Bundesministerium
Finanzen

bmf.gv.at

BMF – IV/9 (IV/9)

An
Bundesministerium für Finanzen
Finanzamt Österreich
Zollamt Österreich
Finanzamt für Großbetriebe
Amt für Betrugsbekämpfung

Geschäftszahl: 2024-0.450.492 19. Juni 2024

KfzBStR 2021, Kraftfahrzeugbesteuerungsrichtlinien 2021

Die Richtlinien zur Normverbrauchsabgabe, Kraftfahrzeugsteuer und zur motorbezogenen Versicherungssteuer bzw. Kraftfahrzeugbesteuerungsrichtlinien 2021 (KfzBStR 2021) stellen einen Auslegungsbehelf zum NoVAG 1991, zum KfzStG 1992 sowie zum VersStG 1953 dar, der im Interesse einer einheitlichen Vorgangsweise mitgeteilt wird. Über die gesetzlichen Bestimmungen hinausgehende Rechte und Pflichten können aus diesen Richtlinien nicht abgeleitet werden. Bei Erledigungen haben Zitierungen mit Hinweisen auf diese Richtlinien zu unterbleiben.

Die KfzBStR 2021 behandeln Zweifelsfragen und Auslegungsprobleme von allgemeiner Bedeutung, um eine einheitliche Anwendung des geltenden Normverbrauchsabgabegesetzes, Kraftfahrzeugsteuergesetzes und Versicherungssteuergesetzes durch die Finanzverwaltung sicherzustellen. Sie enthalten außerdem Regelungen, wie zur Verwaltungsvereinfachung in bestimmten Fällen zu verfahren ist.

Die KfzBStR 2021 sind ab 1. Juli 2021 anzuwenden. Bei abgabenbehördlichen Prüfungen für vergangene Zeiträume und auf offene Fälle sind die KfzBStR 2021 anzuwenden, soweit nicht für diese Zeiträume andere Bestimmungen in Gesetzen und Verordnungen Gültigkeit haben. Die KfzBStR 2021 sind als Zusammenfassung der geltenden Kraftfahrzeugbesteuerung und damit als Nachschlagewerk für die Verwaltungspraxis und die betriebliche Praxis anzusehen.

© Bundesministerium für Finanzen

Folgende Richtlinien und Erlässe des Bundesministeriums für Finanzen treten mit Ablauf des 30. Juni 2021 außer Kraft:

- Richtlinie des BMF vom 01.06.2014, BMF-010206/0048-VI/5/2014 (MVSKR)
- 1. Wartungserlass vom 08.06.2017, BMF-010206/0045-IV/9/2017 zu den Richtlinien des BMF vom 01.06.2014, BMF-010206/0048-VI/5/2014 (MVSKR)
- Richtlinie des BMF vom 04.12.2008, BMF-010220/0304-IV/9/2008 (NoVAR)
- Erlass des BMF vom 11.07.2007, BMF-010219/0265-VI/4/2007
- Erlass des BMF vom 17.12.2009, BMF-010220/0317-IV/9/2009
- Erlass des BMF vom 29.01.2010, BMF-010220/0033-IV/9/2010
- Erlass des BMF vom 15.02.2010, BMF-010220/0074-IV/9/2010
- Erlass des BMF vom 30.06.2010, BMF-010220/0097-IV/9/2010
- Erlass des BMF vom 10.01.2011, BMF-010219/0001-VI/4/2011
- Erlass des BMF vom 03.02.2011, BMF-010220/0023-IV/9/2011
- Erlass des BMF vom 28.02.2011, BMF-010220/0030-IV/9/2011
- Erlass des BMF vom 21.03.2011, BMF-010220/0041-IV/9/2011
- Erlass des BMF vom 30.06.2011, BMF-010220/0118-IV/9/2011
- Erlass des BMF vom 08.08.2011, BMF-010220/0136-IV/9/2011
- Erlass des BMF vom 18.10.2011, BMF-010220/0204-IV/9/2011
- Erlass des BMF vom 20.02.2012, BMF-010220/0022-IV/9/2012
- Erlass des BMF vom 22.10.2012, BMF-010220/0230-IV/9/2012
- Erlass des BMF vom 18.12.2012, BMF-010220/0295-IV/9/2012
- Erlass des BMF vom 29.05.2013, BMF-010220/0131-IV/9/2013
- Erlass des BMF vom 29.05.2013, BMF-010220/0133-IV/9/2013
- Erlass des BMF vom 07.10.2013, BMF-010220/0244-VI/9/2013
- Erlass des BMF vom 27.11.2013, BMF-010220/0264-VI/9/2013
- Erlass des BMF vom 20.03.2014, BMF-010220/0041-VI/9/2014
- Erlass des BMF vom 29.04.2014, BMF-010220/0067-VI/9/2014
- Erlass des BMF vom 25.07.2014, BMF-010220/0119-VI/9/2014
- Erlass des BMF vom 01.10.2014, BMF-010220/0167-VI/9/2014
- Erlass des BMF vom 23.10.2015, BMF-010220/0108-VI/9/2015
- Erlass des BMF vom 22.12.2015, BMF-010220/0129-VI/9/2015
- Erlass des BMF vom 28.10.2016, BMF-010220/0135-VI/9/2016
- Erlass des BMF vom 11.12.2017, BMF-010220/0208-IV/5/2017

Sonstige Erlässe des Bundesministeriums für Finanzen sowie Rechtsauskünfte sind - sofern sie den KfzBStR 2021 nicht widersprechen - weiterhin zu beachten.

© Bundesministerium für Finanzen

Die KfzBStR 2021 sind in Abschnitte gegliedert:

A. Allgemeine Definitionen und übergreifende Themen

B. NoVAG 1991

C. KfzStG 1992

D. VersStG 1953

E. Anhang

Die numerischen Bezeichnungen in den Unterabschnitten entsprechen im Wesentlichen den Absätzen oder Ziffern der behandelten Paragraphen (z.B. Abschnitt B.5.2. enthält Erläuterungen zu § 5 Abs. 2 NoVAG 1991).

Bundesministerium für Finanzen, 19. Juni 2024

© Bundesministerium für Finanzen

A. Definitionen und übergreifende Themen

A.1. Allgemeine Definitionen

1

Die Begriffe des Kraftfahrrechtes im Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 (KfzStG 1992) richten sich nach den jeweils geltenden kraftfahrrechtlichen Vorschriften (§ 9 Abs. 2 KfzStG 1992). Gleiches gilt für die Begriffe des Kraftfahrrechtes im Versicherungssteuergesetz 1953 (VersStG 1953). Abweichend davon richten sich im Normverbrauchsabgabegesetz 1991 (NoVAG 1991) einzelne Begriffe nach den Definitionen der Kombinierten Nomenklatur (KN).

Anhänger (§ 2 Z 2 KFG 1967)

2

Ein nicht unter den Begriff Kraftfahrzeug fallendes Fahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, mit einem Kraftfahrzeug auf Straßen gezogen zu werden, oder mit einem Kraftfahrzeug auf Straßen gezogen wird; als leichter Anhänger gilt ein Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 750 kg. Gemäß § 1 Abs. 2 KfzStG 1992 gelten Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen als Kraftfahrzeug im Sinne dieses Gesetzes. Unter dem Begriff „Anhänger“ sind auch Sattelanhänger (siehe Rz 28) und Nachläufer zu verstehen.

Eintragung in der Zulassungsbescheinigung (Feld J „Art des Kraftfahrzeuges/Klasse“):

- Klasse O: Anhänger (einschließlich Sattelanhänger), diese unterteilen sich in:
  - Klasse O1 (≤ 750 kg),
  - Klasse O2 (> 750 kg bis 3.500 kg),
  - Klasse O3 (> 3.500 kg bis 10.000 kg), O4 (> 10.000 kg)
- Klasse R1 bis R4: Land- und forstwirtschaftliche Anhänger

Bei diesen beiden Arten von Anhängern unterliegen grundsätzlich jeweils die Klassen O3/R3 und O4/R4 auf Grund des höchsten zulässigen Gesamtgewichts der Kraftfahrzeugsteuer. Bei ausschließlicher oder vorwiegender Verwendung in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben siehe Rz 1415 bis 1417.

- Klasse S1/S2: Gezogene auswechselbare land- und forstwirtschaftliche Maschinen

Mögliche Bezeichnungen in der Zulassungsbescheinigung sind zum Beispiel Anhänger, Anhängewagen, Sattelanhänger, Zentralachsanhänger, Starrdeichselanhänger, Sonderanhänger, Omnibusanhänger, Anhänger-Arbeitsmaschine, Tankanhänger, Satteltankanhänger, Einachs-/Zentralanhänger, Omnibusanhänger, Wohnwagenanhänger.

© Bundesministerium für Finanzen

Betriebsstätte

3

Der Begriff der Betriebsstätte ergibt sich aus der Judikatur des Europäischen Gerichtshofs zur festen Niederlassung. Voraussetzung einer festen Niederlassung ist ein ständiges Zusammenwirken von Personal und Sachmitteln, die für die Erbringung der betreffenden Leistungen erforderlich sind, sowie ein hinreichender Grad an Beständigkeit und eine Struktur, die von der personellen und technischen Ausstattung her eine autonome Erbringung der Leistung ermöglicht (EuGH 04.07.1985, Rs 168/84, *Berkholz*, EuGH 28.06.2007, Rs C-73/06, *Planzer*, ebenso VwGH 29.04.2003, 2001/14/0226 - vgl. UStR 2000 Rz 639o).

CO_2-Werte

4

- NEFZ

NEFZ (engl. NEDC) bedeutet „Neuer Europäischer Fahrzyklus“ und dieser Fahrzyklus galt seit 1992 für alle in der Europäischen Union zugelassenen Neufahrzeuge. Die Grenzwerte für Schadstoffe, die ausgestoßen werden durften, wurden inzwischen schon mehrfach gesenkt (sogenannte Euro-Norm), das Testverfahren blieb aber gleich. Beim NEFZ mussten alle Kraftfahrzeuge vor der eigentlichen Markteinführung der Neuwagen exakt definierte Fahrzyklen auf Prüfständen durchlaufen. Allerdings wurde dabei nicht jedes Kraftfahrzeug einzeln gemessen, sondern es wurde ein Prüffahrzeug mit Grundausstattung verwendet. Die Ergebnisse wurden dann für alle Kraftfahrzeuge desselben Typs verwendet.

5

- WLTP

Die Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (kurz: WLTP, weltweit harmonisiertes Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge) ist ein neues Messverfahren zur Bestimmung der Abgasemissionen (Schadstoff- und CO_2-Emissionen) und des Kraftstoff-/Stromverbrauchs von Kraftfahrzeugen. Das Testverfahren ist seit 1. September 2017 in der Europäischen Union eingeführt und gilt für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Hierzu gehört auch der neue Prüfzyklus WLTC (Worldwide Harmonized Light-Duty Test Cycle). Der CO_2-Ausstoß wird für jedes Kraftfahrzeug auf Grund der gewählten Ausstattung individuell festgestellt, weshalb beispielsweise andere Reifen oder sonstige Ausstattung, die zu einer Änderung des Gewichts oder des Luftwiderstandes beitragen, zu einer Änderung des Wertes führen können.

© Bundesministerium für Finanzen

Vergleich der Messverfahren WLTP (WLTC) und NEFZ (NEDC)

Messwert	WLTP (WLTC)	NEFZ (NEDC)
Starttemperatur 25 °C	Kaltstart	Kaltstart (ab Euro 3)/Kaltstart nach 40 s (bis Euro 2)
Zykluszeit	30 Minuten	20 Minuten
Standzeitanteil	13%	25%
Zykluslänge	23.250 Meter	11.000 Meter
Geschwindigkeit mittel	46,6 km/h	34 km/h
Höchstgeschwindigkeit	131 km/h	120 km/h
Antriebsleistung mittel	11 kW	7 kW
Antriebsleistung maximal	42 kW	34 kW
Einfluss von Sonderausstattung und Klimatisierung	Keine Klimaanlage. Sonderausstattungen für Gewicht, Aerodynamik und Bordnetzbedarf (Ruhestrom) werden berücksichtigt	Keine Berücksichtigung

6

- WMTC

Der Worldwide Motorcycle Test Cycle (kurz WMTC, deutsch etwa "Weltweiter Motorrad-Test-Zyklus“) ist ein System von Fahrzyklen, die zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen von Motorrädern verwendet werden. Die Methoden sind in der Globalen Technischen Regelung des Weltforums für die Harmonisierung von Fahrzeugvorschriften der Vereinten Nationen festgelegt.

Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert

7

Zur Ermittlung des gemeinen Wertes für Kraftfahrzeuge können laut Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH 29.4.2004, Rs C-387/01, *Weigel und Weigel*) und des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH 25.5.2004, 2004/15/0061) im Inland anerkannte Fahrzeugbewertungslisten herangezogen werden. Als gemeiner Wert gilt dabei der Mittelwert zwischen dem Händler-Einkaufspreis und dem Händler-Verkaufspreis (jeweils ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente). Dieser Mittelwert entspricht in der Regel jenem Preis, der bei einer Veräußerung des importierten Kraftfahrzeuges an

einen privaten inländischen Abnehmer (= Einzelveräußerungspreis im Sinne des § 10 BewG 1955) zu erzielen ist.

Die Fahrzeugbewertung muss enthalten:

- das konkret bewertete Kraftfahrzeug (Fahrzeugidentifikationsnummer, Marke, Modell, Typ, Baureihe, Baujahr, Erstzulassungsdatum, Kilometerstand);
- den Bewertungsstichtag;
- die Wertbestimmungsmerkmale, insbesondere ob im Bewertungsergebnis eine Umsatzsteuer- bzw. Normverbrauchsabgabekomponente enthalten ist und wie diese berechnet wurde;
- den Mittelwert zwischen dem Händler-Einkaufspreis und dem Händler-Verkaufspreis.

Sofern diese Kriterien erfüllt werden, können daher bspw. die Notierungen auf Fahrzeugbewertungslisten wie Eurotax oder Autopreisspiegel herangezogen werden.

Fahrzeugdokumente

8

- Zulassungsbescheinigung

Kraftfahrzeuge und Anhänger dürfen erst nach der behördlichen Registrierung (Zulassung) auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden. Die Zulassungsbescheinigung wird dem Fahrzeugbesitzer bei der Kraftfahrzeugzulassung ausgestellt und besteht aus zwei Teilen: Zulassungsbescheinigung Teil I als Papierdokument oder im Scheckkartenformat und Zulassungsbescheinigung Teil II. Der Zulassungsbescheinigung Teil II ist auch der Genehmigungsnachweis angeschlossen (EG-Übereinstimmungsbescheinigung, Typenschein, Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank, Einzelgenehmigungsbescheid). Die auf der Scheckkarten-Zulassungsbescheinigung nicht aufgedruckten Daten aus der Zulassungsbescheinigung Teil I können im Internet unter https://zulassung.oesd.at/fahrzeugdaten-online-abfrage nach Eingabe von Kennzeichen und Kartennummer eingesehen werden. Dieses Dokument enthält die für die Kraftfahrzeugsteuer bzw. motorbezogene Versicherungssteuer relevanten Daten. Es sind ausschließlich die Daten der Zulassungsbescheinigung ausschlaggebend (siehe Rz 1526 sowie Rz 1671).

9

- Certificate of Conformity (“COC-Papier”)

Die Eintragung eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers in die Genehmigungsdatenbank und damit eine Zulassung in Österreich ist nur möglich, wenn für dieses Kraftfahrzeug eine gültige Typengenehmigung vorliegt. Das Certificate of Conformity

(Konformitätsbescheinigung) dient als Nachweis einer unionsweiten Typengenehmigung (EG/EU-Betriebserlaubnis).

Bei einem in Österreich oder im übrigen Unionsgebiet erworbenen Kraftfahrzeug erfolgt die Eintragung in die Genehmigungsdatenbank in der Regel durch den Generalimporteur.

10

- Einzeltypengenehmigung

Bei Kraftfahrzeugen ohne eine unionsweite Typengenehmigung (EG/EU-Betriebserlaubnis) ist eine Einzeltypengenehmigung einzuholen. Diese erfolgt durch die Landesprüfstellen.

Höchstes zulässiges Gesamtgewicht (§ 2 Z 33 KFG 1967)

11

Das höchste zulässige Gesamtgewicht ist das höchste Gesamtgewicht, das ein bestimmtes Kraftfahrzeug erreichen darf. Es setzt sich aus dem Eigengewicht und der höchsten zulässigen Belastung (§ 2 Z 36 Kraftfahrgesetz 1967 - KFG 1967) zusammen. Zu finden ist der Wert in der Zulassungsbescheinigung im Feld F2 „Höchstes zulässiges Gesamtgewicht“.

Hubraum

12

Dieser definiert das Volumen, das bei einem Verbrennungsmotor durch den Hub aller Kolben insgesamt verdrängt wird. Zu finden ist der Wert in der Zulassungsbescheinigung im Feld P1 „Hubraum“. Er wird in cm^3 (Kubikzentimeter) angegeben.

Invalidenkraftfahrzeug

13

Ein Kraftfahrzeug mit einem Eigengewicht von nicht mehr als 300 kg mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h bei einer Belastung von 75 kg, das nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, von Menschen mit körperlichen Behinderungen gelenkt zu werden (Krankenfahrstühle und dergleichen). Die Kategorie wurde durch BGBl. I Nr. 43/2013 im KFG 1967 mit 26. Februar 2013 ersatzlos gestrichen (siehe Rz 584).

Kombinationskraftwagen (§ 2 Z 6 KFG 1967)

14

Ein Kraftwagen, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, wahlweise vorwiegend zur Beförderung von Personen oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern verwendet zu werden, und außer dem Lenkerplatz für nicht mehr als acht Personen Plätze aufweist. Es handelt sich gemäß § 3 Abs. 1 Z 2.1.1 KFG 1967 um Kraftfahrzeuge der Klasse

M1 (für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz).

