier der Fa. ****NN**** wird bestätigt, dass das Fahrzeug vervollständigt wurde und nunmehr zur fortwährenden Teilnahme am Straßenverkehr zugelassen werden kann. In der besagten Übereinstimmungserklärung (CoC-Papier) vom 11.8.2023 wurden keine CO²- Emissionswerte ausgewiesen.

Mit dem nunmehr bekämpften Bescheid vom 2.10.2003 setzte das Finanzamt die NovA wie folgt fest:

Bemessungsgrundlage x Steuersatz 35.389,00 Euro x 37,00 %	13.093,93 Euro
Malusbetrag	8.260,00 Euro
Abzugsposten	-350,00 Euro
Normverbrauchsabgabe	21.003,93 Euro
Für den Zeitraum bereits gebucht	4.250,57 Euro
Somit verbleiben als Nachzahlung	16.753,36 Euro

In der Bescheidebegründung führte die Behörde aus:

„Die Festsetzung war erforderlich, weil die Selbstberechnung der Normverbrauchsabgabe (NoVA) unrichtig war. Bei Kraftfahrzeugen der Klasse gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 Normverbrauchsabgabegesetz (NoVAG) 1991 (N1) ist für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe jedenfalls primär der in der Genehmigungsdatenbank NoVA-CO² erfasste Wert heranzuziehen.

In der Genehmigungsdatenbank wurde vom Generalimporteuer ein NOVA CO²-Wert von 341 g/km eingetragen. Die angewendete Ersatzberechnung lt. Erklärung über die Normverbrauchsabgabe (eingelangt am 26.09.2023) mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt ist somit nicht zulässig. (..)“

Mit **Beschwerdeeingabe vom 3.11.2023** wandte sich die Bf gegen diesen Festsetzungsbescheid und führte aus, dass im maßgeblichen Typenschein (Fa. ****NN****) kein WLTP-Wert eingetragen sei. Damit komme die Bestimmung des § 6 Abs. 6 Z 2 NoVAG zur Anwendung,

wonach der CO²-Emissionswert mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt (diese betrage laut Typenschein 110 kW) zu ermitteln sei. Aufgrund dieser Bestimmung ergäbe sich eine selbst berechnete und erklärte Normverbrauchsabgabe in Höhe von € 4.250,57.

Mit **Beschwerdevorentscheidung vom 15.1.2024** wies die Behörde die Bescheidbeschwerde als unbegründet ab und führte in Würdigung des vorliegenden Sachverhaltes in rechtlicher Hinsicht aus:

„Gemäß § 6 Abs. 4 NoVAG ist der maßgebliche Co²“-Emissionswert der kombinierte WLTP-Wert der CO²-Emissionen in g/km. Es ist der Wert lt. Typenschein, Einzelgenehmigungsbescheid oder der EG- bzw. EU-Übereinstimmungsbescheinigung, jeweils gemäß Abschnitt III des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, maßgeblich.

Liegt für einen Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 3 NoVAG oder ein Lastkraftfahrzeug im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG kein CO²-Emissionswert vor, wird der CO²-Emissionswert ersatzweise mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt angenommen (§ 6 Abs. 6 NoVAG). Für das verfahrensgegenständliche Fahrzeug liegt jedenfalls ein CO²-Emissionswert vor, der in Höhe von 341 g/km in der EG-Übereinstimmungsbescheinigung für unvollständige Fahrzeuge der Fa. Mercedes Benz GmbH (Generalimporteur) vom 31.03.2023 ausgewiesen ist.

Gemäß GZ. BMVIT-185.321/0046-IV/ST5/2018 vom 09.08.2018 (Ablauf der Genehmigung und der Dateneingabe in die Genehmigungsdatenbank) ist unter Pkt. 2.5. "Eintragung der Emissionsdaten" ua. Folgendes geregelt:

Fahrzeuge der Klasse N1: Wenn das CoC des Basisfahrzeugs ein COC für ein unvollständiges Fahrzeug ist, muss im Feld 49.4 der CO²-Emissionswert für die letzte Baustufe mit dem vom Hersteller des Basisfahrzeugs zur Verfügung gestellten Berechnungsinstrument eingetragen werden.

