

Information

BMF - VI/5 (VI/5)



21. Dezember 2012

BMF-010206/0223-VI/5/2012

Aktuelle Informationen des Bundesministeriums für Finanzen zur motorbezogenen Versicherungssteuer und zur Kraftfahrzeugsteuer

1. *Gesetzliche Neuerung in der motorbezogenen Versicherungssteuer bzw. der Kraftfahrzeugsteuer betreffend die Bemessungsgrundlage von Elektro-Hybrid-Kraftfahrzeugen. Im Zusammenhang damit wird die Vorgehensweise für die bisher in der Zulassungsbescheinigung eingetragenen Werte festgehalten.*
2. *Beginn der Kraftfahrzeugsteuerpflicht bei widerrechtlicher Verwendung von Kraftfahrzeugen.*
3. *Vorgehensweise im Rahmen der motorbezogenen Versicherungssteuer bzw. der Kraftfahrzeugsteuer bei unrechtmäßig erteilten Probefahrt- oder Überstellungsfahrtkennzeichen.*

1. Steuerliche Behandlung von Elektro-Hybrid-Kraftfahrzeugen

Durch das Abgabenänderungsgesetz 2012 ([BGBl. I Nr. 112/2012](#)) kommt es zu einer Änderung im Versicherungssteuergesetz bzw. im Kraftfahrzeugsteuergesetz betreffend der Bemessungsgrundlage von Elektro-Hybrid-Kraftfahrzeugen.

Für die Berechnung der motorbezogenen Versicherungssteuer bzw. der Kraftfahrzeugsteuer ist bis Ende 2012 gemäß [§ 5 Abs. 1 Z 3 lit. b VersStG 1953](#) bzw. [§ 5 Abs. 1 Z 2 lit. a sublit. cc KfzStG 1992](#) bei Kraftfahrzeugen (Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen, ausgenommen Krafträder) die Motorleistung als Bemessungsgrundlage heranzuziehen. Für diese Motorleistung ist gemäß [§ 5 Abs. 5 VersStG 1953](#) bzw. [§ 5 Abs. 2 KfzStG 1992](#) der im Typenschein oder im Bescheid über die Einzelgenehmigung bzw. in der Zulassungsbescheinigung eingetragene Wert der Motorleistung in Kilowatt maßgeblich.

Dieser eingetragene Wert wiederum leitet sich aus den kraftfahrrechtlichen Vorschriften ab. Für die Leistung bei Kraftfahrzeugen, die sowohl über einen Verbrennungsmotor als auch

über einen Elektromotor verfügen (Elektro-Hybrid-Kraftfahrzeuge), sind besondere Regelungen vorgesehen: Nach Anlage 4 der Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 - Anmerkungen Z 20 lit. c KDV 1967 - war in den Typenschein bzw. Bescheid über die Einzelgenehmigung bis zur 58. Novelle zur KDV 1967 die Nenndauerleistung des Gesamtsystems als maßgeblicher Wert einzutragen.

Da es in der Praxis zu unterschiedlichen Auffassungen über diesen als Bemessungsgrundlage heranzuziehenden Wert gekommen ist, wurde mit der 58. Novelle zur KDV 1967 ([BGBI. II Nr. 278/2012](#), Kundmachung am 22. August 2012) festgelegt, dass bei Elektro-Hybrid-Kraftfahrzeugen zukünftig nur mehr die Nenndauerleistung des Verbrennungsmotors als Bemessungsgrundlage heranzuziehen ist. Diese Änderung wurde mit dem AbgÄG 2012 mit Wirksamkeit ab 1. Jänner 2013 auch im Versicherungssteuergesetz bzw. Kraftfahrzeugsteuergesetz umgesetzt.

Ab diesem Zeitpunkt ist bei allen Elektro-Hybrid-Kraftfahrzeugen als Bemessungsgrundlage für die motorbezogene Versicherungssteuer bzw. Kraftfahrzeugsteuer ausschließlich die Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt heranzuziehen. Sollte noch der Wert nach alter Rechtslage in der Zulassungsbescheinigung eingetragen sein, kann ab 1. Jänner 2013, sofern das jeweilige Versicherungsunternehmen die entsprechenden Daten hat, trotzdem bereits der Wert nach neuer Rechtslage für die Berechnung der motorbezogenen Versicherungssteuer herangezogen werden.