Für Kombinationskraftwagen bestehen gemäß § 88 KFG 1967 bestimmte Sondervorschriften.

So muss bei diesen Kraftfahrzeugen in dem Raum zur wahlweisen Beförderung von Personen oder Gütern nach dem Umlegen oder Entfernen der Sitze eine feste, unbewegliche Ladefläche zur Aufnahme von Gütern zu bilden sein, auf der Güter sicher aufliegen können.

Der Lenker und beförderte Personen müssen durch ausreichend hohe, widerstandsfähige Trenneinrichtungen vor Verschiebungen auf der Ladefläche beförderter Güter bei Verringerung der Fahrgeschwindigkeit oder bei der Vorwärtsbewegung des Kraftfahrzeuges geschützt sein.

Bei geschlossenen Kombinationskraftwagen muss das Verladen von Gütern durch eine ausreichend große, sicher abschließbare Türe oder Ladeklappe in der Rückwand oder in einer Seitenwand möglich sein und der Aufbau bis nahezu an das hintere Ende eine annähernd gleiche Höhe aufweisen.

Kraftfahrzeug (Kfz) (§ 2 Z 1 KFG 1967)

15

Ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie einer Oberleitung entnommen wird.

Krafträder (§ 2 Z 4 KFG 1967)

16

Ein Kraftfahrzeug mit zwei Rädern oder ein Kraftfahrzeug mit drei Rädern, mit oder ohne Doppelrad. In der Zulassungsbescheinigung werden diese in der Klasse L „Krafträder“ zusammengefasst.

Die Obergruppe Krafträder umfasst gemäß § 3 Abs. 1 Z 1 KFG 1967 folgende Untergruppen, wobei diese kraftfahrzeugsteuerrechtlich unterschiedlich zu beurteilen sind.

Einteilung vor der 34. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 9/2017 (bis 13. Jänner 2017):

- Klasse L1e: Zweirädrige Kleinkrafträder bzw. Motorfahrräder
- Klasse L2e: Dreirädrige Kleinkrafträder

Die Klassen L1e und L2e sind in der Regel von der Besteuerung ausgenommen, wenn der Hubraum weniger als 100 cm³ ausmacht (siehe Rz 504 und Rz 1414).

- Klasse L3e: Motorräder (Kleinmotorräder, Leichtmotorräder, "schwere" Motorräder)
- Klasse L4e: Motorräder mit Beiwagen
- Klasse L5e: Motordreiräder (siehe Rz 1502)

Einteilung ab der 34. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 9/2017 (ab 14. Jänner 2017):

- Klasse L1e: Leichtes zweirädriges Kraftfahrzeug
- Klasse L2e: Dreirädriges Kleinkraftrad

Krafträder der Klassen L1e und L2e sind in der Regel von der Besteuerung ausgenommen, wenn ihr Hubraum unter 100 cm³ beträgt (siehe Rz 504 und Rz 1414).

- Klasse L3e: Zweirädriges Kraftrad
- Klasse L4e: Zweirädriges Kraftrad mit Beiwagen
- Klasse L5e: Dreirädriges Kraftfahrzeug

Kraftwagen (§ 2 Z 3 KFG 1967)

17

Ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit mindestens vier Rädern; zwei Räder mit einer gemeinsamen Nabe oder Zwillingsräder zählen als ein Rad.

Diese umfassen gemäß § 3 Abs. 1 Z 2 KFG 1967 folgende Untergruppen, wobei diese kraftfahrzeugsteuerrechtlich unterschiedlich zu beurteilen sind.

- Klasse M: Kraftwagen zur Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern
- Klasse N: Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern
- Klasse L6e: leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge
- Klasse L7e: schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge

Hinsichtlich der kraftfahrzeugsteuerrechtlichen Einordnung von vierrädrigen Kraftfahrzeugen der Klassen L6e und L7e siehe Rz 1520.

- Zugmaschinen
- Motorkarren
- Sonstige Kraftwagen

Lastkraftwagen

18

Ein Kraftwagen, der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern oder zum Ziehen von Anhängern auf für den Fahrzeugverkehr bestimmten Landflächen bestimmt ist, auch wenn er in diesem Fall eine beschränkte Ladefläche aufweist, ausgenommen Sattelzugfahrzeuge.

Die Obergruppe Lastkraftwagen (Kraftfahrzeug zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern, Klasse N) umfasst gemäß § 3 Abs. 1 Z 2 KFG 1967 folgende Untergruppen, wobei diese kraftfahrzeugsteuerrechtlich unterschiedlich zu beurteilen sind.

- Klasse N1: Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg

Lastkraftwagen der Klasse N1 unterliegen auf Grund des Gewichtes der motorbezogenen Versicherungssteuer sowie seit dem 1. Juli 2021 der Normverbrauchsabgabe.

- Klasse N2: Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg und nicht mehr als 12.000 kg
- Klasse N3: Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12.000 kg

Lastkraftwagen der Klassen N2 und N3 unterliegen der Kraftfahrzeugsteuer.

Leihfahrzeuge

19

Ein Leihfahrzeug, ist ein Kraftfahrzeug, das zum Zweck der Vermietung im Eigentum eines Unternehmens steht und (zumeist) gegen ein Entgelt auf bestimmte Zeit vermietet wird. Das typische Erkennungsmerkmal ist, dass das Leihfahrzeug ohne Fahrer zur Verfügung gestellt wird.

Mietfahrzeug (Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw)

20

Unter einem Mietfahrzeug ist ein Kraftfahrzeug zu verstehen, welches für die Personenbeförderung mit Personenkraftwagen, die zu jedermanns Gebrauch an öffentlichen Orten bereitgehalten werden oder durch Zuhilfenahme von Kommunikationsdiensten angefordert werden kann.

Motorkarren (§ 2 Z 20 KFG 1967)

21

Ein Kraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 7.000 kg und mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, wahlweise als Lastkraftwagen oder als Zugmaschine, als Lastkraftwagen oder als selbstfahrende Arbeitsmaschine, als Zugmaschine oder als selbstfahrende Arbeitsmaschine oder als Lastkraftwagen, als Zugmaschine oder als selbstfahrende Arbeitsmaschine verwendet zu werden. In der Zulassungsbescheinigung sind sie als „Motorkarren“ mit der Klasse T4.3 eingetragen.

Motorleistung

22

Die Motorleistung ist in der Zulassungsbescheinigung im Feld P2 „Leistung“ ausgewiesen. Sie wird in der Regel in Kilowatt (kW) angegeben. Zur Umrechnung siehe Rz 1529. In bestimmten Fällen weicht die in der Zulassungsbescheinigung eingetragene Leistung von der tatsächlichen Leistung des Motors ab (siehe „Hybrid-Elektro-Kraftfahrzeuge“ Rz 1511 oder „Tuning“ Rz 1672).

Omnibus (§ 2 Z 7 KFG 1967)

23

Ein Kraftwagen, der nach seiner Bauart und Ausrüstung zur Beförderung von Personen bestimmt ist und außer dem Lenkerplatz für mehr als acht Personen Plätze aufweist (klassischer „Autobus“). In der Zulassungsbescheinigung ist dieser als „Omnibus“ in der Klasse M2 oder M3 eingetragen.

Personenkraftwagen (§ 2 Z 5 KFG 1967)

24

Ein Kraftwagen, der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Personen bestimmt ist und außer dem Lenkerplatz für nicht mehr als acht Personen Plätze aufweist. In der Zulassungsbescheinigung ist er als „Personenkraftwagen“ in der Klasse M1 eingetragen.

Probefahrt (§ 45 KFG 1967)

25

Probefahrten sind Fahrten zur Feststellung der Gebrauchsfähigkeit oder der Leistungsfähigkeit von Kraftfahrzeugen oder Anhängern, ihrer Teile oder Ausrüstungsgegenstände, oder Fahrten zur Vorführung von Kraftfahrzeugen.

Als Probefahrten gelten auch:

- Fahrten zur Überführung eines Kraftfahrzeuges an einen anderen Ort im Rahmen des Geschäftsbetriebes,
- Gewerbsmäßige Fahrten zur Überführung unbeladener Kraftfahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 oder N3 im Auftrag von Nutzfahrzeugherstellern oder Nutzfahrzeughändlern,
- Fahrten zur Überführung des Kraftfahrzeuges durch den Käufer bei der Abholung des Kraftfahrzeuges vom Verkäufer,
- Fahrten zum Ort der Begutachtung oder Überprüfung des Kraftfahrzeuges,

© Bundesministerium für Finanzen

- das Überlassen des Kraftfahrzeuges mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg an einen Kaufinteressenten für die Dauer von bis zu maximal 72 Stunden, wobei auch Fahrtunterbrechungen zulässig sind.

Probefahrtkennzeichen (§ 49 KFG 1967)

26

Probefahrtkennzeichen werden dem Bewilligungsinhaber auf Antrag entweder eingeschränkt für Probefahrten mit Kraftwagen, Krafträdern, Motorfahrrädern, Anhängern oder mit allen Arten von Kraftfahrzeugen zugewiesen. Es handelt sich dabei um eine blaue Kennzeichentafel mit weißer Schrift.

Der Besitzer einer Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten hat über die Verwendung der mit dieser Bewilligung zugewiesenen Probefahrtkennzeichen einen Nachweis zu führen (z.B. Fahrtenbuch) und darin vor jeder Fahrt den Namen des Lenkers, das Datum der Fahrt, die Marke, die Type sowie die letzten sieben Stellen der Fahrzeugidentifizierungsnummer des Kraftfahrzeuges einzutragen.

27

Die Bedingungen für die Bewilligungserteilung sind in § 45 Abs. 3 KFG 1967 angeführt.

Eine der Voraussetzungen ist das Fehlen steuerlicher Bedenken (vgl. § 45 Abs. 3 Z 4 KFG 1967). Aufgrund einer darauf gerichteten Anfrage der Bezirksverwaltungsbehörde darf das Finanzamt mitteilen (Formular NoVA 5),

- welchen Zeitraum die letzte Einkommen- oder Körperschaftsteuererklärung betrifft,
- dass in der letzten eingelangten Einkommen- oder Körperschaftsteuererklärung betriebliche Einkünfte erklärt worden sind bzw. dass in der letzten Einkommen- oder Körperschaftsteuerveranlagung betriebliche Einkünfte veranlagt worden sind,
- welchen ÖNACE-Code der Abgabepflichtige in seiner Einkommen- oder Körperschaftsteuererklärung angeführt hat.

Sattelanhänger (§ 2 Z 12 KFG 1967)

28

Ein Anhänger, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, so mit einem Sattelzugfahrzeug gezogen zu werden, dass er dieses mit einem wesentlichen Teil seines Eigengewichtes oder, bei gleichmäßiger Verteilung der Ladung auf der Ladefläche, seines Gesamtgewichtes belastet. Unter dem Begriff "Anhänger" im Sinne des KfzStG 1992 sind auch Sattelanhänger zu verstehen. In der Zulassungsbescheinigung sind diese unter dem Begriff „Sattelanhänger“ in den Klassen O1 bis O4 oder R1 bis R4 eingetragen. Ein Sattelanhänger gilt im Sinne des KfzStG 1992 immer als eigenständiges Besteuerungsobjekt.

Sattellast (§ 2 Z 35a KFG 1967)

29

Die bei einem auf waagrechter, ebener Fahrbahn stehenden Sattelkraftfahrzeug vom Sattelanhänger auf das Sattelzugfahrzeug übertragene lotrechte Last.

Sattelzugfahrzeug (§ 2 Z 11 KFG 1967)

30

Ein Kraftwagen, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, einen Sattelanhänger so zu ziehen, dass ihn dieser mit einem wesentlichen Teil seines Eigengewichtes oder, bei gleichmäßiger Verteilung der Ladung auf der Ladefläche, seines Gesamtgewichtes belastet. In der Zulassungsbescheinigung wird es als „Sattelzugfahrzeug“ in der Klasse N1 bis N3 ausgewiesen und gilt im Sinne des KfzStG 1992 immer als eigenständiges Kraftfahrzeug.

Selbstfahrende Arbeitsmaschine (§ 2 Z 21 KFG 1967)

31

Ein Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straßen bestehenden Arbeitsvorgängen bestimmt ist. Eine selbstfahrende Arbeitsmaschine ist gemäß § 3 Abs. 2 KFG 1967 jeweils in eine der in § 3 Abs. 1 KFG 1967 definierten Klassen einzuordnen. In der Zulassungsbescheinigung ist sie unter „Art des Kraftfahrzeuges“ als „selbstfahrende Arbeitsmaschine“ in den Klassen N1 bis N3, T1 bis T4, C1 bis C5 eingetragen. Darunter fallen insbesondere Planierraupen, Straßenhobel, Vibrationswalzen, Mähdrescher, Grabenbagger, Radlader, Raupenschaufeln, Mobilkräne.

Selbstfahrende Arbeitsmaschinen sind gemäß § 2 Abs. 1 Z 8 KfzStG 1992 bzw. § 4 Abs. 3 Z 10 VersStG 1953 von der Kraftfahrzeugsteuer (siehe Rz 1418) sowie der motorbezogenen Versicherungssteuer (siehe Rz 1642) befreit.

Eine Befreiung von der Normverbrauchsabgabe für selbstfahrende Arbeitsmaschinen besteht nicht. Ist ein solches Kraftfahrzeug nach § 3 KFG 1967 in eine Fahrzeugklasse eingestuft, die nach § 2 NoVAG 1991 vom Anwendungsbereich des NoVAG 1991 umfasst ist (z.B. Klasse N1, siehe Rz 503), unterliegt es der Normverbrauchsabgabepflicht. Die kraftfahrrechtliche Begriffsbestimmung einer selbstfahrenden Arbeitsmaschine betrifft die Art des Kraftfahrzeuges, die für Zwecke der Normverbrauchsabgabe nicht maßgeblich ist.

© Bundesministerium für Finanzen

Überstellungsfahrt (§ 46 KFG 1967)

32

Überstellungsfahrten (§ 46 Abs. 1 KFG 1967) sind Fahrten, die zur Überstellung des Kraftfahrzeuges oder Anhängers an einen anderen Ort erforderlich sind.

Die Bezirksverwaltungsbehörde hat Personen die Bewilligung zu erteilen,

- nicht zugelassene Kraftfahrzeuge und Anhänger,
- zugelassene Kraftfahrzeuge und Anhänger, deren Kennzeichentafeln in Verlust geraten sind oder
- Kraftfahrzeuge und Anhänger, für die ein Wechselkennzeichen zugewiesen wurde,

vorübergehend auf Straßen mit öffentlichem Verkehr zu verwenden, wenn glaubhaft gemacht wird, dass dies für Fahrten zur Überstellung des Kraftfahrzeuges oder Anhängers an einen anderen Ort erforderlich ist, oder wenn der Verlust der Kennzeichentafel glaubhaft gemacht wird.

Über die Erteilung der Bewilligung ist eine Bestätigung, der Überstellungsfahrtschein, auszustellen.

Überstellungskennzeichen (§ 49 KFG 1967)

33

Mit der Erteilung der Bewilligung zur Durchführung einer Überstellungsfahrt ist auf Antrag ein Überstellungskennzeichen zuzuweisen. Es handelt sich dabei um eine grüne Kennzeichentafel mit weißer Schrift.

Überstellungskennzeichen werden nur gegen Erlag einer kostendeckenden Benützungsgebühr und einer angemessenen Sicherstellung ausgegeben, welche bei Rückgabe innerhalb eines Jahres nach der Ausfolgung bei der ausgebenden Stelle rückerstattet wird. Nach Ablauf dieser Frist verfällt die Sicherstellung zugunsten der Behörde.

Erlischt die Berechtigung zur Durchführung von Überstellungsfahrten, so sind die Überstellungskennzeichen und der Überstellungsfahrtschein der Bezirksverwaltungsbehörde abzuliefern.

Wechselkennzeichen (§ 48 KFG 1967)

34

Bei der Zulassung von je zwei oder drei Kraftfahrzeugen desselben Antragstellers ist auf Antrag für diese Kraftfahrzeuge ein einziges Kennzeichen, ein sogenanntes Wechselkennzeichen, zuzuweisen, sofern die Kraftfahrzeuge in dieselbe der im § 3 Abs. 1 Z 1

(Kraftfahrzeuge der Klasse L1e bis L5e), Z 2 (Kraftwagen) oder Z 4 (Anhänger) KFG 1967 angeführten Obergruppen fallen und sofern Kennzeichentafeln desselben Formates und derselben Ausgestaltung auf allen in Betracht kommenden Kraftfahrzeugen verwendet werden können. Da die betreffenden Kraftfahrzeuge nicht in dieselbe Untergruppe (z.B. Klassen M, N), sondern nur in dieselbe Obergruppe (Kraftwagen) fallen müssen, ist es möglich, der motorbezogenen Versicherungssteuer unterliegende Kraftfahrzeuge zusammen mit der Kraftfahrzeugsteuer unterliegenden Kraftfahrzeugen unter einem Wechselkennzeichen zu verwenden.

Das Wechselkennzeichen darf zur selben Zeit nur auf einem der Kraftfahrzeuge geführt werden (§ 48 Abs. 2 KFG 1967).

Zugmaschine (§ 2 Z 9 KFG 1967)

35

Ein Kraftwagen, der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zum Ziehen von Anhängern oder Geräten überwiegend auf nicht für den Fahrzeugverkehr bestimmten Landflächen oder zur Verwendung als Geräteträger bestimmt ist, auch wenn er eine beschränkte Ladefläche aufweist. In der Zulassungsbescheinigung ist er als „Zugmaschine“ bezeichnet und in den Klassen T1 bis T5 oder in Sonderfällen ohne Klassenbezeichnung eingetragen.