*Dass die Firma ***NN*** AG die Eintragung im CoC-Papier vom 11.08.2023 im Feld 49.4 nicht vorgenommen hat, ändert nichts an der Tatsache, dass der Hersteller des unvollständigen Fahrzeuges den CO²-Emissionswert (kombinierter WLTP-Wert) mit 341 g/km ermittelt hat. Dieser Wert stellt den Mindestwert nach Vervollständigung des Fahrzeuges dar.*

Da es nachweislich einen CO²-Wert für das verfahrensgegenständliche Fahrzeug gibt (CoC-Papier vom 31.03.2023), liegen die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme des Ersatztarifes gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG - Ermittlung der CO²-Emission mit der Zweifachen Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt - nicht vor. Somit wurde die Berechnung der NoVA zu Recht mit dem Emissionswert von 341 g/km vorgenommen, weshalb die Beschwerde als unbegründet abzuweisen ist.“

Mit Eingabe vom 7.2.2024 beantragte die Bf die **Vorlage** ihrer Beschwerde an das Verwaltungsgericht.

In der am 13.10.2025 abgeführten **mündlichen Beschwerdeverhandlung** führte der steuerliche Vertreter ergänzend aus, dass die NoVA erst mit der erstmaligen Zulassung des Fahrzeuges fällig werde. Die von der Behörde angezogene Erlassregelung finde im Gesetz selbst keine Deckung.

Die Bf habe das KFZ mit Eigenmitteln finanziert. Wäre die Anschaffung im Leasingwege erfolgt, dann wäre für die Ermittlung der NoVA ein anderes Finanzamt zuständig gewesen. Dieses hätte laut Auskunft der Firma *****NN***** die NoVA auch anders berechnet. Aus diesem Grunde sei es letztlich die Firma *****NN***** gewesen, die zur Einbringung einer Beschwerde gegen den Festsetzungsbescheid geraten habe. Nach dem Hörensagen sei die Ausmittlung der NoVA von Finanzamt zu Finanzamt verschieden und bestehe diesbezüglich behördenseits keine einheitliche Vorgangsweise.

Im vorliegenden Fall handle es sich nicht um ein typisches Kraftfahrzeug, sondern vielmehr um eine Arbeitsmaschine, für die als solche kein festgestellter CO² Wert vorliege. Die Firma *****NN***** habe keinen neuen Wert ermittelt, weil ihr die Ermittlung eines solchen gar nicht möglich gewesen sei. Nach dem Umbau des Basisfahrzeuges sei ein völlig anderes Fahrzeug entstanden, welches ein viel höheres Eigengewicht (Last) aufweise und zudem auf einen anders gearteten Einsatzbereich ausgerichtet sei.

Der Mindestwert laut CoC-Papier, so der steuerliche Vertreter, sei im vorliegenden Fall ob des Aufbaues, der das Fahrzeug erheblich schwerer mache, nicht heranzuziehen. So weise das Basisfahrzeug ein Eigengewicht von 1.800 kg auf, das Fahrzeug mit Aufbau ein Gewicht von 3.350 kg.

Dem hielt die Amtsvertreterin entgegen, dass das KFZ in Bezug auf die NoVA als „N1“ Fahrzeug klassifiziert sei und zwar unabhängig davon, dass es sich dabei um eine selbstfahrende Arbeitsmaschine handle. Der im CoC-Papier des Generalimporteurs ausgewiesene Ansatz stelle einen Mindestwert nach Vervollständigung dar. Die Fa. *****NN***** hätte jedenfalls einen solchen Wert in ihrem CoC-Papier ausweisen bzw. zumindest den vom Generalimporteur vorgegebenen Wertansatz übernehmen müssen. Die vorgebliche Aussage der Firma *****NN*****, wonach der Erwerb im Leasingwege infolge der Zuständigkeit eines anderen Finanzamtes zu einem anderen Ergebnis geführt hätte, lasse die Schlussfolgerung zu, dass diese den Eintrag des CO² Wertes bewusst unterlassen habe.