Überdies bestehen angesichts der bis dahin vorhandenen Auffassungsunterschiede hinsichtlich der Höhe der Bemessungsgrundlage keine Bedenken, die bis zum 31. Dezember 2012 angewendeten Werte unverändert beizubehalten. Es muss demnach keine Berichtigung der bisher entrichteten motorbezogenen Versicherungssteuer bzw. Kraftfahrzeugsteuer erfolgen.

2. Entstehen der Kraftfahrzeugsteuerpflicht bei widerrechtlicher Verwendung

In der Vergangenheit gab es unterschiedliche Auffassungen hinsichtlich des Beginns der Kraftfahrzeugsteuerpflicht bei der widerrechtlichen Verwendung von Kraftfahrzeugen.

[§ 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992](#) zufolge unterliegen Kraftfahrzeuge, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland „ohne die kraftfahrrechtlich erforderliche Zulassung verwendet werden (widerrechtliche Verwendung)“, der Kraftfahrzeugsteuer.

Der Verwaltungsgerichtshof (VwGH 21.05.1996, [95/11/0378](#)) hat zum Verhältnis des [§ 36 lit. a KFG 1967](#) zu [§ 82 Abs. 8 KFG 1967](#) ausgesprochen, dass „*nach Ablauf der drei Tage (nunmehr ein Monat) ... dem Kraftfahrzeug die für die Verwendung auf inländischen Straßen mit öffentlichem Verkehr erforderliche Zulassung im Sinne des § 37 fehlt.*“

Angesichts der gemäß [§ 82 Abs. 8 KFG 1967](#) nunmehr geltenden Frist von einem Monat bedeutet dies, dass aus kraftfahrrechtlicher Sicht die erforderliche Zulassung erst nach Ablauf dieses Monats fehlt.

Diese Ansicht wird auch in der Literatur (*Grubmann, Kraftfahrgesetz*³, S 690) vertreten und ist in Punkt 5.3. Abs. 3 der Arbeitsrichtlinie Kraftfahrzeugsteuer, BMF vom 1. Oktober 2009, BMF-010304/0017-IV/8/2009 (GK-0900) explizit enthalten:

5.3. Widerrechtliche Verwendung

(1) und (2) ...

(3) Gemäß [§ 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992](#) unterliegen Kfz, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland ohne die kraftfahrrechtlich erforderliche Zulassung verwendet werden (widerrechtliche Verwendung) der österreichischen Kraftfahrzeugsteuer. Somit verwirklicht die Verwendung des Kraftfahrzeugs auf öffentlichen Straßen im Inland nach Ablauf der Monatsfrist den Tatbestand des [§ 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992](#). Die Kraftfahrzeugsteuerschuld entsteht gemäß [§ 4 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992](#) mit Beginn des Kalendermonates, in dem die Verwendung einsetzt. Für die Erhebung der Steuer sind die Finanzämter zuständig.

Demgegenüber hat der Verwaltungsgerichtshof (VwGH 23.03.2006, [2006/16/0003](#)) entschieden, dass für den Beginn der Steuerpflicht nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz nicht maßgebend sei, welche Frist zur Zulassung eines ins Inland eingebrachten Kraftfahrzeugs mit ausländischem Kennzeichen bestehe, sondern die Verwendung auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland ohne die kraftfahrrechtlich erforderliche Zulassung. Demnach würde die widerrechtliche Verwendung bereits mit Einbringung des Kraftfahrzeugs ins Inland beginnen. Dieses Erkenntnis widerspricht insofern jenem aus dem Jahr 1996, als damals ausgesprochen wurde, dass die erforderliche Zulassung in den Anwendungsfällen des [§ 82 Abs. 8 KFG 1967](#) erst nach Ablauf der dort normierten Frist fehlt und nicht bereits ab der Verwendung des Kraftfahrzeugs im Inland.