A.2. Widerrechtliche Verwendung von Kraftfahrzeugen im Inland

A.2.1. Allgemeines

36

Der Normverbrauchsabgabe unterliegt nach § 1 Z 3 lit. b NoVAG 1991 auch die Verwendung eines Kraftfahrzeuges im Inland, wenn es nach dem Kraftfahrgesetz zuzulassen wäre.

Bezüglich der Bindungswirkung der Abgabenbehörden an Vorfragenentscheidungen anderer Behörden siehe Rz 1310.

37

Keine widerrechtliche Verwendung ist gegeben, wenn in der Einzelfallentscheidung vor der Ausnahmesituation der COVID-19 Pandemie die Standortvermutung widerlegt werden konnte.

> *Beispiel:*
>
> *Ein Einzelunternehmer mit Hauptwohnsitz in Österreich betreibt sein Unternehmen in Italien. Das in Italien zugelassene Kraftfahrzeug wird grundsätzlich zu mehr als 80% der gefahrenen Kilometer für betriebliche Zwecke in Italien genutzt.*

Aufgrund der Grenzschließungen im Jahr 2020 konnten keine Auslandsfahrten erfolgen. Die Beurteilung des Sachverhalts hat in diesen Fällen unter Außerachtlassung der außergewöhnlichen Pandemiesituation zu erfolgen. Stellt sich hierbei heraus, dass unter Außerachtlassung der Pandemiesituation keine widerrechtliche Verwendung vorliegt, dann kann auch der Umstand der Pandemiesituation zu keiner widerrechtlichen Verwendung führen.

38

Nach § 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992 unterliegt der Kraftfahrzeugsteuer die Verwendung eines nicht im Inland zugelassenen Kraftfahrzeuges im Inland, welches nach den Vorschriften des KFG 1967 zuzulassen wäre. Ein Kraftfahrzeug unterliegt damit der Steuer ab dem Zeitpunkt, zu welchem die Verwendung des Kraftfahrzeuges ohne Zulassung gemäß § 37 KFG 1967 in Österreich nicht mehr zulässig ist (VwGH 21.11.2012, 2010/16/0254).

Die häufigsten Anwendungsfälle für diesen Tatbestand sind:

- Verwendung von nicht zugelassenen Kraftfahrzeugen (siehe Rz 39)
- Verwendung von im Ausland zugelassenen Kraftfahrzeugen (siehe Rz 40 ff)

Zur Dauer der Steuerpflicht bei widerrechtlicher Verwendung im Zusammenhang mit der Kraftfahrzeugsteuer siehe Rz 1482. In Fällen der widerrechtlichen Verwendung ist das Finanzamt Österreich für die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer zuständig (siehe Rz 1584).

A.2.2. Verwendung von nicht zugelassenen Kraftfahrzeugen

39

Gemäß § 36 lit. a KFG 1967 dürfen Kraftfahrzeuge oder Anhänger auf inländischen Straßen verwendet werden, wenn sie zugelassen sind. Die Zulassung ist in § 37 KFG 1967 geregelt, die örtliche Zuständigkeit der inländischen Zulassungsbehörde richtet sich nach dem dauernden Standort des Kraftfahrzeuges gemäß § 40 Abs. 1 zweiter Satz KFG 1967.

Als dauernder Standort eines Kraftfahrzeuges gilt für die Bestimmung der örtlich zuständigen Behörde im inländischen Zulassungsverfahren:

- der Hauptwohnsitz des Antragstellers (siehe Rz 52),
- bei Kraftfahrzeugen von Unternehmen der Ort, von dem aus der Antragsteller über das Kraftfahrzeug hauptsächlich verfügt, der somit Ausgangspunkt der Dispositionen des Unternehmens über das Kraftfahrzeug ist. Im Zweifel ist dies der Unternehmenssitz (VwGH 20.11.2007, 2006/11/0024).
- bei Fahrzeugen von Einzelunternehmern je nach Beantragung entweder der Hauptwohnsitz oder der Sitz des Unternehmens. Im Zweifel ist dies der Unternehmenssitz (VwGH 20.11.2007, 2006/11/0024).

A.2.3. Verwendung von im Ausland zugelassenen Kraftfahrzeugen

A.2.3.1. Allgemeines

40

Wie lange ein im Ausland zugelassenes Kraftfahrzeug (daher ein Kraftfahrzeug mit ausländischem Kennzeichen) ohne österreichische Zulassung verwendet werden darf, richtet sich danach, ob es über einen dauernden Standort im Inland oder im Ausland verfügt (VwGH 27.1.2010, 2009/16/0107).

§ 82 Abs. 8 KFG 1967 regelt als lex specialis, dass Kraftfahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen, die von Personen mit dem Hauptwohnsitz oder Sitz im Inland in das Bundesgebiet eingebracht oder in diesem verwendet werden, bis zum Gegenbeweis als Kraftfahrzeug mit dem dauernden Standort im Inland anzusehen sind.

Entsprechend dieser Vermutung ist somit entscheidend, wer das im Ausland zugelassene Kraftfahrzeug im Inland verwendet:

Ist dies eine Person ohne Hauptwohnsitz (Sitz) im Inland, kommt § 79 KFG 1967 mit der Jahresregel zum Tragen (siehe Rz 41), ist es hingegen eine Person mit Hauptwohnsitz (Sitz) im Inland, kommt § 82 Abs. 8 KFG 1967 mit der Monatsregel zum Tragen (siehe Rz 42) (VwGH 21.5.1996, 95/11/0378).

Bei der Prüfung wie lange ein im Ausland zugelassenes Kraftfahrzeug im Inland verwendet werden darf, gilt es somit folgende Punkte zu klären:

1. Zunächst gilt es zu klären, wer der Verwender des Kraftfahrzeuges ist.
2. Anschließend ist der dauernde Standort des Kraftfahrzeuges zu bestimmen. Maßgeblich ist der Hauptwohnsitz bzw. Sitz des Verwenders.
3. Befindet sich der Hauptwohnsitz bzw. Sitz des Verwenders im Inland, besteht die widerlegbare Vermutung, dass der dauernde Standort im Inland liegt.

41

Hat das Kraftfahrzeug keinen dauernden Standort im Bundesgebiet, ist das Lenken bis zu einer Höchstdauer von einem Jahr erlaubt (§ 79 KFG 1967).

Diese einjährige Frist wird durch jeden Austritt aus dem Bundesgebiet unterbrochen und beginnt bei jedem Eintritt in das Bundesgebiet neu zu laufen.

42

Hat oder begründet ein im Ausland zugelassenes Kraftfahrzeug seinen dauernden Standort in Österreich, ist die Verwendung ohne inländische Zulassung nur während eines Monats nach der erstmaligen Einbringung ins Inland zulässig (siehe Rz 43 und Rz 44). Wenn glaubhaft

gemacht wird, dass innerhalb dieses Monats die inländische Zulassung nicht vorgenommen werden konnte, darf das Kraftfahrzeug einen weiteren Monat verwendet werden. Zur Unterbrechung der Frist durch eine Verbringung des Kraftfahrzeuges in das Ausland siehe Rz 43 und Rz 44. Nach Ablauf dieser Frist fehlt dem Kraftfahrzeug die für die Verwendung auf inländischen Straßen mit öffentlichem Verkehr erforderliche Zulassung im Sinne des § 37 KFG 1967. Wird es trotzdem weiterverwendet, handelt es sich um ein nicht ordnungsgemäß zugelassenes Kraftfahrzeug, dessen Verwendung auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland den Steuertatbestand der widerrechtlichen Verwendung gemäß § 1 Z 3 lit. b NoVAG 1991 und § 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992 erfüllt. Die Zulassungsverpflichtung und damit die Steuerpflicht dauern solange an, als der dauernde Standort eines Kraftfahrzeuges im Inland ist.

Beispiel:

Der Hauptwohnsitz von M befindet sich unstrittig seit 2018 in Österreich; er verwendet seit März 2018 ein in Deutschland auf ihn zugelassenes Kraftfahrzeug in Österreich. M ist bereits in Pension und verbringt mehrere Monate pro Jahr mit seinem Kraftfahrzeug in Frankreich oder Italien bei Verwandten. Der dauernde Standort des Kraftfahrzeuges wird dadurch nicht verändert, weshalb durchgehend seit März 2018 Normverbrauchsabgabepflicht und seit April 2018 Kraftfahrzeugsteuerpflicht (widerrechtliche Verwendung) besteht. Eine (auch längere) Verwendung des Kraftfahrzeuges im Ausland unterbricht die Steuerpflicht nicht.

A.2.3.2. Unterbrechung der Monatsfrist

43

Rechtslage bis 23. April 2014 – Unterbrechung der Monatsfrist durch eine Verbringung:

Der VwGH hat entschieden, dass die Einbringung von Kraftfahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen in das Bundesgebiet gemäß § 82 Abs. 8 KFG 1967 idF BGBl. I Nr. 132/2002 der Einbringung gemäß § 79 KFG 1967 entspricht, sodass die Monatsfrist bis zur erforderlichen inländischen Zulassung mit jeder Verbringung des Kraftfahrzeuges ins Ausland oder ins übrige Unionsgebiet neu zu laufen beginnt (VwGH 21.11.2013, 2011/16/0221). Diese Rechtsansicht wurde durch das Erkenntnis VwGH 25.4.2016, Ro 2015/16/0031, bestätigt.

Mit BGBl. I Nr. 26/2014, kundgemacht im Bundesgesetzblatt am 23. April 2014, wurde § 82 Abs. 8 KFG 1967 dahingehend geändert, dass die Frist von einem Monat durch eine vorübergehende Verbringung des Kraftfahrzeuges aus dem Bundesgebiet nicht unterbrochen wird.

Gemäß § 135 Abs. 27 KFG 1967 war diese klarstellende Gesetzesänderung rückwirkend mit 14. August 2002 in Kraft getreten. Der VfGH hat § 135 Abs. 27 KFG 1967 jedoch als verfassungswidrig aufgehoben und ausgesprochen, dass die aufgehobene Bestimmung nicht mehr anzuwenden ist (VfGH 02.12.2014, G 72/2014-11).

§ 82 Abs. 8 KFG 1967 idF BGBl. I Nr. 26/2014 ist somit schließlich erst am 24. April 2014 (mit Ablauf des Tages der Kundmachung im Bundesgesetzblatt) in Kraft getreten. § 82 Abs. 8 KFG 1967 idF BGBl. I Nr. 132/2002 (Verbringung ins Ausland unterbricht die Monatsfrist) war daher für Tatbestandsverwirklichungen bis einschließlich 23. April 2014 anzuwenden.

Erfolgte die erstmalige Einbringung des Kraftfahrzeuges vor dem 24. April 2014, galt Folgendes:

Für die Beurteilung des dauernden Standortes war das Erkenntnis des VwGH 21.11.2013, 2011/16/0221, zu beachten, wonach die Einbringung von Kraftfahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen in das Bundesgebiet gemäß § 82 Abs. 8 KFG 1967 der Einbringung gemäß § 79 KFG 1967 entspricht, sodass die Monatsfrist bis zur erforderlichen inländischen Zulassung mit jeder Verbringung des Kraftfahrzeuges ins Ausland oder ins übrige Unionsgebiet neu zu laufen beginnt. Für Zeiträume vor dem 24. April 2014 ergab sich daher trotz dauerndem Standort im Inland keine Zulassungsverpflichtung, wenn (solange) die Monatsfrist des § 82 Abs. 8 KFG 1967 (idF bis 23. April 2014) ab dem Zeitpunkt der Einbringung von Kraftfahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen aufgrund einer (all)monatlichen Auslandsverbringung unterbrochen wurde. Wird vom Verwender eine Fristunterbrechung behauptet, trifft den Verwender die Beweislast dafür. Der Verwender hat zweifelsfrei nachzuweisen, dass das Kraftfahrzeug ins Ausland verbracht wurde (die Monatsfrist somit unterbrochen wurde). Wird sachverhaltsmäßig festgestellt, dass die Monatsfrist nicht durchgängig (in jedem Monat) unterbrochen wurde, ist ab dem erstmaligen Überschreiten der Monatsfrist von einer Zulassungsverpflichtung im Inland auszugehen.

> *Beispiel 1:*
>
> *Einbringung und Verwendung eines Kraftfahrzeuges erfolgte am 1. Februar 2014. Es erfolgte eine Ausbringung des Kraftfahrzeuges aus dem Inland (Außerlandesbringung) am 23. Februar 2014 (Unterbrechung der Monatsfrist). Am 28. Februar 2014 wird das Kraftfahrzeug erneut in das Inland eingebracht. Eine erneute Außerlandesbringung des Kraftfahrzeuges erfolgt erst am 3. April 2014. Die Zulassungspflicht entstand mit 28. März 2014, da die Monatsfrist zwischen 28. Februar und 28. März 2014 nicht neuerlich durch eine Außerlandesbringung des Kraftfahrzeuges unterbrochen wurde.*
>
> *Beispiel 2:*
>
> *Einbringung und Verwendung eines Kraftfahrzeuges erfolgte am 15. April 2014. Es erfolgte keine Ausbringung des Kraftfahrzeuges aus dem Inland bis 15. Mai 2014. Die Zulassungspflicht entstand mit 15. Mai 2014, da die Monatsfrist gemäß § 82 Abs. 8 KFG 1967 (idF bis 23. April 2014) nicht durch eine Außerlandesbringung des Kraftfahrzeuges innerhalb eines Monats unterbrochen wurde.*
>
> *In diesem Fall hätte auch eine Außerlandesbringung des Kraftfahrzeuges ab 24. April 2014 die Monatsfrist nicht mehr unterbrochen und die Zulassungspflicht wäre jedenfalls mit 15. Mai 2014 entstanden (siehe Rz 44).*

44

Rechtslage ab 24. April 2014 – Keine Unterbrechung der Monatsfrist durch eine vorübergehende Verbringung:

§ 82 Abs. 8 KFG 1967 in der durch BGBl. I Nr. 26/2014 geänderten Fassung ist seit 24. April 2014 zu beachten, wonach die Monatsfrist ex lege durch eine vorübergehende Verbringung des Kraftfahrzeuges aus dem Bundesgebiet nicht unterbrochen wird.

§ 82 Abs. 8 KFG 1967 idF BGBl. I Nr. 26/2014 – **keine Unterbrechung der Monatsfrist** – ist unabhängig vom Zeitpunkt der erstmaligen Einbringung in das Inland auf alle Fälle anzuwenden, in denen Kraftfahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen von Personen mit Hauptwohnsitz oder Sitz im Inland nach dem 23. April 2014 im Bundesgebiet verwendet werden.

Beispiel:

Einbringung und Verwendung eines Kraftfahrzeuges am 15. April 2014. Es erfolgte eine vorübergehende Ausbringung des Kraftfahrzeuges aus dem Inland am 28. April 2014. Diese vorübergehende Ausbringung aus dem Inland nach dem 23. April 2014 unterbricht die Monatsfrist gemäß § 82 Abs. 8 KFG 1967 nicht mehr. Die Zulassungspflicht entstand daher mit 15. Mai 2014.

A.2.3.3. Entstehung der Steuerschuld, Abgabenerklärung und Festsetzung

45

- Normverbrauchsabgabe

Gemäß § 7 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 entsteht die Steuerschuld bei der Verwendung eines Kraftfahrzeuges im Inland, wenn es nach dem Kraftfahrgesetz zuzulassen wäre, mit dem Zeitpunkt der Einbringung in das Inland. Die Normverbrauchsabgabe ist eine Selbstberechnungsabgabe im Sinne des § 201 BAO. Sie ist daher festzusetzen, wenn die Anmeldung nicht eingereicht worden ist oder, wenn sie sich als unvollständig oder unrichtig erweist. Die Normverbrauchsabgabe ist im Fall der widerrechtlichen Verwendung mit dem Monat der Einbringung des Kraftfahrzeuges nach Österreich oder mit der „Nicht-Unterbrechung“ der Monatsfrist festzusetzen.

Beispiel 1 – Rechtslage bis 23. April 2014:

- Einbringung des Kraftfahrzeuges am 15. Jänner 2014

- Außerlandesbringung am 20. Jänner 2014

- Erneute Einbringung am 13. Februar 2014

- Außerlandesbringung am 28. Februar 2014

- Erneute Einbringung am 2. März 2014

- Außerlandesbringung am 5. April 2014

Da zwischen 2. März 2014 und 5. April 2014 keine Außerlandesbringung des Kraftfahrzeuges erfolgte und damit die Monatsfrist nicht unterbrochen wurde, bestand eine Zulassungsverpflichtung mit 2. April 2014. Die Steuerschuld entstand am 2. März 2014.

Beispiel 2 – Rechtslage ab 24. April 2014:

- Einbringung des Kraftfahrzeuges am 15. Jänner 2023

- Außerlandesbringung am 30. Jänner 2023

- Erneute Einbringung am 1. Februar 2023

- Außerlandesbringung am 28. Februar 2023

Da die Monatsfrist auch durch die vorübergehende Verbringung am 30. Jänner 2023 nicht unterbrochen wird, bestand eine Zulassungsverpflichtung mit 15. Februar 2023. Die Steuerschuld entstand am 15. Jänner 2023.

- Kraftfahrzeugsteuer

Rechtslage bis 31. Dezember 2018:

Gemäß § 6 Abs. 3 KfzStG 1992 hat der Steuerschuldner die Steuer jeweils für ein Kalendervierteljahr selbst zu berechnen und bis zum 15. Tag (Fälligkeitstag) des auf das Kalendervierteljahr zweitfolgenden Kalendermonats an das Finanzamt zu entrichten. Der maßgebliche Selbstberechnungs- und Besteuerungszeitraum der Kraftfahrzeugsteuer ist das Kalendervierteljahr.