Im Schlussantrag begehrte die Amtsvertreterin, das Gericht möge die Beschwerde als unbegründet abweisen. Die steuerliche Vertreter beantragte die Stattgabe der Beschwerde im Sinne der Festsetzung gemäß der eingereichten Erklärung.

II. Das Bundesfinanzgericht hat erwogen:

1. Sachverhalt

Am 26.09.2023 wurde eine Erklärung über die NoVA für das Fahrzeug Mercedes Benz Sprinter, Typ ***X*** mit der Fahrgestellnummer ***1*** eingereicht, mit der die berechnete NoVA iHv € 4.250,57 gemeldet wurde.

Bei dem besagten Fahrzeug handelt es sich lt. EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity, CoC-Papier) für unvollständige Fahrzeuge der Fa. Mercedes Benz GmbH (Bevollmächtigte des Herstellers) vom 31.03.2023 um ein Neufahrzeug, welches ohne weitere Genehmigung nicht zur fortwährenden Teilnahme am Straßenverkehr zugelassen werden kann (unvollständiges Fahrzeug bzw. Fahrzeuggestell).

In der Bescheinigung ist weiters angeführt, dass die angegebenen CO²-Emissionen (ermittelt nach WLTP) Mindestwerte nach Vervollständigung darstellen. Der kombinierte CO²-Emissionswert ist mit 341 g/km ausgewiesen.

In der Genehmigungsdatenbank (GDB) nach § 30a KFG 1967 wurde bereits am 02.05.2023 durch die Firma Mercedes Benz GmbH ein Genehmigungsdatensatz für das betreffende Fahrzeug angelegt und eine Zulassungssperre gesetzt. In der GDB scheint als CO² Wert „341“ (bezieht sich auf CO² Ausstoß in g/km) auf.

In weiterer Folge wurde das Fahrzeug von der Firma ***NN*** vervollständigt und wurde eine Hubarbeitsbühne auf das Basisfahrzeug aufgebaut. Mit dem CoC- Papier vom 11.08.2023 über ein vervollständigtes Fahrzeug wurde seitens der Fa. ***NN*** bestätigt, dass das Fahrzeug vervollständig worden ist und nunmehr zur fortwährenden Teilnahme am Straßenverkehr zugelassen werden kann. In dem CoC-Papier der Firma ***NN*** AG sind keine CO²-Emissionswerte angegeben.

Mit Bescheid vom 2.10.2023 wurde die NoVA vom Finanzamt mit einem Betrag von € 21.003,93 festgesetzt. In der Bescheidbegründung führte die Behörde u.a. aus, bei Kraftfahrzeugen der Klasse gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 Normverbrauchsabgabegesetz (NoVAG) 1991 (N1) sei für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe primär der in der Genehmigungsdatenbank für die NoVA erfasste CO² Wert heranzuziehen. In der GDB sei vom Generalimporteuer ein NoVA CO²-Wert von 341 g/km eingetragen. Die von Seiten der Bf angewendete Ersatzberechnung mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt sei somit nicht zulässig.

Die Bf argumentierte, dass im CoC-Papier der Firma ***NN***, welches die Vervollständigung des Fahrzeuges durch Anbringen einer Hubarbeitsbühne vorgenommen habe, kein CO² Wert

eingetragen sei. Aus diesem Grunde sei die Anwendung der Ersatzberechnung nach § 6 Abs. 6 Z 2 NoVAG sehr wohl zulässig bzw. geboten.

2. Beweiswürdigung

Das Gericht stützt sich bei der vorgenommenen Beweiswürdigung auf die ihm vorliegenden im Verwaltungsakt befindlichen Urkunden sowie auf das schriftlich und mündlich erstattete Vorbringen der Verfahrensparteien.