In jüngster Zeit (VwGH 17.10.2012, [2010/16/0218](#)) beanstandete der Verwaltungsgerichtshof die Ansicht des Unabhängigen Finanzsenates (UFS 15.03.2010, RV/0431-S/09) jedoch nicht, wonach für das Entstehen der Kraftfahrzeugsteuerpflicht nicht bereits an die Einbringung des verfahrensgegenständlichen Kraftfahrzeuges in das Bundesgebiet sondern an den ungenützten Ablauf der Monatsfrist für die kraftfahrrechtliche Zulassung anzuknüpfen ist.

Seitens des Bundesministeriums für Finanzen wird dazu festgehalten, dass die in der zuvor zitierten Arbeitsrichtlinie formulierte Rechtsansicht weiterhin aufrechterhalten wird. Dies bedeutet, dass der Tatbestand der Verwendung ohne kraftfahrrechtliche Zulassung im Inland (= der widerrechtlichen Verwendung), an den die Kraftfahrzeugsteuerpflicht anknüpft, zu jenem Zeitpunkt erfüllt ist, zu dem die einmonatige Frist des [§ 82 Abs. 8 KFG 1967](#) abläuft. Gemäß [§ 4 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992](#) dauert die Steuerpflicht in diesen Fällen vom Beginn des Monats, in dem die Verwendung ohne kraftfahrrechtlich gebotene Zulassung einsetzt (dh. in dem der steuerpflichtige Tatbestand erfüllt ist), bis zum Ablauf des Kalendermonats, in dem die (widerrechtliche) Verwendung endet.

Beispiel:

Der Hauptwohnsitz wird am 15. Jänner 2012 nach Österreich verlegt; ein PKW (100 KW) mit ausländischem Kennzeichen wird weiterhin benutzt und erst am 22. Oktober 2012 in Österreich zugelassen.

Die widerrechtliche Verwendung setzt am 16. Februar 2012 ein, weil der PKW innerhalb der Frist von einem Monat – also bis 15. Februar 2012 – nicht in Österreich zugelassen wurde.

Dauer der Steuerpflicht: 1. Februar 2012 bis 31. Oktober 2012

Monatliche Steuer (100 – 24) x 0,6 = 45,60 Euro

Für Februar bis Oktober volle Steuerpflicht, somit 45,60 Euro x 9 Monate = 410,40 Euro

3. Befreiung von Kraftfahrzeugen mit Probefahrtkennzeichen oder mit Überstellungskennzeichen von der Kraftfahrzeugsteuer

Gemäß [§ 4 Abs. 3 Z 3 VersStG 1953](#) sowie [§ 2 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992](#) sind Kraftfahrzeuge, die mit Probefahrtkennzeichen oder mit Überstellungskennzeichen benutzt werden, von der jeweiligen Steuer befreit.

Bis zur Reform des Kraftfahrzeugsteuergesetzes durch das [BGBI. Nr. 449/1992](#) war es auf Grund der Formulierung

„Kraftfahrzeuge, die mit Probefahrtkennzeichen oder mit Überstellungskennzeichen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland benutzt werden, solange diese Kennzeichen den kraftfahrrechtlichen Vorschriften entsprechend verwendet werden“

den Abgabenbehörden möglich, die vorschriftsgemäße Verwendung des jeweiligen Probefahrt- oder Überstellungskennzeichens zu überprüfen.

Da die Befreiungen in [§ 4 Abs. 3 Z 3 VersStG 1953](#) sowie [§ 2 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992](#) seit den Änderungen im Jahr 1992 nur noch darauf abstellen, dass Kraftfahrzeuge mit Probe- oder mit Überstellungskennzeichen benutzt werden („*Kraftfahrzeuge, die mit Probefahrtkennzeichen oder mit Überstellungskennzeichen benutzt werden;*“), darf auch dann, wenn Grund zur Annahme besteht, dass ein Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen unrechtmäßig erteilt wurde, die Abgabenbehörde die Steuerbefreiung nicht versagen.

Bundesministerium für Finanzen, 21. Dezember 2012