Gemäß § 6 Abs. 4 KfzStG 1992 hat der Steuerschuldner für jedes abgelaufene Kalenderjahr bis zum 31. März des darauffolgenden Kalenderjahres dem Finanzamt eine Abgabenerklärung über die steuerpflichtigen Kraftfahrzeuge abzugeben. Eine Festsetzung gemäß § 201 BAO kann daher erst nach dem 31. März des darauffolgenden Kalenderjahres erfolgen.

Rechtslage ab 1. Jänner 2019:

Mit BGBl. I Nr. 62/2018 wurde § 6 Abs. 3 KfzStG 1992 neu gefasst. Hierbei wurden die Bestimmungen für die Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer bei widerrechtlicher Verwendung in Z 1 neu formuliert.

Bei widerrechtlicher Verwendung (§ 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992) hat der Steuerschuldner jeweils für einen Kalendermonat die Steuer selbst zu berechnen und bis zum 15. Tag (Fälligkeitstag) des auf den Kalendermonat zweitfolgenden Kalendermonats an das Finanzamt zu entrichten. Wenn die Selbstberechnung unterlassen wird oder wenn sich die Selbstberechnung als nicht richtig erweist, hat das Finanzamt die Steuer festzusetzen.

Somit hat die Festsetzung bei widerrechtlicher Verwendung nun auch unterjährig zu erfolgen und es muss nicht die allgemeine Frist für die Jahreserklärung der Kraftfahrzeugsteuer abgewartet werden.

A.2.3.4. Person des Verwenders

46

Als Verwender im Sinne des § 82 Abs. 8 KFG 1967 ist - unter Heranziehung des Halterbegriffs im Sinne des § 5 Abs. 1 Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz - die Person zu verstehen, die das Kraftfahrzeug auf eigene Rechnung in Gebrauch und die Verfügungsgewalt darüber hat. Dies ist nach objektiven Gesichtspunkten zu beurteilen.

Maßgebend ist, dass der Halter tatsächlich in der Lage ist, die Verfügung über das Kraftfahrzeug auszuüben (VwGH 24.11.2011, 2009/16/0212; VwGH 27.1.2010, 2009/16/0107; OGH 18.10.2000, 9 Ob A 150/00z). Dabei kann als Verwender im Sinne dieser Bestimmungen nicht nur eine natürliche Person, die das Kraftfahrzeug lenkt, sondern auch eine juristische Person angesehen werden, die über das Kraftfahrzeug die Verfügungsgewalt gleich einem Halter im Sinne des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes ausübt (VwGH 27.1.2010, 2009/16/0107).

Ob der Person, die ein Kraftfahrzeug im Inland verwendet, der rechtmäßige Besitz an diesem Kraftfahrzeug zukommt, ist unerheblich (VwGH 27.1.2010, 2009/16/0107).

47

Der Betrieb auf eigene Rechnung des Verwenders erfolgt, wenn er den Nutzen aus der Verwendung zieht und die Kosten trägt. Der Nutzen kann dabei in der Erlangung wirtschaftlicher oder ideeller Vorteile liegen. Für die Kostentragung ist vor allem auf die Unterbringung, Instandhaltung, Bedienung, Versicherung, Steuer etc. abzustellen (OGH 18.10.2000, 9 Ob A 150/00z).

Verfügungsmacht besitzt der Verwender des Kraftfahrzeuges dann, wenn er tatsächlich in der Lage ist, die Verfügung (wie, wann, wo) über das Kraftfahrzeug auszuüben.

Wenn die Kriterien Nutzen, Kostentragung und Verfügungsmöglichkeit zur Feststellung des Verwenders des Kraftfahrzeuges in unterschiedlichem Ausmaß auf mehrere Personen zutreffen, ist den Kriterien des Nutzens und der Verfügungsmöglichkeit der Vorrang gegenüber der Kostentragung einzuräumen.

48

Wird ein Kraftfahrzeug im Inland verwendet, welches im Ausland auf eine andere Person zugelassen ist (bspw. Verwandter oder Bekannter), ist die Person, die das Kraftfahrzeug im Inland verwendet, in der Regel der Verwender des Kraftfahrzeuges. Diese Person hat die Verfügungsmöglichkeit über das Kraftfahrzeug, zieht den Nutzen aus dessen Verwenden und trägt in der Regel zumindest teilweise die Kosten.

Beispiel:

Einer Person mit Hauptwohnsitz im Inland wird von einem ausländischen Bekannten ein auf diesen zum Verkehr zugelassener Personenkraftwagen mit ausländischem Kennzeichen längerfristig zur Verfügung gestellt. Der Inländer benutzt diesen Personenkraftwagen vorwiegend im Inland und trägt die laufenden Reparatur- und Tankkosten.

Der Inländer hat die Verfügungsmöglichkeit, den Nutzen und trägt zumindest einen Teil der Kosten, womit er als Verwender anzusehen ist.

Das Lenken von einem im Ausland zugelassenen Kraftfahrzeug ist nach Maßgabe des § 82 Abs. 8 KFG 1967 erlaubt. Handelt es sich um eine Person mit Hauptwohnsitz im Inland, ist diese Verwendung ohne inländische Zulassung nur einen Monat nach der erstmaligen Einbringung ins Inland zulässig. Eine danach erfolgte Verwendung des Kraftfahrzeuges erfüllt auf kraftfahrzeugsteuerrechtlichem Gebiet den Tatbestand der widerrechtlichen Verwendung gemäß § 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992. Auch für die Normverbrauchsabgabe stellt dies eine widerrechtliche Verwendung dar, jedoch rückwirkend mit dem Tag der Einbringung des Kraftfahrzeuges ins Inland.

49

Kraftfahrzeuge von Einzelunternehmern sind direkt der das Einzelunternehmen betreibenden natürlichen Person zuzurechnen. Im Falle der Verwendung eines im Ausland zugelassenen Kraftfahrzeuges eines Einzelunternehmers mit Hauptwohnsitz in Österreich ist der Einzelunternehmer daher Verwender des Kraftfahrzeuges, womit ein dauernder Standort im Inland angenommen wird. Der Einzelunternehmer kann jedoch den Gegenbeweis erbringen (vgl. VwGH 30.1.2020, Ra 2019/16/0215; VwGH 28.10.2009, 2008/15/0276) (siehe Rz 61).

50

Im Falle einer Fahrzeugüberlassung seitens eines ausländischen Unternehmens an einen inländischen Dienstnehmer ist zur Beurteilung, wer als Verwender auftritt, zu klären, ob die Entscheidungen über den Einsatz (die Verfügung) des Kraftfahrzeuges die natürliche Person oder die juristische Person (das Unternehmen) trifft.

Es muss insbesondere unterschieden werden, ob eine Privatnutzung gestattet ist oder nicht.

Ist eine Privatnutzung nicht gestattet, wird das Kraftfahrzeug grundsätzlich dem ausländischen Unternehmen zugerechnet. Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte gelten als betriebliche Fahrten.

Ist eine Privatnutzung gestattet, wird das Kraftfahrzeug grundsätzlich dem Dienstnehmer zugerechnet. Es muss nachgewiesen werden, dass das ausländische Unternehmen als Verwender anzusehen ist. Der Nachweis ist erbracht, wenn dargelegt wird, dass die Tätigkeit dem ausländischen Unternehmen zweifelsfrei zuzurechnen ist und somit keine freie Verfügbarkeit über das Fahrzeug vorliegt. Die maßgeblichen Kriterien dafür sind zum Beispiel die Möglichkeit der Privatnutzung, die Vorgabe von Dienstreisen sowie die tatsächliche

Durchführung von Service, Garagierung und Reparaturen und deren Kostentragung. Zum Nachweis werden in der Regel Vertragsauszüge und Rechnungen vorzulegen sein. Eine strikte prozentuelle Aufteilung zwischen Privatnutzung und Dienstnutzung ist grundsätzlich nicht entscheidend. Es ist vielmehr aus der Gesamtbetrachtung der Verhältnisse zu entscheiden, wer der Verwender des Kraftfahrzeuges ist.

Beispiel 1:

Ein ausländischer Dienstgeber stellt seinem inländischen Dienstnehmer zur Erfüllung seiner Dienstverrichtungen in Österreich einen Pkw mit ausländischem Kennzeichen als Dienstfahrzeug zur Verfügung, jedoch ist eine private Nutzung ausdrücklich gestattet beziehungsweise erfolgt die Privatnutzung trotz ausdrücklichen Ausschlusses von Seiten des Dienstgebers. Ein Fahrtenbuch wird nicht geführt, andere geeignete Beweismittel betreffend die Art und Weise der Verwendung fehlen.

Da der Verwender das Ausmaß der privaten bzw. beruflichen Verwendung nicht dokumentieren kann, ist eine Zurechnung der Verwendung des Kraftfahrzeuges zum Dienstgeber nicht möglich. Daher ist die Verwendung dem Dienstnehmer zuzurechnen. Für das Kraftfahrzeug gilt sohin die Standortvermutung in Österreich. Das Kraftfahrzeug ist in Österreich gemäß § 82 Abs. 8 KFG 1967 anzumelden.

Beispiel 2:

Ein ausländischer Dienstgeber stellt seinem inländischen Dienstnehmer zur Erfüllung seiner Dienstverrichtungen in Österreich einen Pkw mit ausländischem Kennzeichen als Dienstfahrzeug zur Verfügung; eine private Nutzung ist ausgeschlossen.

Der dauernde Standort des Kraftfahrzeuges liegt im Ausland, weil die Verfügungsmacht über das Kraftfahrzeug beim Dienstgeber liegt und er den Nutzen aus der Verwendung zieht. Daher ist das Kraftfahrzeug in Österreich nicht anzumelden. Wird dieses Kraftfahrzeug allerdings ununterbrochen länger als ein Jahr im Inland verwendet, ergibt sich gemäß § 79 KFG 1967 die Pflicht zur Anmeldung in Österreich.

Im Falle einer Fahrzeugüberlassung seitens eines ausländischen Unternehmens an einen inländischen selbstständigen Handelsvertreter oder geschäftsführenden Gesellschafter, der eine juristische Person vertritt, kann grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass dieser die Verfügungsmöglichkeiten über das Kraftfahrzeug innehat, womit er als Verwender anzusehen ist. Der selbständige Handelsvertreter oder geschäftsführende Gesellschafter kann jedoch den Gegenbeweis erbringen, dass der dauernde Standort des Kraftfahrzeuges im Ausland liegt (siehe Rz 62).

Beispiel 3:

Einer Person mit Hauptwohnsitz im Inland wird von einer ausländischen Gesellschaft mit beschränkter Haftung, deren Gesellschafter-Geschäftsführer sie ist, ein Kraftfahrzeug, das auf die ausländische Gesellschaft mit beschränkter Haftung zugelassen ist, mit ausländischem Kennzeichen zur Verfügung gestellt.

Der Gesellschafter-Geschäftsführer kann gegenüber einem „echten“ Dienstnehmer über das Kraftfahrzeug unbeschränkt verfügen. Da die Verfügungsmacht beim inländischen Gesellschafter-Geschäftsführer liegt, ist er als Verwender des Kraftfahrzeuges anzusehen. Für das Kraftfahrzeug gilt sohin die Standortvermutung in Österreich. Erbringt der

Gesellschafter-Geschäftsführer nicht den Gegenbeweis, ist das Kraftfahrzeug gemäß § 82 Abs. 8 KFG 1967 in Österreich anzumelden.

A.2.3.5. Dauernder Standort – Standortvermutung

51

Nach § 82 Abs. 8 KFG 1967 sind Kraftfahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen, die von Personen mit dem Hauptwohnsitz oder Sitz im Inland in das Bundesgebiet eingebracht oder in diesem verwendet werden, bis zum Gegenbeweis als Kraftfahrzeug mit dem dauernden Standort im Inland anzusehen.

Als dauernder Standort eines im Ausland zugelassenen Kraftfahrzeuges gilt somit grundsätzlich bis zur Erbringung eines allfälligen Gegenbeweises:

- der Hauptwohnsitz (siehe Rz 52) der natürlichen Person als Verwender.
- bei Kraftfahrzeugen von Unternehmungen der Ort, von dem aus der Antragsteller über das Kraftfahrzeug hauptsächlich verfügt, der somit Ausgangspunkt der Dispositionen des Unternehmens über das Kraftfahrzeug ist. Im Zweifel ist dies der Unternehmenssitz (VwGH 20.11.2007, 2006/11/0024). Hat ein ausländisches Unternehmen eine Betriebsstätte im Inland, dann ist das Kraftfahrzeug grundsätzlich dieser zuzurechnen, was zur Steuerpflicht nach § 1 Z 3 NoVAG 1991 führt.
- bei Kraftfahrzeugen von Einzelunternehmern der Hauptwohnsitz (siehe Rz 52) des Einzelunternehmers (siehe Rz 49).

52

Der Begriff Hauptwohnsitz ist im Sinne des § 1 Abs. 7 Meldegesetz 1991 zu verstehen. Der Hauptwohnsitz eines Menschen ist an jener Unterkunft begründet, an der er sich in der erweislichen oder aus den Umständen hervorgehenden Absicht niedergelassen hat, diese zum Mittelpunkt seiner Lebensinteressen zu machen; trifft diese sachliche Voraussetzung bei einer Gesamtbetrachtung der beruflichen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebensinteressen eines Menschen auf mehrere Wohnsitze zu, hat er jenen als Hauptwohnsitz zu bezeichnen, zu dem er das überwiegende Naheverhältnis hat.

A.2.3.6. Mittelpunkt der Lebensinteressen

53

Die Frage, welcher von mehreren Wohnsitzen eines Menschen als Hauptwohnsitz anzusehen ist, ist im Rahmen einer Gesamtschau zu beurteilen (VwGH 21.5.1996, 95/11/0256); bei mehreren Wohnsitzen vereinigt jeweils einer die stärksten persönlichen Beziehungen auf sich; demnach gibt es nur einen Mittelpunkt der Lebensinteressen (vgl. VwGH 16.5.1974, 0946/73).

© Bundesministerium für Finanzen

Der Mittelpunkt der Lebensinteressen kann nur dann zum Tragen kommen, wenn ein Mensch über mehrere Wohnsitze verfügt.

54

Für den Mittelpunkt der Lebensinteressen eines Menschen sind insbesondere folgende Kriterien maßgeblich: Aufenthaltsdauer, Lage des Arbeitsplatzes oder der Ausbildungsstätte, Ausgangspunkt des Weges zum Arbeitsplatz oder zur Ausbildungsstätte, Wohnsitz der übrigen, insbesondere der minderjährigen Familienangehörigen und der Ort, an dem sie ihrer Erwerbstätigkeit nachgehen, ausgebildet werden oder die Schule oder den Kindergarten besuchen, Funktionen in öffentlichen und privaten Körperschaften (§ 1 Abs. 8 Meldegesetz 1991). Als weitere Umstände kommen etwa die Teilnahme am Vereinsleben, sportliche Aktivitäten, Pflegeverpflichtungen und dergleichen als Indizien für den Mittelpunkt der Lebensinteressen in Frage. Es ist dabei nicht nur auf die Verhältnisse eines Jahres, sondern auf einen längeren Beobachtungszeitraum abzustellen.

Der Eintragung ins amtliche Zentrale Melderegister kommt zwar eine Indizienwirkung zu, diese besagt aber lediglich, dass meldebehördlichen Vorgaben Rechnung getragen wurde. Der Ort, an dem sich der Mittelpunkt der Lebensinteressen befindet, ist unabhängig von der Einstufung im Melderegister als Hauptwohnsitz anzusehen.

55

§ 26 BAO kommt hinsichtlich der Beurteilung des Hauptwohnsitzes nicht zur Anwendung, da § 26 Abs. 1 BAO lediglich den Wohnsitz, nicht aber den Hauptwohnsitz einer Person regelt und § 26 Abs. 2 BAO den gewöhnlichen Aufenthalt einer Person definiert.

56

Bei unterhaltsberechtigten Studenten wird als Mittelpunkt der Lebensinteressen und damit als dauernder Standort des Kraftfahrzeuges der Hauptwohnsitz der Eltern fingiert. Besteht bei getrennt lebenden Eltern bei einem Elternteil ein Hauptwohnsitz im Inland, gilt diese Fiktion nicht, wenn der Elternteil mit Hauptwohnsitz im Inland zur Leistung von Unterhalt verpflichtet ist.

57

Bei Tages-, Wochen- und Monatspendlern sowie bei Saisonarbeitern (z.B. Erntehelfer, Gastronomiesaisoniers) gilt als Mittelpunkt der Lebensinteressen und somit als dauernder Standort nach wie vor der Familienwohnsitz.

Bei Gastarbeitern, die zum Beispiel nur alle drei Monate „nach Hause“ fahren, gilt hingegen als Mittelpunkt der Lebensinteressen und damit als dauernder Standort der Tätigkeitsort.

© Bundesministerium für Finanzen

A.2.3.7. Widerlegung der Standortvermutung

58

Die gesetzliche Vermutung des § 82 Abs. 8 KFG 1967, dass Kraftfahrzeuge als mit dauerndem Standort im Inland anzusehen sind, kann durch einen Gegenbeweis widerlegt werden. Den Verwender gemäß § 82 Abs. 8 KFG 1967 trifft die Beweislast (VwGH 21.9.2006, 2006/15/0025). Der Verwender muss, wenn er den Gegenbeweis erbringen möchte, entsprechend vorsorgen (Beweisvorsorge) und er hat von sich aus initiativ und umfassend darzulegen, aus welchen Gründen der dauernde Standort des Kraftfahrzeuges nicht in Österreich ist (VwGH 30.1.2020, Ra 2019/16/0215; VwGH 3.10.2016, Ra 2016/02/0151). Der Verwender muss auch den konkreten Ort im Ausland benennen, der als dauernder Standort anzusehen wäre. Die Beweismittel sind dabei unbegrenzt (zum Beispiel ein Fahrtenbuch). Reine Behauptungen oder die Glaubhaftmachung sind aufgrund des Gesetzeswortlautes („Gegenbeweis“) nicht ausreichend (VwGH 19.12.2023, Ra 2022/15/0055).