3. Rechtliche Beurteilung

Die Bestimmung des § 6 NoVAG in der Fassung des BGBl I Nr. 18/2021 ordnet an:

„(1) und (2) ...

(3) Für Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 (Anm: d.s. leichte Nutzfahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg) bestimmt sich der Steuersatz in Prozent nach der folgenden Formel: (CO₂-Emissionswert in g/km minus 165 (CO₂-Abzugsbetrag) g/km) dividiert durch fünf. Die errechneten Steuersätze sind auf volle Prozentsätze auf- bzw. abzurunden. Der Höchststeuersatz beträgt 50%. Hat ein Fahrzeug einen höheren CO₂-Ausstoß als 253 g/km (Malusgrenzwert), erhöht sich die Steuer für den, den Malusgrenzwert übersteigenden CO₂-Ausstoß um 50 Euro (Malusbetrag) je g/km. Die so errechnete Steuer ist um einen Abzugsposten in Höhe von 350 Euro (Abzugsbetrag) zu vermindern. Die Berechnung kann zu keiner Steuergutschrift führen.

(4) Der maßgebliche CO₂-Emissionswert ist der kombinierte WLTP-Wert der CO₂-Emissionen in g/km, bei extern aufladbaren Elektro-Hybridfahrzeugen jedoch der gewichtet kombinierte WLTP-Wert der CO₂-Emissionen in g/km. Für Krafträder ist der WMTC-Wert der CO₂-Emissionen in g/km, heranzuziehen. Es ist jeweils der Wert laut Typenschein, Einzelgenehmigungsbescheid oder der EG- bzw. EU-Übereinstimmungsbescheinigung, jeweils gemäß Abschnitt III des Kraftfahrgesetzes 1967, maßgeblich.

(5) Werden für ein Kraftfahrzeug gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 die CO₂-Emissionen nicht nach dem WLTP-Messzyklus, sondern ausschließlich nach dem NEFZ-Messzyklus ermittelt (auslaufende Serien), sind die nach dem NEFZ-Messzyklus ermittelten kombinierten CO₂-Emissionen maßgeblich. Für diese Kraftfahrzeuge sind für die Ermittlung der Steuer gemäß Abs. 3 als CO₂-Abzugsbetrag ein Wert von 140 g/km und als Malusgrenzwert ein Wert von 238 g/km anzunehmen.

*(6) Liegt für ein Kraftfahrzeug **kein CO₂-Emissionswert** vor, gilt Folgendes:*

1. Für Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 und 2 bestimmt sich der Steuersatz in Prozent aus dem um 100 Kubikzentimeter verminderten Hubraum in Kubikzentimeter multipliziert mit 0,02. Die errechneten Steuersätze sind auf volle Prozentsätze auf- bzw. abzurunden. Der Höchststeuersatz beträgt 30%.

2. Für Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 3 und Z 4 bestimmt sich der CO₂-Emissionswert mit dem **Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors** in Kilowatt.

3. Wird vom Antragsteller der entsprechende CO₂-Emissionswert gemäß Absatz 4 nachgewiesen, ist dieser heranzuziehen.

4. (..)

(7) Beginnend mit 1. Jänner 2024 wird der CO₂-Abzugsbetrag nach Abs. 1 alle zwei Jahre jeweils um den Wert 2 abgesenkt. Beginnend mit 1. Jänner 2022 und letztmalig mit

1. Jänner 2024 werden in Abs. 2 und 3 jährlich jeweils:

- der CO₂-Abzugsbetrag um den Wert 5 und
- der Malusgrenzwert um den Wert 15 abgesenkt sowie
- der Malusbetrag um den Wert 10 und
- der Höchststeuersatz um 10 Prozentpunkte erhöht. (...)“

Demnach ergeben sich gemäß § 6 Abs. 3 iVm Abs. 7 NoVAG folgende Ansätze (vgl. *Haller*, NoVAG² § 6, Rz 15k):