Den Verwender, der einen dauernden Standort im Ausland behauptet, trifft dabei schon aufgrund der Verwendung des Kraftfahrzeuges im Inland und des gegebenen Auslandsbezuges die Pflicht, für die Erbringung des allenfalls erforderlichen Gegenbeweises vorzusorgen und erforderliche Beweismittel beizuschaffen (erhöhte Mitwirkungs- und Beweisvorsorgepflicht).

59

Nach der Rechtsprechung des VwGH setzt die Beurteilung, ob ein Kraftfahrzeug seinen dauernden Standort entgegen der in § 82 Abs. 8 erster Satz KFG 1967 normierten Standortvermutung nicht im Bundesgebiet hat, Feststellungen über den regelmäßigen Ort sowie die Art und Weise der Verwendung des Fahrzeuges voraus, aus denen sich hinreichende Anhaltspunkte ergeben, ob das Kraftfahrzeug bei der erforderlichen Gesamtbetrachtung für Zwecke der Vollziehung des KFG 1967 einem bestimmten Ort außerhalb des Bundesgebietes zugeordnet werden muss oder nicht. Der Gegenbeweis ist als erbracht anzusehen, wenn sich anhand der Feststellungen über den regelmäßigen Ort sowie die Art und Weise der Verwendung des Fahrzeuges hinreichende Anhaltspunkte ergeben, dass das Kraftfahrzeug bei der erforderlichen Gesamtbetrachtung einem bestimmten Ort außerhalb des Bundesgebietes zuzuordnen ist (vgl. VwGH 19.12.2023, Ra 2022/15/0055; VwGH 28.10.2009, 2008/15/0276; VwGH 21.9.2006, 2006/15/0025; VwGH 19.3.2003, 2003/16/0007; VwGH 23.10.2001, 2001/11/0288).

60

Ist der Verwender des Kraftfahrzeuges eine Privatperson, muss zur Erbringung des Gegenbeweises konkret dargelegt werden, dass in einer Gesamtbetrachtung der Verhältnisse dauerhaft hauptsächlich von einem bestimmten Ort im Ausland über das

Fahrzeug verfügt wird (VwGH 16.6.2021, Ra 2018/16/0171; VwGH 21.9.2006, 2006/15/0025). Der Ort, an welchen das Kraftfahrzeug regelmäßig zurückkehrt (Garagierung), an welchem allfällige Wartungs- und Reparaturarbeiten durchgeführt werden, eine überwiegend im Ausland zurückgelegte Kilometerleistung sowie eine überwiegende zeitliche Aufenthaltsdauer des Kraftfahrzeuges im Ausland stellen Indizien dafür dar. Bei Privatpersonen bedarf es zur Erbringung des Gegenbeweises in der Regel eines ausländischen Nebenwohnsitzes, welchem das Kraftfahrzeug zuzuordnen ist.

61

Ist der Verwender des Kraftfahrzeuges ein Einzelunternehmer, muss zur Erbringung des Gegenbeweises konkret dargelegt werden, dass in einer Gesamtbetrachtung der Verhältnisse dauerhaft hauptsächlich von einem bestimmten Ort im Ausland über das Fahrzeug verfügt wird (VwGH 28.10.2009, 2008/15/0276). Der Ort, an welchen das Kraftfahrzeug regelmäßig zurückkehrt (Garagierung), an welchem allfällige Wartungs- und Reparaturarbeiten durchgeführt werden, eine überwiegend im Ausland zurückgelegte Kilometerleistung sowie eine überwiegende zeitliche Aufenthaltsdauer des Kraftfahrzeuges im Ausland stellen Indizien dafür dar. Eine Widerlegung der Standortvermutung gemäß § 82 Abs. 8 erster Satz KFG 1967 kommt gleichermaßen und unabhängig davon in Betracht, ob das Kraftfahrzeug überwiegend betrieblich oder privat verwendet wird. Bei Einzelunternehmern muss zur Erbringung des Gegenbeweises das Kraftfahrzeug dem ausländischen Betriebsstandort zuordenbar sein.

62

Ist bei Überlassung eines Kraftfahrzeuges durch ein ausländisches Unternehmen, welches im Inland keine Betriebsstätte hat, der inländische Dienstnehmer, selbstständige Handelsvertreter oder Gesellschafter-Geschäftsführer der Verwender des Kraftfahrzeuges (siehe Rz 50), muss zur Erbringung des Gegenbeweises konkret dargelegt werden, dass in einer Gesamtbetrachtung überwiegend vom ausländischen Betriebsstandort über das Kraftfahrzeug verfügt wird (vgl. VwGH 19.12.2023, Ra 2022/15/0055; VwGH 30.1.2020, Ra 2019/16/0215; VwGH 3.10.2016, Ra 2016/02/0151; VwGH 21.9.2006, 2006/15/0025). Dass das Kraftfahrzeug regelmäßig an den Betriebsstandort zurückkehrt (Garagierung), an diesem allfällige Wartungs- und Reparaturarbeiten durchgeführt werden, eine überwiegend im Ausland zurückgelegte Kilometerleistung sowie eine überwiegende zeitliche Aufenthaltsdauer des Kraftfahrzeuges im Ausland stellen Indizien dafür dar. Maßgeblich ist zudem das Verhältnis zwischen betrieblicher Verwendung für das ausländische Unternehmen und Privatnutzung durch den Verwender. Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte gelten als betrieblich veranlasste Fahrten. Eine strikte prozentuelle Aufteilung ist hierbei grundsätzlich nicht entscheidend, sondern aus der Gesamtbetrachtung der Verhältnisse ist zu entscheiden, ob das Kraftfahrzeug dem Betriebsstandort zuordenbar ist.

© Bundesministerium für Finanzen

63

Im Rahmen der Gesamtbetrachtung ist der Gegenbeweis jedenfalls dann als erbracht anzusehen, wenn das Kraftfahrzeug weitaus überwiegend im Ausland verwendet wird. Dabei macht es keinen Unterschied, ob das Kraftfahrzeug überwiegend betrieblich oder privat genutzt wird. Dass mit einem Kraftfahrzeug regelmäßig (z.B. täglich) ins Inland zurückgekehrt wird, dieses Kraftfahrzeug im Inland geparkt oder garagiert und im Inland über die Verwendung dieses Kraftfahrzeuges entschieden wird, vermag in diesen Fällen an der erfolgreichen Widerlegung der Standortvermutung im Inland nichts zu ändern (vgl. VwGH 12.11.2021, Ro 2019/16/0012; VwGH 23.9.2021, Ra 2019/16/0152; VwGH 16.6.2021, Ra 2018/16/0171; VwGH 28.10.2009, 2008/15/0276).

64

Gelingt der Gegenbeweis zur Standortvermutung des § 82 Abs. 8 KFG 1967, ist davon auszugehen, dass trotz Vorliegens eines inländischen Hauptwohnsitzes bzw. Sitzes des Verwenders der Standort des Kraftfahrzeuges nicht im Bundesgebiet ist und die Bestimmungen des § 79 KFG 1967 anzuwenden sind.

Beispiel:

Ein ausländischer Dienstgeber stellt seinem inländischen Dienstnehmer zur Erfüllung seiner Dienstverrichtungen in Österreich einen Pkw mit ausländischem Kennzeichen als Dienstfahrzeug zur Verfügung; eine private Nutzung ist ausgeschlossen.

Der dauernde Standort des Kraftfahrzeuges liegt im Ausland, weil die Verfügungsmacht über das Kraftfahrzeug beim Dienstgeber liegt und er den Nutzen aus der Verwendung zieht. Daher ist das Kraftfahrzeug in Österreich nicht anzumelden. Wird dieses Kraftfahrzeug allerdings ununterbrochen länger als ein Jahr im Inland verwendet, ergibt sich gemäß § 79 KFG 1967 die Pflicht zur Anmeldung in Österreich.

A.2.3.8. Prüfungsschema für die Feststellung einer widerrechtlichen Verwendung

65

Folgende Schritte sind nacheinander bei der Überprüfung der widerrechtlichen Verwendung zu beachten:

1. Bestimmung des Verwenders
2. Darauf beruhend standortmäßige Zuordnung des Kraftfahrzeuges in das In- oder Ausland.
   - Bei einer Zuordnung in das Inland gilt die widerlegbare Standortvermutung gemäß § 82 Abs. 8 KFG 1967.
3. Widerlegung der Standortvermutung durch den Verwender erfolgt durch:
   - Eine Gesamtbetrachtung des regelmäßigen Orts sowie der Art und Weise der Verwendung des Kraftfahrfahrzeuges.

- Die Zuordnung zu einem bestimmten Ort außerhalb des Bundesgebietes im Rahmen der erforderlichen Gesamtbetrachtung.
- Eine überwiegende Verwendung des Kraftfahrzeuges im Ausland (zurückgelegte Kilometer und Zeit).
- Bei den gefahrenen Kilometern erfolgt keine Unterscheidung in privat oder beruflich veranlasste Fahrten.
    - Ausnahme: Zuordnung des Kraftfahrzeuges zum Betriebsstandort im Ausland im Rahmen des Gegenbeweises (siehe Rz 62)
- Sticht das Merkmal gefahrene Kilometer im Ausland weitaus überwiegend (mit z.B. über 80%) hervor, dann ist die Standortvermutung jedenfalls widerlegt, auch wenn andere Anhaltspunkte im Rahmen der Gesamtbetrachtung (zeitlicher Aufenthalt, Garagierung, etc.) für einen dauernden Standort im Inland sprechen.
- Es bedarf jedenfalls eines Gegenbeweises; eine Glaubhaftmachung ist nicht ausreichend.

Randzahlen 66 bis 99: *derzeit frei*

A.3. Steuerübergreifende Befreiungen von Kraftfahrzeugen

Die Befreiungsbestimmungen in diesem Abschnitt verfolgen in den drei angesprochenen Steuergesetzen den selben Zweck und sind ähnlich formuliert, weshalb davon ausgegangen werden kann, dass sie gleich auszulegen sind und zum selben Ergebnis führen.

A.3.1. Emissionsfreie Antriebsarten

100

Von der Normverbrauchsabgabe sind gemäß § 3 Abs. 1 Z 1 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 (Rechtslage seit 1. Juli 2021) Kraftfahrzeuge befreit, die auf Grund ihres Antriebes (insbesondere Elektro- oder Wasserstoffantrieb) einen CO_2-Emissionswert von 0 g/km aufweisen. Zuvor (Rechtslage bis 30. Juni 2021) bestand gemäß § 3 Z 2 lit. a NoVAG 1991 idF BGBl. Nr. 695/1991 nur eine Befreiungsbestimmung für Personenkraftwagen, welche ausschließlich mit Elektromotor angetrieben wurden.

Von der Kraftfahrzeugsteuer sind gemäß § 2 Abs. 1 Z 9 KfzStG 1992 idF BGBl. I Nr. 108/2022 (Rechtslage seit 1. Jänner 2023) Kraftfahrzeuge befreit, die auf Grund ihres Antriebes (insbesondere Elektro- oder Wasserstoffantrieb) einen CO_2-Emissionswert von 0 g/km aufweisen. Bis zum 31. Dezember 2022 bestand gemäß § 2 Abs. 1 Z 9 KfzStG 1992 nur eine Befreiungsbestimmung von der Kraftfahrzeugsteuer für Kraftfahrzeuge, die ausschließlich durch einen Elektromotor angetrieben wurden (hinsichtlich wasserstoffbetriebener Kraftfahrzeuge siehe Rz 105).

© Bundesministerium für Finanzen

Von der motorbezogenen Versicherungssteuer sind gemäß § 4 Abs. 3 Z 6 VersStG 1953 Kraftfahrzeuge befreit, die auf Grund ihres Antriebes (insbesondere Elektro- oder Wasserstoffantrieb) einen CO_2-Emissionswert von 0 g/km aufweisen, sofern Versicherungszeiträume ab 1. Juni 2023 betroffen sind. Sofern Versicherungszeiträume betroffen sind, die vor dem 1. Juni 2023 liegen, gilt die Befreiungsbestimmung ausschließlich für Kraftfahrzeuge, die rein durch einen Elektromotor angetrieben werden (hinsichtlich wasserstoffbetriebener Kraftfahrzeuge siehe Rz 105).

101

In Bezug auf die Befreiungsbestimmung des § 3 Abs. 1 Z 1 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 (Rechtslage ab 1. Juli 2021) gilt Folgendes:

Die Befreiungsbestimmung umfasst neben ausschließlich mit Elektromotor angetriebenen Kraftfahrzeugen auch alle anderen Kraftfahrzeuge, die auf Grund ihrer Antriebsart einen CO_2-Emissionswert von 0 g/km aufweisen.

Von der Befreiung können grundsätzlich alle Kraftfahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 erfasst sein. Es besteht keine Einschränkung auf Personenkraftwagen.

Zu beachten ist, dass Antriebsarten umfasst sind, bei denen der CO_2-Emissionswert tatsächlich mit 0 g/km ausgewiesen ist. Die Befreiung ist nicht so zu verstehen, dass Kraftfahrzeuge befreit sind, bei denen der Verbrennungsmotor mit nachhaltig erzeugtem Kraftstoff angetrieben wird, beispielsweise Biomethan.

102

In Bezug auf die Befreiungsbestimmung des § 3 Z 2 lit. a NoVAG 1991 idF BGBl. Nr. 695/1991 (Rechtslage bis 30. Juni 2021) gilt Folgendes:

Von der Befreiung können grundsätzlich Personenkraftwagen und andere hauptsächlich zur Personenbeförderung gebaute Kraftfahrzeuge, einschließlich Kombinationskraftwagen und Rennwagen, die in die Position 8703 80 der Kombinierten Nomenklatur eingereiht werden, erfasst werden.

Die mit einem Elektromotor angetriebenen Krafträder (einschließlich Mopeds) und Fahrräder mit Hilfsmotor, auch mit Beiwagen, sind nicht von der Normverbrauchsabgabe befreit. Diese Krafträder fallen unter die Position 8711 60 der Kombinierten Nomenklatur und unterliegen daher schon deswegen nicht gemäß § 2 Z 1 NoVAG 1991 idF BGBl. Nr. 695/1991 der Normverbrauchsabgabe.

© Bundesministerium für Finanzen

103

Die Befreiung von der Normverbrauchsabgabe nach § 3 Abs. 1 Z 1 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 bzw. nach § 3 Z 2 lit. a NoVAG 1991 idF BGBl. Nr. 695/1991 ist bereits im Zeitpunkt der Lieferung des entsprechenden Kraftfahrzeuges vom Lieferanten zu berücksichtigen.

104

Nicht umfasst von den Befreiungsbestimmungen des § 3 Z 2 lit. a NoVAG 1991 idF BGBl. Nr. 695/1991 (Rechtslage bis 30. Juni 2021), § 4 Abs. 3 Z 6 VersStG 1953 sowie § 2 Abs. 1 Z 9 KfzStG 1992 sind zudem Kraftfahrzeuge mit Wasserstoffverbrennungsmotor, da hier einem Verbrennungsmotor ein Kraftstoff (Wasserstoff) zugeführt werden muss (siehe Rz 1512 und Rz 1516).

105

Bei einem Brennstoffzellenantrieb handelt es sich nicht um einen Verbrennungsmotor im Sinne der jeweiligen Gesetze, da es nicht zu einer Umwandlung in thermische Energie kommt. Es lässt sich für diese Kraftfahrzeuge keine Bemessungsgrundlage ermitteln, da sich die jeweiligen Bestimmungen ausschließlich auf Kraftfahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor beziehen. Demnach unterliegen Kraftfahrzeuge, die mit einer Wasserstoff-Brennstoffzelle angetrieben werden, nicht den jeweiligen Abgaben. Dies gilt auch für Hybrid-Varianten von Kraftfahrzeugen, die mit Elektromotor angetrieben werden, der durch eine Wasserstoff-Brennstoffzelle mit Energie versorgt wird (siehe Rz 1512 und Rz 1516).

106

Anderes gilt in Bezug auf die Befreiungsbestimmung des § 3 Abs. 1 Z 1 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 (Rechtslage ab 1. Juli 2021). Diese sieht eine Befreiung für alle Kraftfahrzeuge vor, die einen CO_2-Emissionswert von 0 g/km aufweisen, und erfasst somit generell auch andere Antriebsarten wie Wasserstoffverbrennungsmotoren.

107

Jedenfalls nicht von den jeweiligen Abgaben befreit sind Hybridfahrzeuge, die sowohl elektrisch als auch mit anderer Kraftstoffquelle (Verbrennungsmotor) angetrieben werden können (Eintrag in Feld P3 der Zulassungsbescheinigung: „Hybr. Benzin/E“, „Hybr. Diesel/E“). Dies gilt unabhängig von der Art des Hybridfahrzeuges (z.B. Vollhybrid; Range Extender: elektrischer Antrieb mit Batterieaufladung durch Verbrennungsmotor).

108

Betreffend die Steuerberechnung für Hybrid-Elektro-Kraftfahrzeuge siehe zur Normverbrauchsabgabe Rz 912 und Rz 1007, zur Kraftfahrzeugsteuer Rz 1511 und Rz 1514

und zur motorbezogenen Versicherungssteuer Rz 1670 bzw. für Wasserstoff-Kraftfahrzeuge siehe Rz 1512 und Rz 1516.

A.3.2. Rettungsdienst oder Krankenwagen

109

Von der Normverbrauchsabgabe, der motorbezogenen Versicherungssteuer sowie der Kraftfahrzeugsteuer sind gemäß § 3 Abs. 3 Z 5 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 (Rechtslage ab 1. Juli 2021) bzw. § 3 Z 3 TS 5 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 24/2007 (Rechtslage bis 30. Juni 2021) sowie gemäß § 4 Abs. 3 Z 2 VersStG 1953 und § 2 Abs. 1 Z 2 KfzStG 1992 Kraftfahrzeuge befreit, die ausschließlich oder vorwiegend (daher zu mehr als 80%) für den Rettungsdienst oder als Krankenwagen verwendet werden und für diese Belange entsprechend geeignet sind.

Näheres zu den allgemeinen Bedingungen der Inanspruchnahme der Befreiung von der Normverbrauchsabgabe siehe Rz 689 bis 697.

Näheres zu den allgemeinen Bedingungen der Inanspruchnahme der Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer und der motorbezogenen Versicherungssteuer siehe Rz 1400 sowie Rz 1630.

110

Unter dem Begriff der „Krankenbeförderung“ im Sinne des § 3 Z 3 TS 5 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 24/2007 ist die Beförderung einer Person, weil sie krank ist, also eine durch die Krankheit bedingte besondere Beförderung, zu verstehen (vgl. VwGH 24.11.2011, 2011/16/0088).

Unter der Verwendung als Krankenwagen im Sinne der § 3 Abs. 3 Z 5 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021, § 4 Abs. 3 Z 2 VersStG 1953 sowie § 2 Abs. 1 Z 2 KfzStG 1992 wird die selbe Begriffsbestimmung und damit auch ausschließlich eine solche Beförderung verstanden.

111

Die Beförderung von Menschen mit Behinderungen ist grundsätzlich nicht von diesen Befreiungsbestimmungen umfasst, da dies keine durch eine Krankheit bedingte besondere Beförderung darstellt.

Fahrten, die dazu dienen, Personen mit Behinderungen zu Therapiewerkstätten, Kranken- oder Kuranstalten zu befördern, in welcher die Personen eine Kranken- oder Heilbehandlung (z.B. Physiotherapie oder Ergotherapie) erhalten, dienen der Krankenbeförderung und können daher für die Befreiung für Krankenbeförderung herangezogen werden.

© Bundesministerium für Finanzen

A.3.2.1. Rettungsdienst

112

Der Begriff des Rettungsdienstes ist im KFG 1967 nicht näher definiert. Für den Rettungsdienst bestimmte Kraftfahrzeuge sind alle im Rettungswesen eingesetzten Kraftfahrzeuge.

Unter den Begriff des "Rettungswesen" fallen folgende Tätigkeiten:

- die Beförderung verunglückter Personen,
- die Beförderung von Rettungsmannschaften und Bergungsgeräten zum Einsatz sowie bei der Abhaltung von Rettungsübungen (VwGH 01.10.1962, 0880/60),
- die Bereitstellung von Mannschaften, Geräten und ärztlichen Instrumenten für die Leistung der ersten Hilfe an Orten gesteigerter Unfallgefahr (z.B. Skipisten),
- weitere hier nicht erwähnte Beförderungen von einem Stützpunkt zu einem Einsatz- oder Übungsort sowie der Rückweg.

Grundsätzlich können somit unter die Befreiungen fallen:

- „klassische“ Rettungswagen (Rettungstransportwagen, kurz: RTW) zum Transport von Personen, die auf eine medizinische Betreuung durch eine Rettungssanitäterin oder einen Rettungssanitäter, eine Notfallsanitäterin oder einen Notfallsanitäter oder zusätzlich durch eine Notärztin oder einen Notarzt angewiesen sind, mit entsprechender medizinischer Mindestausstattung und in der Regel von einem Rettungsdienst einer Gebietskörperschaft oder von einem in § 23 Abs. 1 Z 1 bis 4 SanG genannten Rettungsdienst (z.B. Arbeiter-Samariter-Bund, Johanniter-Unfall-Hilfe in Österreich, Malteser Hospitaldienst Austria, Österreichisches Rotes Kreuz) eingesetzt werden,
- Kraftfahrzeuge, die im Berg-, Wasser- oder Höhlenrettungsdienst eingesetzt werden,
- Kraftfahrzeuge, mit denen Aufgaben des besonderen Hilfs- und Rettungsdienstes (vgl. § 5b Burgenländisches Rettungsgesetz 1995) erfüllt werden,
- Kraftfahrzeuge, die von privaten Rettungsdiensten eingesetzt werden, wenn diese als Rettungsorganisation anerkannt sind oder diesen eine Bewilligung zur Durchführung von Aufgaben des Rettungswesens durch das Amt der jeweiligen Landesregierung erteilt wurde (§ 5 Kärntner Rettungsdienst-Förderungsgesetz, § 3 Burgenländisches Rettungsgesetz 1995, § 4 Oö. Rettungsgesetz 1988, § 3 Salzburger Rettungsgesetz, § 3 Steiermärkisches Rettungsdienstgesetz, § 3 Abs. 3 Tiroler Rettungsdienstgesetz 2009, § 3 Abs. 3 Vorarlberger Rettungsgesetz, § 6 Wiener Rettungs- und Krankentransportgesetz, § 7 NÖ Rettungsdienstgesetz 2017),
- Kraftfahrzeuge, die im Tierrettungsdienst eingesetzt werden.

Kraftfahrzeuge des militärischen Sanitätsdienstes (§ 23 Abs. 1 Z 5 SanG) sind bereits als Heeres-Kraftfahrzeuge (Rz 130 bis 142) steuerfrei.

© Bundesministerium für Finanzen

113

Folgende Kriterien sind für die Beurteilung der ausschließlichen oder vorwiegenden Verwendung eines Kraftfahrzeuges für den Rettungsdienst maßgeblich:

- Die Zulassungsbescheinigung lautet auf einen Rettungsdienst (siehe Rz 116) und als Verwendungszweck in Feld A4 (Verwendungsbestimmung) ist der Code „62“, „64“ oder „74“ (siehe Rz 114 f) eingetragen,
- Ausstattung des Kraftfahrzeuges mit einer Warnleuchte mit blauem Licht (Blaulicht) (siehe Rz 117), oder
- Führen von Aufzeichnungen über die Verwendung des Kraftfahrzeuges (z.B. Fahrtenbuch).

114

Als Hinweis für eine Nutzung für den begünstigten Zweck kann bei der Beurteilung der Steuerfreiheit die von der Zulassungsbehörde in der Zulassungsbescheinigung eingetragene Verwendungsbestimmung herangezogen werden.

In Betracht kommende Verwendungsbestimmungen gemäß Anlage 4 Zulassungsstellenverordnung:

- 62: zur Verwendung für den Rettungsdienst einer Gebietskörperschaft oder für einen in § 23 Abs. 1 Z 1 bis 5 Sanitätergesetz, BGBl. I Nr. 30/2002, namentlich genannten Rettungsdienst bestimmt
- 64: ausschließlich oder vorwiegend für den privaten Rettungsdienst bestimmt
- 74: zur Verwendung im Bereich der Bergrettung bestimmt

Die Verwendungsbestimmung 60 („ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für den öffentlichen Hilfsdienst bestimmt“) ist nicht als Hinweis der Verwendung für den begünstigten Zweck heranzuziehen, weil diese Verwendungsbestimmung nicht nur für Kraftfahrzeuge eingetragen werden kann, die für Rettungsdienste verwendet werden.

Die Eintragung in der Zulassungsbescheinigung – „ausschließlich oder vorwiegend für den privaten Rettungsdienst bestimmt“ – ist auch für Kraftfahrzeuge der Tierrettung zulässig.

115

Ein Fehlen einer solchen Eintragung ist ein Indiz, dass die begünstigte Nutzung nicht ausgeübt wird und somit die Voraussetzungen der Befreiungen nicht vorliegen.

Eine entsprechende Eintragung der Verwendungsbestimmung in der Zulassungsbescheinigung alleine ist allerdings noch nicht ausreichend, um das Vorliegen der Voraussetzungen für die Befreiungen von den jeweiligen Abgaben nachzuweisen.

© Bundesministerium für Finanzen

Neben der eingetragenen Verwendungsbestimmung in der Zulassungsbescheinigung sind bei der Beurteilung der Zuerkennung der Befreiungen weitere Kriterien heranzuziehen (z.B. Zulassung auf bestimmten Rettungsdienst, Führung eines Fahrtenbuchs).

116

Ein weiterer Hinweis für das Vorliegen der Voraussetzungen der jeweiligen Befreiungen ist die Zulassung eines Kraftfahrzeuges auf einen der unten angeführten Rettungsdienste.

- Rettungsdienst einer öffentlichen Gebietskörperschaft (z.B. Wiener Rettung),
- eine in § 23 Abs. 1 Z 1 bis 4 Sanitätergesetz, BGBl. I Nr. 30/2002, namentlich genannte Einrichtung (z.B. Arbeiter-Samariter-Bund, Johanniter-Unfall-Hilfe in Österreich, Malteser Hospitaldienst Austria, Österreichisches Rotes Kreuz),
- private Rettungsdienste, wenn diese als Rettungsorganisation anerkannt sind oder diesen eine Bewilligung zur Durchführung der in Rz 112 angeführten Aufgaben durch das Amt einer Landesregierung erteilt wurde (§ 5 Kärntner Rettungsdienst-Förderungsgesetz, § 3 Burgenländisches Rettungsgesetz 1995, § 4 Oö. Rettungsgesetz 1988, § 3 Salzburger Rettungsgesetz, § 3 Steiermärkisches Rettungsdienstgesetz, § 3 Abs. 3 Tiroler Rettungsdienstgesetz 2009, § 3 Abs. 3 Vorarlberger Rettungsgesetz, § 6 Wiener Rettungs- und Krankentransportgesetz, § 7 Abs. 3 NÖ Rettungsdienstgesetz 2017),
- Einrichtungen, die Tierrettungen durchführen.

117

Gemäß § 20 Abs. 1 Z 4 lit. e und f KFG 1967 dürfen bestimmte Kraftfahrzeuge (Kraftfahrzeuge des Rettungsdienstes im Besitz von Gebietskörperschaften, weiters Kraftfahrzeuge im Besitz der in § 23 Abs. 1 Z 1 bis 5 des Sanitätergesetzes, BGBl. I Nr. 30/2002, namentlich genannten Einrichtungen sowie Kraftfahrzeuge der Bergrettung, der Höhlenrettung oder der Wasserrettung, die für dringende Einsätze im Rettungsdienst, bei Großschadensereignissen oder zur Katastrophenhilfe verwendet werden) mit einer fix montierten Warnleuchte mit blauem Licht (Blaulicht) ausgestattet werden, ohne dass dafür eine Bewilligung notwendig ist. Diese Kraftfahrzeuge sind jedenfalls von den Befreiungen umfasst.

Der Bescheid, mit dem für ein konkret bezeichnetes Kraftfahrzeug gemäß § 20 Abs. 5 lit. c KFG 1967 die Bewilligung zum Anbringen eines „mobilen Blaulichts“ erteilt wird, welches jedoch ausschließlich in Einsätzen verwendet werden darf, ist ein weiterer Hinweis für das Vorliegen der Voraussetzungen der Befreiungen. Bei der Beurteilung der Zuerkennung der Befreiungen ist die ausschließliche oder vorwiegende Verwendung des Kraftfahrzeuges für Rettungsdienste, wie auch schon für die Erteilung der kraftfahrrechtlichen Bewilligung, durch weitere Nachweise darzulegen (z.B. Fahrtenbuch).

© Bundesministerium für Finanzen

Beispiel 1:

Ist ein Kraftfahrzeug des Österreichischen Roten Kreuzes (in § 23 Abs. 1 Z 4 Sanitätergesetz genannte Einrichtung), welches für dringende Einsätze im Rettungsdienst verwendet wird und welches daher nach § 20 Abs. 1 Z 4 lit. f KFG 1967 mit einer fix montierten Warnleuchte mit blauem Licht (Blaulicht) ausgestattet wird, von den jeweiligen Befreiungen umfasst und wie kann dies nachgewiesen werden?

Da von einer Verwendung des Kraftfahrzeuges für den begünstigten Zweck ausgegangen werden kann, sind die Befreiungen jedenfalls anwendbar.

Beispiel 2:

Ist ein Kraftfahrzeug, das von einem ärztlichen Bereitschaftsdienst für Rettungseinsätze verwendet wird, von den jeweiligen Befreiungen umfasst und wie kann dies nachgewiesen werden?

Bei der Beurteilung, ob dieses Kraftfahrzeug für den begünstigten Zweck verwendet wird, sind unter anderem folgende Kriterien heranzuziehen:

- *Die Zulassung des Kraftfahrzeuges auf einen Rettungsdienst (siehe Rz 116).*
- *Die Eintragung eines bestimmten Verwendungszweckes in Feld A4 (Code „62“, „64“ oder „74“) (siehe Rz 114 f).*
- *Die Ausstattung des Kraftfahrzeuges mit einem „mobilen Blaulicht“ (siehe Rz 117).*
- *Das Führen von Aufzeichnungen über die Verwendung des Kraftfahrzeuges (z.B. Fahrtenbuch).*

Ergibt eine Gesamtschau der vorgelegten Hinweise, dass eine begünstigte Verwendung vorliegt, ist die Befreiung auf das Kraftfahrzeug anwendbar.

Wird die Bewilligung zum Anbringen eines „mobilen Blaulichts“ nicht gemäß § 20 Abs. 5 lit. c KFG 1967, sondern aufgrund einer anderen Verwendungsbestimmung im Sinne des § 20 Abs. 5 KFG 1967 gewährt, ist dies als Indiz gegen die begünstigte Nutzung zu sehen, schließt die begünstigte Nutzung allerdings nicht per se aus.

A.3.2.2. Krankenwagen

118

Krankenwagen sind Kraftfahrzeuge der Klasse M zur Beförderung Kranker oder Verletzter, die zu diesem Zweck entsprechend ausgerüstet sind (§ 2 Z 28c KFG 1967). In der Zulassungsbescheinigung wird dieser Verwendungszweck durch den Eintrag in Feld A4 (Verwendungsbestimmung) „62“ oder „64“ (siehe Rz 114 f) sowie in Feld A8 (Aufbau) „Krankenwagen“ oder „KRW“ dokumentiert.

119

Einem handelsüblichen Pkw ohne besondere Ausstattung für den Krankentransport („Krankentaxi“) fehlt die Zusatzeintragung in der Zulassungsbescheinigung. Solche Kraftfahrzeuge können nur dann von den Steuerbefreiungen umfasst sein, wenn sie auf eine der in Rz 116 genannten Organisationen zugelassen sind.

120

Der Krankenwagen wird ebenso wie der Rettungswagen im Rettungsdienst eingesetzt (daher auch die gleiche Codierung in Feld A4). Im Unterschied zu Rettungswagen wird ein Krankenwagen jedoch zudem für nichtakute Transporte von Kranken und Verletzten, unter geeigneten Transportbedingungen einschließlich der Betreuung durch qualifiziertes Personal, verwendet. Hinsichtlich des Nachweises für das Vorliegen der Voraussetzungen der Befreiungen kann daher auf die Ausführungen zum Rettungsdienst verwiesen werden (siehe Rz 113 ff).

121

Im Vergleich zum Rettungswagen ist sowohl die medizinische Ausstattung des Krankenwagens als auch die Qualifikation des darauf eingesetzten Personals geringer (z.B. Rettungssanitäter, aber kein Notfallsanitäter oder Notarzt im Sinne von § 1 SanG an Bord).

Der Krankenwagen wird insbesondere für Transporte vom Wohnsitz des Kranken oder Verletzten ins Krankenhaus oder zum Arzt und wieder zurück, für Ambulanzfahrten oder für Verlegungen zwischen Krankenhäusern verwendet. Krankenwagen verfügen in der Regel über einen für Liegen oder Trage- bzw. Rollstühle optimierten Transportraum.

122

Die Steuerbefreiungen stehen Betrieben und Organisationen zu, die Krankentransporte durchführen.

A.3.3. Feuerwehrfahrzeuge

123

Von der Normverbrauchsabgabe, der motorbezogenen Versicherungssteuer sowie der Kraftfahrzeugsteuer sind gemäß § 3 Abs. 3 Z 7 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 (Rechtslage ab 1. Juli 2021) bzw. § 3 Z 3 TS 7 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 24/2007 (Rechtslage bis 30. Juni 2021) sowie gemäß § 4 Abs. 3 Z 2 VersStG 1953 sowie § 2 Abs. 1 Z 2 KfzStG 1992 Kraftfahrzeuge befreit, die ausschließlich oder vorwiegend (daher zu mehr als 80%) als Feuerwehrfahrzeuge verwendet werden.

Näheres zur Inanspruchnahme der Befreiung von der Normverbrauchsabgabe siehe Rz 689 bis 697.

Näheres zu den allgemeinen Bedingungen der Inanspruchnahme der Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer und der motorbezogenen Versicherungssteuer siehe Rz 1400 sowie Rz 1630.

124

Feuerwehrfahrzeuge sind Kraftfahrzeuge oder Anhänger, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt sind (§ 2 Z 28 KFG 1967). In der Zulassungsbescheinigung wird dieser Verwendungszweck in Feld A4 (Verwendungsbestimmung) mit dem Code „63“ (siehe Rz 126) sowie durch den Eintrag in Feld A8 (Aufbau) „Feuerwehr“ oder in Feld J (Klasse/Fahrzeugart) „FeuerwehrFzg“ dokumentiert.