CO₂-Emissionswert in g/km minus 155 (CO₂-Abzugsbetrag) g/km)/5: Das sind gegenständlich: (341-155)/5 = 37,2 (rd. 37%)

Grenzwert: 223g/km: 341-223 = 118 g Überschreitung des Grenzwertes

Malusbetrag: 70 € je g der Überschreitung: 118 x 70 € = 8.260

Höchststeuersatz: 70%

35.389,00 x 37%	13.093,93
Malus	8.260,00
Abzugsposten	350,00
NoVA	21.003,93

In Streit steht, ob der Umstand, dass nur für das unvollständige KFZ ein CO₂-Emissionswert nach WLTP vorliegt, nicht aber für das vervollständigte Fahrzeug, also jenes mit Kranaufbau, eine Anwendung der subsidiären Bestimmung des § 6 Abs. 6 Z 2 NoVAG zulässt.

Bei der Lieferung von „unvollständigen“ KFZ der Klasse „N1“ mit fehlendem Aufbau (Basisfahrzeuge oder Fahrgestelle) soll nach Ansicht des BMF nicht der CO²-Emissionswert des gelieferten (unvollständigen) Fahrzeuges maßgeblich sein, sondern der bei einem zulassungsfähigen Zustand vorliegende, entsprechend höhere CO²-Emissionswert (*Haller*, NoVAG, § 6 Rz 16b unter Hinweis auf Rz 908 KfzBStR). Ist dieser nicht bekannt, so kann der CO²-Emissionswert eines vergleichbaren, ab Werk vervollständigten Fahrzeuges herangezogen werden (Rz 908 KfzBStR). Alternativ kann auch der CO²-Emissionswert des unvollständigen Fahrzeuges um 5% erhöht werden, sofern dieser bekannt ist (*Haller*, aaO unter Hinweis auf Rz 908 KfzBStR). Nach *Haller* ist diese Erlassmeinung gesetzlich nicht gedeckt und auch unzutreffend, da „Vorgänge nach der Verwirklichung des NoVA-Tatbestandes keinen Einfluss auf die Bemessungsgrundlage haben und Umbauten ohne Hinzutreten eines NoVA-Tatbestandes auch keine Steuerpflicht auslösen.“ Nach *Haller* liegt auch kein Tatbestand des § 8 Abs. 1 NoVAG (Berichtigung wegen Änderung des CO²-Emissionswertes) vor. Ein Abstellen auf die gemäß der Methodik in Rz 908 KfzBStR ermittelten CO²-Emissionswerte wäre nach *Haller* dann zutreffend, sofern es sich bei diesen auch um die kraftfahrrechtlich maßgeblichen Emissionswerte für das gelieferte Fahrzeug handelt.

Wird hingegen ein Kraftfahrzeug der Klasse N1 mit Aufbau geliefert, so darf nach Ansicht des BMF der CO² Ausstoß hinsichtlich jenes Teiles des Aufbaues, der in keinem Zusammenhang mit der Funktion als KFZ steht, verringert werden. (Rz 910 KfzBStR).

Bei Fahrzeugen der Klasse M1 und N1 (Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 3 und Z 4 NoVAG), für die kein CO² Emissionswert nach WLTP vorliegt (und die im Fall von Fahrzeugen der Klasse N1 auch nicht unter die Sonderregelung für auslaufende Serien mit Besteuerung auf Basis des CO² Emissionswertes nach NEFZ fallen), wird der CO² Emissionswert mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors angenommen (§ 6 Abs. 6 Z 2 NoVAG). Dies betrifft beispielsweise Kraftfahrzeuge der Klasse N1, die in Heavy-Duty-Verfahren homologiert werden und für die daher keine WLTP-Werte vorliegen (vgl. *Ofner* in RdW 2021, 69).