Dies sind Kraftfahrzeuge, die der Besorgung der durch Gesetz den Feuerwehren zugewiesenen Aufgaben dienen, wie beispielsweise Einsatzleitungs-, Kommando-, Mannschaftstransport- und ähnliche Kraftfahrzeuge, die den Baurichtlinien im Feuerwehrwesen entsprechen. Das Feuerwehrfahrzeug muss in Farbgebung und Lackierung der allgemeinen Baurichtlinie für Feuerwehrfahrzeuge mit Grundfarbe „Feuerwehrrot“ (z.B. Feuerrot RAL 3000) entsprechen und in Entsprechung dieser Richtlinie mit Blaulicht und Folgetonhorn ausgestattet sein. Das Kraftfahrzeug hat bautechnisch mit fix montierten Halterungen und/oder Einbauten und/oder raumteilenden Flächen zur Arretierung folgender Geräte versehen zu sein:

- ein Kleinlöschgerät mit mindestens 6 kg Löschpulver nach EN 3,
- eine Feuerwehrsanitätstasche DIN Z 1020/Typ 2 oder Sanitätsausrüstung mindestens gleichwertigen Inhalts,
- ein Europa-Absperrband mit Abrollkarton,
- ein Handscheinwerfer,
- ein Warndreieck "Feuerwehr" oder gleichwertige Leiteinrichtung.

Abweichend davon, können Kraftfahrzeuge auch ohne eine solche Ausstattung als Feuerwehrfahrzeug angesehen werden, wenn das Kraftfahrzeug für bestimmte andere spezielle Zwecke oder Tätigkeiten im Zuständigkeitsbereich der Feuerwehren bestimmt ist und für diese ausgerüstet ist (z.B. Strahlenschutzfahrzeuge, Wechselladefahrzeuge, Atemschutzfüllfahrzeuge).

125

Unter dem Begriff „Feuerwehr“ ist eine hierarchisch gegliederte, von geschulten Menschen geleitete und entsprechend ausgerüstete Organisation zu verstehen, deren Aufgabe die Bekämpfung von Bränden und anderen allgemeinen Notständen sowie die technische Hilfeleistung ist. Beispiele für Notstände und technische Hilfeleistungen sind etwa Hochwasser, Vermurungen, Sturmschäden, einsturzgefährdete Gebäude und Autounfälle. Dabei ist unbeachtlich, ob es sich hierbei um freiwillige Feuerwehren, Ortsfeuerwehren, Berufsfeuerwehren, Landes- sowie Bereichsfeuerwehrverbände oder Betriebsfeuerwehren handelt.

© Bundesministerium für Finanzen

Folgende Kriterien können für die Beurteilung der begünstigten Verwendung eines Kraftfahrzeuges für die Feuerwehr herangezogen werden:

- Verwendungsbestimmung in der Zulassungsbescheinigung (siehe Rz 126) und Zulassung für eine Feuerwehr (siehe Rz 128)
- Bewilligungsbescheid für ein „fixes“ Blaulicht (siehe Rz 129)
- Führen von Aufzeichnungen über die Verwendung (Fahrtenbuch)

126

Als Hinweis für eine Nutzung für den begünstigten Zweck kann bei der Beurteilung der Steuerfreiheit die von der Zulassungsbehörde in der Zulassungsbescheinigung eingetragene Verwendungsbestimmung herangezogen werden.

In Betracht kommende Verwendungsbestimmungen gemäß Anlage 4 Zulassungsstellenverordnung:

- 63: ausschließlich oder vorwiegend für die Feuerwehr bestimmt

127

Ein Fehlen einer solchen Eintragung ist ein Indiz, dass die begünstigte Nutzung nicht ausgeübt wird und somit die Voraussetzungen der Befreiungen nicht vorliegen.

Eine entsprechende Eintragung der Verwendungsbestimmung in der Zulassungsbescheinigung alleine ist allerdings noch nicht ausreichend, um das Vorliegen der Voraussetzungen für die Gewährung der Befreiung nachzuweisen.

Neben der eingetragenen Verwendungsbestimmung in der Zulassungsbescheinigung sind weitere Kriterien heranzuziehen (z.B. Zulassung für eine Feuerwehr, äußere Merkmale des Kraftfahrzeuges, Bewilligungsbescheid für ein „fixes“ Blaulicht, Nachweis eines ordnungsgemäß geführten Fahrtenbuchs).

128

Einen weiteren Hinweis für das Vorliegen der Voraussetzungen für die Befreiung ist die Zulassung eines Kraftfahrzeuges für eine der unten angeführten Feuerwehren:

- Feuerwehr einer öffentlichen Gebietskörperschaft (z.B. Wiener Berufsfeuerwehr),
- (landes)gesetzlich vorgesehene Feuerwehr (z.B. freiwillige Feuerwehr Ladendorf),
- Betriebsfeuerwehr (z.B. Flughafen Wien, VOEST),
- Landes- oder Bereichsfeuerwehr,
- Österreichischer Bundesfeuerwehrverband

© Bundesministerium für Finanzen

Seit 1. Februar 2020 wird Feuerwehrfahrzeugen ein Sachbereichskennzeichen „FW“ zugewiesen. Die Zulassung auf ein solches Kennzeichen ist als weiteres Kriterium bei der Prüfung der Voraussetzungen der Befreiung heranzuziehen.

129

Gemäß § 20 Abs. 1 Z 4 lit. d KFG 1967 dürfen Feuerwehrfahrzeuge mit einer fix montierten Warnleuchte mit blauem Licht (Blaulicht) ausgestattet werden, ohne dass dafür eine Bewilligung notwendig ist. Diese Kraftfahrzeuge sind von den Befreiungen umfasst.

Der Bescheid, mit dem für ein konkret bezeichnetes Kraftfahrzeug gemäß § 20 Abs. 5 lit. a KFG 1967 die Bewilligung zum Anbringen eines „mobilen Blaulichts“ erteilt wird, welches jedoch ausschließlich in Einsätzen verwendet werden darf, ist ein weiterer Hinweis für das Vorliegen der Voraussetzungen der Befreiungen. Bei der Beurteilung der Zuerkennung der Befreiungen ist die ausschließliche oder vorwiegende Verwendung des Kraftfahrzeuges für die Feuerwehr, wie auch schon für die Erteilung der kraftfahrrechtlichen Bewilligung, durch weitere Nachweise darzulegen (z.B. Fahrtenbuch).

> *Beispiel:*
>
> *Ist ein Kraftfahrzeug „BMW x5 – SUV Personenkraftwagen“, welches als Kommandofahrzeug für die freiwillige Feuerwehr Beispielstadt verwendet wird und für welches gemäß § 20 Abs. 5 lit. a KFG 1967 die Bewilligung zum Anbringen eines „mobilen Blaulichts“ erteilt wurde, von den jeweiligen Abgaben befreit und wie kann dies nachgewiesen werden?*
>
> *Der Pkw ist dann befreit, wenn ein Nachweis über die begünstigte Verwendung für die Feuerwehr erbracht wird und das Kraftfahrzeug nach der Bauart und Ausrüstung für diese Zwecke geeignet ist.*

Wird die Bewilligung zum Anbringen eines „mobilen Blaulichts“ nicht gemäß § 20 Abs. 5 lit. a KFG 1967, sondern aufgrund einer anderen Verwendungsbestimmung im Sinne des § 20 Abs. 5 KFG 1967 gewährt, ist dies als Indiz gegen die begünstigte Nutzung zu sehen, schließt die begünstigte Nutzung allerdings nicht per se aus.

A.3.4. Öffentlicher Sicherheitsdienst, Justizwache und Bundesheer

130

Von der Normverbrauchsabgabe (§ 3 Abs. 2 Z 3 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021), der motorbezogenen Versicherungssteuer (§ 4 Abs. 3 Z 1 VersStG 1953) sowie der Kraftfahrzeugsteuer (§ 2 Abs. 1 Z 1 KfzStG 1992) sind Kraftfahrzeuge befreit, die zur Verwendung durch eine Gebietskörperschaft im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Justizwache sowie durch das Bundesheer zur Erfüllung seiner Aufgaben bestimmt sind.

131

Die Befreiung von der Normverbrauchsabgabe gemäß § 3 Abs. 2 Z 3 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 tritt mit 1. Juli 2021 in Kraft und ist somit anwendbar, wenn die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe ab dem 1. Juli 2021 entsteht.

Maßgeblich ist dabei der Zeitpunkt des steuerbaren Vorgangs im Sinne des § 1 NoVAG 1991:

- Bei Kauf eines Neufahrzeuges bei einem inländischen Fahrzeughändler ist dies der Zeitpunkt der Lieferung (Z 1).
- Bei Erwerb eines Kraftfahrzeuges in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union durch einen Unternehmer oder bei Erwerb eines Neufahrzeuges in einem anderen Mitgliedstaat durch einen Endverbraucher ist dies der Zeitpunkt des Erwerbs (sog. innergemeinschaftlicher Erwerb) (Z 2).
- Im Falle des Auffangtatbestandes, bei dem weder eine Lieferung noch ein innergemeinschaftlicher Erwerb vorliegt, ist dies der Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung (Z 3).
- Im Falle der/s
  - Lieferung nach Z 4 ist dies der Zeitpunkt der Lieferung (Z 4).
  - Eigenverbrauchs ist dies der Zeitpunkt der Entnahme (Z 4).
  - Änderung der Nutzung ist dies der Zeitpunkt der Nutzungsänderung (Z 4).

132

Von der Befreiung von der Normverbrauchsabgabe gemäß § 3 Abs. 2 Z 3 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 sind auch Fälle mit einem Kaufvertragsdatum vor dem 1. Juli 2021 erfasst, wenn der maßgebliche Rechtsvorgang (z.B. die Lieferung) nach dem 1. Juli 2021 erfolgt.

133

Erfolgt der steuerpflichtige Vorgang (z.B. die Lieferung) vor dem 1. Juli 2021 (Tag des Inkrafttretens) ist eine Befreiung gemäß § 3 Abs. 2 Z 3 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 nicht möglich. Eine rückwirkende Steuerbefreiung scheidet aus.

134

Trotz des Umstandes, dass die Normverbrauchsabgabe bei Gebrauchtfahrzeugen, die unmittelbar aus dem Unionsgebiet importiert werden und im Unionsgebiet zugelassen waren, nach der Rechtslage im Inland im Zeitpunkt der Erstzulassung im Unionsgebiet bemessen wird (siehe Rz 930), kann die Befreiung gemäß § 3 Abs. 2 Z 3 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 auch bei solchen Gebrauchtfahrzeugen angewendet werden, die ein Erstzulassungsdatum im übrigen Unionsgebiet vor dem 1. Juli 2021 haben.

© Bundesministerium für Finanzen

135

Voraussetzung für die Befreiung von der Normverbrauchsabgabe ist die Bekanntgabe der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) und die Sperre des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank nach § 30a KFG 1967. Die Bekanntgabe der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) an das zuständige Finanzamt ist materiell-rechtliche Voraussetzung und muss vorliegen, damit die Steuerbefreiung beansprucht werden kann.

Bei Lieferungen durch einen befugten Fahrzeughändler hat die Sperrsetzung des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank ehestmöglich (eine 4-wöchige Frist sollte keinesfalls überschritten werden) über FinanzOnline durch diesen zu erfolgen. Bei anderen Unternehmern bzw. bei Privaten ist ein Antrag auf Sperrsetzung mittels der amtlichen Formulare (NOVA 4) einzubringen (VwGH 24.01.2017, Ro 2016/16/0001).

136

Grundsätzlich unterliegen solche Kraftfahrzeuge der Kraftfahrzeugsteuer nur dann, wenn diese nach § 59 Abs. 2 KFG 1967 von der Pflicht zum Abschluss einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung befreit sind und damit nicht der motorbezogenen Versicherungssteuer unterliegen. In diesen Fällen ist die Befreiungsbestimmung des § 2 Abs. 1 Z 1 KfzStG 1992 anwendbar, womit diese Kraftfahrzeuge zwar grundsätzlich der Kraftfahrzeugsteuer unterliegen, jedoch befreit werden.

Wird jedoch eine freiwillige Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung abgeschlossen, unterliegt das Kraftfahrzeug der motorbezogenen Versicherungssteuer und die Befreiungsbestimmung gemäß § 4 Abs. 3 Z 1 VersStG 1953 kommt zur Anwendung (siehe Rz 1401 sowie Rz 1634).

137

Bei Einsatzfahrzeugen (zur Verwendung durch eine Gebietskörperschaft im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Justizwache sowie durch das Bundesheer) handelt es um für spezielle Zwecke eingesetzte Kraftfahrzeuge, welche für diese Belange auch entsprechend ausgerüstet sind.

Die Verwendung des Kraftfahrzeuges durch eine Gebietskörperschaft im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes liegt vor, wenn das Kraftfahrzeug durch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes im Sinne des § 5 Sicherheitspolizeigesetz verwendet wird. Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind:

1. Angehörige des Wachkörpers Bundespolizei,
2. Angehörige der Gemeindewachkörper,
3. Angehörige des rechtskundigen Dienstes bei Sicherheitsbehörden, wenn diese Organe zur Ausübung unmittelbarer Befehls- und Zwangsgewalt ermächtigt sind, und

4. sonstige Angehörige der Landespolizeidirektionen und des Bundesministeriums für Inneres, wenn diese Organe die Grundausbildung für den Exekutivdienst (Polizeigrundausbildung) absolviert haben und zur Ausübung unmittelbarer Befehls- und Zwangsgewalt ermächtigt sind.

138

Kraftfahrzeuge, die als Einsatzfahrzeuge zur Verwendung durch eine Gebietskörperschaft im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Justizwache sowie durch das Bundesheer zur Erfüllung seiner Aufgaben bestimmt sind, werden in aller Regel über die Bundesbeschaffung GmbH (BB-GmbH) erworben.

139

Eine spezielle Ausrüstung des Kraftfahrzeuges sowie ein entsprechender Erwerber (ua. BB-GmbH) dienen dabei als Indizien für die Verwendung zu dem begünstigten Zweck. Hinsichtlich der speziellen Ausrüstung muss eine funktionelle Nutzbarkeit zu Einsatzzwecken im Rahmen der Aufgaben des Sicherheitsdienstes vorliegen. Eine luxuriöse oder nur dem Komfort dienende Ausstattung spricht gegen die Eigenschaft als Einsatzfahrzeug.

Zudem kann die von der Zulassungsbehörde in der Zulassungsbescheinigung einzutragende Verwendungsbestimmung herangezogen werden. In Betracht kommende Verwendungsbestimmungen gemäß Anlage 4 Zulassungsstellenverordnung:

- 72: zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes bestimmt
- 79: zur Verwendung im Bereich des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung bestimmt

140

Eine vom Endkunden unterfertigte Bestätigung, dass der begünstigte Verwendungszweck vorliegt und daher die Befreiung in Anspruch genommen wird, stellt ein zusätzliches Mittel zum Nachweis der begünstigten Verwendung dar.

141

Für Kraftfahrzeuge, die gemäß § 20 Abs. 1 Z 4 lit. a, b, oder h KFG 1967 mit einem fix montierten Blaulicht ausgestattet werden dürfen, stehen die Befreiungen jedenfalls zu.

142

Die Befreiungen von der Normverbrauchsabgabe, der motorbezogenen Versicherungssteuer und der Kraftfahrzeugsteuer stehen zudem für Kraftfahrzeuge zu, deren Kennzeichen zur Bezeichnung des sachlichen Bereiches mit folgenden Abkürzungen beginnen (gefolgt von Bundeswappen und Ziffer(n), § 26 KDV 1967):

© Bundesministerium für Finanzen

	Sachlicher Bereich	Befreiungen
BP	Kraftfahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich der Bundespolizei bestimmt sind	Ja
JW	Kraftfahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich der Justizwache bestimmt sind	Ja
BH	Heeresfahrzeuge	Ja

Andere nicht von diesen Befreiungsbestimmungen umfasste Einrichtungen sind:

	Sachlicher Bereich	Befreiungen
BD	Omnibusse, die zur Verwendung im Kraftfahrlinienverkehr der Österreichischen Bundesbahnen und der Post- und Telegraphenverwaltung (Bundesbusdienst) bestimmt sind	Nein*
FV	Kraftfahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich der Finanzverwaltung bestimmt sind	Nein
FW	Kraftfahrzeuge, die zur Verwendung für die Feuerwehr bestimmt sind	Nein*
PT	Kraftfahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich der Post bestimmt sind	Nein
A	Kraftfahrzeuge, die zur Verwendung für den Bundespräsidenten, die Präsidenten des Nationalrates, die Präsidenten des Bundesrates, die Mitglieder der Bundesregierung, die Staatssekretäre, die Mitglieder der Volksanwaltschaft, den Präsidenten oder Vizepräsidenten des Rechnungshofes, des Verfassungsgerichtshofes und Verwaltungsgerichtshofes oder des Obersten Gerichtshofes bestimmt sind	Nein
B, K, N, O, S, St, T, V, W	Kraftfahrzeuge, die zur Verwendung für die Präsidenten der Landtage sowie für die Mitglieder der Landesregierungen sowie für die Mitglieder der Landesvolksanwaltschaften bestimmt sind	Nein

* eigene Befreiungsbestimmungen für Omnibusse (siehe Rz 559, 1410 und 1637) und Feuerwehrfahrzeuge (siehe Rz 123 bis 129).

A.3.5. Miet-, Taxi- und Gästewagen

143

Gemäß § 3 Abs. 3 Z 3 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 (Rechtslage ab 1. Juli 2021) bzw. § 3 Z 3 TS 3 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 24/2007 (Rechtslage bis 30. Juni 2021) sowie gemäß § 4 Abs. 3 Z 4 VersStG 1953 und § 2 Abs. 1 Z 4 KfzStG 1992 sind Miet-, Taxi- und Gästewagen

von der Normverbrauchsabgabe, der motorbezogenen Versicherungssteuer sowie der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Unter Miet-, Taxi- und Gästewagen sind Kraftfahrzeuge im Sinne des § 3 Abs. 1 Z 2 bis 4 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996, BGBl. Nr. 112/1996 (GelverkG), zu verstehen (vgl. VwGH 19.10.1981, 1321/79). Das sind Kraftfahrzeuge, die der gewerblichen Personenbeförderung dienen. Es ist eine Konzession und eine Beistellung eines Lenkers erforderlich (siehe Rz 20).