Im vorliegenden Beschwerdefall wurde ein Fahrzeug (leichtes Nutzfahrzeug N1, wie beschrieben) geliefert. Ein Fahrzeug ist in diesem Stadium nicht zulassungsfähig, wohl aber wird mit der Lieferung ein normverbrauchsabgabepflichtiger Tatbestand verwirklicht. Die im CoC Papier der Firma Mercedes Benz unter der Rubrik 49 ausgewiesenen Wertansätze (ua. CO²-Emissionen) stellen Mindestwerte nach Vervollständigung des KFZ dar (s. CoC-Papier, Rubrik 52). Daher ist der aufscheinende Wert (kombinierter CO² Emissionswert) von 341 g/km als Mindestansatz, und zwar unabhängig von der weiteren Verarbeitung des Fahrzeuges anzusehen.

Dass für die kraftfahrrechtliche Zulassung eine weitere Typengenehmigung erforderlich ist, wird im CoC Papier von Mercedes Benz ausdrücklich angeführt. Wenn nunmehr die Abgabenbehörde die NoVA unter Zugrundelegung des ausgewiesenen Mindestansatzes

ermittelt – gegen die Berechnung selbst wurden von Seiten der Bf keine Einwände erhoben – dann lässt sich darin nach Ansicht des erkennenden Senates keine Rechtswidrigkeit erblicken.

Dem Beschwerdebegehren, wonach entsprechend der Bestimmung des § 6 Abs. 6 Z 2 NoVAG, bei Nichtvorliegen eines CO² Emissionswertes dieser ersatzweise mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt bestimmt werden kann, vermag das Gericht nicht zu folgen. Die von der Bf ventilierter Ausmittlung nach § 6 Abs. 6 Z 2 NoVAG kommt dann zur Anwendung, wenn Kraftfahrzeuge im Heavy Duty Verfahren homologiert werden und für die daher kein WLTP-Wert vorliegt (vgl. *Haller*, NoVAG², § 6 Rz 18). Im Heavy Duty Verfahren (betrifft insbesondere schwere Nutzfahrzeuge) wird ausschließlich eine Überprüfung der Emissionswerte des Motors vorgenommen und keine Werte nach dem WLTP-Zyklus ermittelt. In diesem Fall sowie auch in jenem Fall, in welchem zwar ein CO²-Emissionswert gemessen wird, dieser aber keinen Emissionswert nach dem WLTP- oder NEFZ-Messzyklus darstellt, ist die Normverbrauchsabgabe bei Kraftfahrzeugen im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991 nach dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt zu berechnen.

Ob ein CO²-Emissionswert nach WLTP vorhanden ist und wie hoch dieser ist, ergibt sich aus den Fahrzeugpapieren (Übereinstimmungsbescheinigung, Typengenehmigung, Einzelgenehmigung). Im gegenständlichen Fall liegt ein CO² Emissionswert laut Übereinstimmungsbescheinigung vor. Dass das verfahrensgegenständliche Fahrzeug durch die aufmontierte Hebebühne für die Bf als Arbeitsmaschine zum Einsatz gelangt, ist für die Berechnung der NoVA unerheblich. Fakt ist, dass das Fahrzeug für den öffentlichen Verkehr zugelassen wurde und somit an diesem ohne Einschränkungen teilnehmen darf.

Für eine Anwendung der Bestimmung des § 6 Abs. 6 Z 2 NoVAG bleibt kein Raum.

Die vorliegende Beschwerde war daher als unbegründet abzuweisen.

Begründung nach § 25a Abs. 1 VwGG

Gegen ein Erkenntnis des Bundesfinanzgerichtes ist die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird.

Die Anwendbarkeit der Bestimmung des § 6 Abs. 6 Z 2 NoVAG ergibt sich unmittelbar aus dem Gesetzestext. Diese gelangt subsidiär nur dann zur Anwendung, wenn für ein KFZ kein CO² Emissionswert (nach WLTP oder für auslaufende Serien nach NEFZ-Messzyklus ermittelt) vorliegt. Eine Rechtsfrage, welcher einer ordentlichen Revision zugänglich wäre, liegt nach Ansicht des erkennenden Senates nicht vor.

Klagenfurt am Wörthersee, am 22. Oktober 2025