Näheres zu den allgemeinen Bedingungen der Inanspruchnahme der Befreiung von der Normverbrauchsabgabe siehe Rz 689 bis 697.

Näheres zu den allgemeinen Bedingungen der Inanspruchnahme der Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer und der motorbezogenen Versicherungssteuer siehe Rz 1400 sowie Rz 1630.

144

Die Inanspruchnahme der Steuerbefreiungen hat zur Voraussetzung, dass das Kraftfahrzeug zu mehr als 80% der gewerblichen Personenbeförderung dient.

145

Die Inanspruchnahme der Steuerbefreiungen hat zudem zur Voraussetzung, dass das Kraftfahrzeug hinsichtlich des äußeren Erscheinungsbilds und der Merkmale (Typ, Ausstattung, Sitzplätze) unzweifelhaft für den begünstigten Zweck genutzt werden kann.

Die Verwendung für den befreiten Zweck ist beispielsweise gänzlich ausgeschlossen im Fall eines Sportwagens mit zwei Sitzen und nur sehr begrenztem Raum für den Transport von Gepäck. Dieses Kraftfahrzeug ist augenscheinlich nicht für den Transport von Gästen und deren Gepäck geeignet.

146

Das Mietwagengewerbe umfasst die Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises mit Omnibussen, unter Beistellung des Lenkers auf Grund besonderer Aufträge (Bestellungen). Faktisch ist dies nur im Zusammenhang mit Kleinbussen relevant, da Omnibusse selbst nicht steuerbar sind.

147

Unter Taxigewerbe fällt die Personenbeförderung mit Personenkraftwagen, die zu jedermanns Gebrauch an öffentlichen Orten bereitgehalten werden oder durch Zuhilfenahme von Kommunikationsdiensten angefordert werden (Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi). Es umfasst auch die alleinige Beförderung von Sachen, die von einer Person ohne Zuhilfenahme technischer Hilfsmittel getragen

werden können, sowie die Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises aufgrund besonderer Aufträge (z.B. Schülertransport).

148

Nach § 3 Abs. 1 Z 4 GelverkG darf die Konzession betreffend Gästewagen-Gewerbe ("Hotelwagen") unter anderem nur für die Beförderung der Wohngäste (Pfleglinge) und der Bediensteten von Gastgewerbebetrieben mit Beherbergung von Gästen, von Heilanstalten, von Erholungsheimen und dergleichen durch die Kraftfahrzeuge dieser Unternehmen vom eigenen Betrieb zu Aufnahmestellen des öffentlichen Verkehrs und umgekehrt (Gästewagengewerbe) erteilt werden. Darüber hinaus können für die Beurteilung der Steuerbefreiung auch sonstige Fahrten mit Hotelgästen, wie beispielsweise Ausflugsfahrten, die Beförderung zu Schiliften oder Bädern in die 80%-Grenze eingerechnet werden. Sonstige betriebliche Fahrten (z.B. Einkaufsfahrten) bleiben ausgeklammert.

149

So genannte „Leihfahrzeuge“ (ohne Beistellung eines Lenkers – siehe Rz 19) sind nicht als Miet-, Taxi und Gästewagen befreit (vgl. VwGH 19.10.1981, 1321/79). In Feld A4 der Zulassungsbescheinigung (Verwendungsbestimmung) scheint bei diesen Kraftfahrzeugen in der Regel der Code „22“ auf. Es besteht eine eigene Befreiungsbestimmung für Leihfahrzeuge (siehe Rz 684, Befreiung für kurzfristige Vermietung). Eine Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer oder der Kraftfahrzeugsteuer besteht nicht.

150

Als Hinweis für eine Nutzung für den begünstigten Zweck kann bei der Beurteilung der Steuerfreiheit die von der Zulassungsbehörde in der Zulassungsbescheinigung eingetragene Verwendungsbestimmung herangezogen werden.

In Betracht kommende Verwendungsbestimmungen gemäß Anlage 4 Zulassungsstellenverordnung:

- 25: Taxigewerbe
- 29: Ausflugs-, Stadtrundfahrten-, Mietwagen- oder Gästewagengewerbe

Es ist auch der Eintrag beider Verwendungsbestimmungen 25 und 29 möglich. In früheren Zulassungsbescheinigungen kann die Verwendungsbestimmung 21: „zur Verwendung für die entgeltliche Personenbeförderung bestimmt“ eingetragen sein. Diese kann ebenfalls als ein Kriterium für die Inanspruchnahme der Befreiung herangezogen werden.

151

Ein Fehlen einer solchen Eintragung ist ein Indiz, dass die begünstigte Nutzung nicht ausgeübt wird und somit die Voraussetzungen der Befreiungen nicht vorliegen.

© Bundesministerium für Finanzen

Eine entsprechende Eintragung der Verwendungsbestimmung in der Zulassungsbescheinigung alleine ist allerdings noch nicht ausreichend, um das Vorliegen der Voraussetzungen für die Befreiung nachzuweisen.

Neben der eingetragenen Verwendungsbestimmung in der Zulassungsbescheinigung sind bei der Beurteilung der Zuerkennung der Befreiung weitere Kriterien heranzuziehen (z.B. Nachweis eines ordnungsgemäß geführten Fahrtenbuchs, äußere Merkmale des Kraftfahrzeuges, Unternehmenszweck, Taxameter).

152

Stellt ein Finanzamt oder ein Versicherungsunternehmen fest, dass ein befreites Kraftfahrzeug nicht im geforderten Ausmaß (daher zu mehr als 80%) für den befreiten Zweck verwendet wird oder eine Verwendung für den befreiten Zweck gänzlich ausgeschlossen ist, ist trotz Vorliegens einzelner Kriterien die Befreiung abzuerkennen oder zu versagen.

Stellt der Versicherer fest, dass die Befreiung zu Unrecht in Anspruch genommen wurde, hat er eine Meldung an das zuständige Finanzamt zu machen. Darüber hinaus kann der Versicherer gemäß § 6 Abs. 3 Z 7 VersStG 1953 für das laufende und die zwei vorangegangenen Kalenderjahre die unrichtige Berechnung berichtigen.

Das Finanzamt Österreich hat Nachforderungen, welche nicht durch den Versicherer berichtigt worden sind, mit Haftungsbescheid dem Versicherer oder mit Abgabenbescheid unmittelbar dem Versicherungsnehmer vorzuschreiben. Dies kann bis zum Ablauf der Verjährungsfrist erfolgen.

Randzahlen 153 bis 199: *derzeit frei*

A.3.6. Menschen mit Behinderungen

200

Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderungen sind unter bestimmten Umständen von

- der Normverbrauchsabgabe
  - § 3 Abs. 2 Z 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 (Rechtslage ab 1. Juli 2021)
  - § 3 Z 5 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 103/2019 (Rechtslage bis 30. Juni 2021)
- der motorbezogenen Versicherungssteuer (§ 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953)
- der Kraftfahrzeugsteuer (§ 2 Abs. 1 Z 12 KfzStG 1992)

befreit. Es sind dabei je nach Rechtslage unterschiedliche Voraussetzungen und Verfahrensschritte gegeben.

A.3.6.1. Allgemeines

A.3.6.1.1. Benutzung des Kraftfahrzeuges

201

Voraussetzung für alle Befreiungen ist die vorwiegende Verwendung des Kraftfahrzeuges durch den Menschen mit Behinderung zur persönlichen Fortbewegung. Die vorwiegende Verwendung muss zur Erlangung der Befreiung glaubhaft gemacht werden (z.B. Bejahung einer diesbezüglichen außergewöhnlichen Belastung im Rahmen der Einkommensteuer- oder Arbeitnehmerveranlagung). Zur vorwiegenden Verwendung siehe Rz 202 ff.

202

Der Verwendung des Kraftfahrzeuges durch den Menschen mit Behinderungen steht es gleich, wenn Dritte das Kraftfahrzeug für Zwecke des Menschen mit Behinderung (z.B. Fahrten zur Apotheke) benutzen, oder die Fahrt der Haushaltsführung (z.B. Einkaufsfahrten) des Menschen mit Behinderung dient. Der Begriff „Haushaltsführung“ umfasst nicht nur die Haushaltsführung im engeren Sinn, sondern auch die Erwerbstätigkeit einer behinderten Person.

203

Eine betriebliche Nutzung (z.B. im Rahmen eines Einzelunternehmens) des Kraftfahrzeuges - unabhängig davon, in welchem Ausmaß die betriebliche Nutzung erfolgt - steht der Befreiung nicht entgegen, solange sie vorwiegend der persönlichen Fortbewegung des Menschen mit Behinderung dient und die übrigen Voraussetzungen gegeben sind. Die Sicherung des Lebensunterhaltes ist auf jeden Fall der persönlichen Fortbewegung des Menschen mit Behinderung zuzuordnen. Die Befreiung steht nicht zu, wenn das Kraftfahrzeug im Betrieb einer behinderten Person verwendet und (auch) von nicht behinderten Mitarbeitern im Betrieb zu 20% oder mehr benutzt wird.

204

Erlangt ein Finanzamt Kenntnis davon, dass ein Kraftfahrzeug nicht vorwiegend zu Zwecken des Behinderten verwendet wird, hat es die erforderlichen Erhebungen durchzuführen und die Steuern nachzuerheben. Für Fahrzeughändler hinsichtlich der Normverbrauchsabgabebefreiung siehe Rz 226, für Versicherer hinsichtlich der Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer siehe Rz 315.

205

Die vorwiegende Beförderung des Menschen mit Behinderung (daher zu mehr als 80%) wird für die Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer und die Kraftfahrzeugsteuer durch die Zulassung des Kraftfahrzeuges auf den Menschen mit Behinderung glaubhaft gemacht. Diese Vorgehensweise kann auch für die Normverbrauchsabgabe (Rechtslage bis

30. Juni 2021) angewendet werden. Weitere Indizien können spezielle Umbauten für Zwecke des Menschen mit Behinderung oder der Umstand, dass auf den Menschen mit Behinderung kein anderes Kraftfahrzeug zugelassen ist, sein.

A.3.6.1.2. Nachweisdokumente

206

Für den Nachweis des Vorliegens einer Behinderung können je nach Gesetz und Rechtslage verschiedene Dokumente vorgelegt werden. Im Wesentlichen sind dabei relevant:

- Eintragung der Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel oder der Blindheit im Behindertenpass gemäß §§ 40 ff BBG (siehe Rz 207 ff) oder
- Ausweis gemäß § 29b StVO 1960 (siehe Rz 213 ff).

A.3.6.1.2.1. Behindertenpass gemäß §§ 40 ff Bundesbehindertengesetz (BBG)

207

Seit 1. Dezember 2019 erfolgt die Prüfung des Vorliegens einer Behinderung für die Inanspruchnahme der Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer nicht mehr durch Vorlage eines Behindertenpasses gemäß §§ 40 ff BBG, sondern ausschließlich durch einen Datenabgleich bei der Zulassungsstelle. Zu diesem Zweck wurden gemäß § 2 ANB-V, BGBl. II Nr. 270/2018, die Daten sämtlicher Inhaber eines Behindertenpasses mit entsprechender Eintragung elektronisch erfasst und durch das Sozialministeriumservice (Bundessozialamt) in das Zulassungssystem überspielt. Außerdem wurden sämtliche bei Versicherern erfasste Daten zu Menschen mit Behinderungen, die die Befreiungen in Anspruch nehmen, ebenso elektronisch erfasst und in das Zulassungssystem überführt. Durch diese Initialbefüllung wurden sämtliche Menschen mit Behinderungen, die eine Befreiung tatsächlich in Anspruch nehmen oder berechtigt wären, erfasst. Außerdem werden täglich neu hinzugekommene Anspruchsberechtigte erfasst oder bei Auslaufen des Anspruchs aus der Datenbank entfernt.

208

Für die Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer, der Normverbrauchsabgabe bis zum 1. Juli 2021 und der motorbezogenen Versicherungssteuer bis zum 1. Dezember 2019 kann bzw. konnte die Behinderung durch Vorlage eines Behindertenpasses gemäß §§ 40 ff BBG mit folgender Eintragung nachgewiesen werden:

- Feststellung der Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauernder Gesundheitsschädigung oder Blindheit
- Feststellung der Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauerhafter Mobilitätseinschränkung aufgrund einer Behinderung
- Der Inhaber des Passes ist blind oder hochgradig sehbehindert

Diese Eintragungen können durch folgende Piktogramme dargestellt sein:



Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauerhafter Mobilitätseinschränkung aufgrund einer Behinderung



Die Inhaberin oder der Inhaber des Passes ist blind.

209

Der Behindertenpass wird seit 1. September 2016 als Karte aus Polyvinylchlorid ausgegeben, ist neben anderen Sicherheitsmerkmalen mit einem Lichtbild ausgestattet und enthält:

- den Vor- und Familiennamen,
- das Geburtsdatum,
- eine allfällige Versicherungsnummer,
- den festgestellten Grad der Behinderung oder der Minderung der Erwerbsfähigkeit,
- das Antragsdatum und das Ausstellungsdatum,
- die ausstellende Behörde
- und eine allfällige Befristung.

Auf Antrag des Antragstellers werden die Art der Behinderung sowie bestimmte Feststellungen (wie z.B. die Feststellung der Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel, siehe Rz 208) eingetragen.

210

Ein Behindertenpass ist ungültig, wenn die behördlichen Eintragungen, Unterschriften oder Stempel unkenntlich geworden sind, das Lichtbild fehlt, den Besitzer nicht mehr einwandfrei

erkennen lässt oder Beschädigungen oder Merkmale seine Vollständigkeit, Einheit oder Echtheit in Frage stellen. Dies gilt insbesondere für Behindertenpässe in Papierform.

211

Seit dem Erlass des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales vom 25. September 1995, Zl. 45.360/3-7/95, können keine Pässe mit der Eintragung „dauernd stark gehbehindert“ mehr ausgestellt werden. Seither ist bei Vorliegen der Voraussetzungen ausnahmslos die Eintragung „Unzumutbarkeit der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel“ vorzunehmen.

Pässe mit der Bezeichnung der Art der Behinderung mit „dauernd stark gehbehindert“ kann es daher nur mit Ausstellungsdatum vor diesem Erlass geben.

Wird in einem Behindertenpass nur die Zusatzeintragung „gehbehindert“ vermerkt, kann er nicht als Nachweis der Behinderung herangezogen werden.

212

Ein vom Sozialministeriumservice erlassener Feststellungsbescheid gemäß § 14 Behinderteneinstellungsgesetz kann nicht als Nachweis der Behinderung herangezogen werden (BFG 22.08.2016, RV/7106342/2015).

A.3.6.1.2.2. Ausweis gemäß § 29b Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960)

213

Für die Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer, der Normverbrauchsabgabe bis zum 1. Juli 2021 und der motorbezogenen Versicherungssteuer bis zum 1. Dezember 2019 kann bzw. konnte die Behinderung durch Vorlage eines Ausweises gemäß § 29b StVO 1960 nachgewiesen werden.

214

Ab 1. Jänner 2014 ausgestellte Ausweise:

Inhabern eines Behindertenpasses gemäß §§ 40 ff BBG, die über die Zusatzeintragung „Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauerhafter Mobilitätseinschränkung aufgrund einer Behinderung“ verfügen, ist auf Antrag vom Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen (Sozialministeriumservice) ein Parkausweis auszufolgen. Dieser Ausweis dient dem Behindertenpassinhaber als Nachweis, dass er die in § 29b Abs. 2 bis 4 Straßenverkehrsordnung 1960 genannten Berechtigungen in Anspruch nehmen kann.

Die näheren Bestimmungen über diesen Ausweis sind in der Verordnung des Bundesministers für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz über die Ausstellung von

Behindertenpässen und von Parkausweisen, BGBl. II Nr. 495/2013 idF BGBl. II Nr. 263/2016, geregelt.

215

Von 1. Jänner 2001 bis 31. Dezember 2013 ausgestellte Ausweise:

Ab 1. Jänner 2001 wurde mit Verordnung (Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Ausweis für dauernd stark gehbehinderte Personen, Gehbehindertenausweisverordnung) festgelegt, wie der Ausweis für dauernd stark gehbehinderte Personen mit 1. Jänner 2001 auszusehen hatte. Die Ausstellung erfolgte auf Grund der Feststellung der dauernden starken Gehbehinderung durch die ausstellende Behörde. Diese Ausweise bleiben bis auf weiteres gültig und können für die Inanspruchnahme der Befreiung von der

- Kraftfahrzeugsteuer: ohne zeitliche Begrenzung und
- Normverbrauchsabgabe: bis 30. Juni 2021

genutzt werden.

216

Bis zum 31. Dezember 2000 ausgestellte Ausweise:

Gemäß § 29b Abs. 1 StVO 1960 hatte die Behörde (Bezirkshauptmannschaft, Magistrat) Personen, die dauernd stark gehbehindert sind, auf deren Ansuchen einen Ausweis über diesen Umstand auszufolgen. Die dauernde starke Gehbehinderung wurde mit ärztlichem Gutachten der Bezirksverwaltungsbehörde (polizeiamtsärztliches Gutachten) festgestellt.

Ausweise, die vor dem 1. Jänner 2001 ausgegeben wurden, blieben bis 31. Dezember 2015 gültig und waren bis dahin als Nachweis für die Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer und Kraftfahrzeugsteuer anzuerkennen. Danach musste ein neuer Ausweis beim Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen (Sozialministeriumservice) beantragt werden.

A.3.6.1.2.3. Feststellung im Sinne des § 36 Abs. 2 Z 3 Bundesbehindertengesetz (BBG)

217

Durch das Gutachten eines Arztes des zuständigen Landesinvalidenamtes konnte die Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauernder Gesundheitsschädigung festgestellt und nachgewiesen werden. Diese Möglichkeit des Nachweises gemäß § 36 Abs. 2 Z 3 TS 3 BBG idF BGBl. I Nr. 150/2002 wurde durch BGBl. I Nr. 136/2004 mit 31. Dezember 2004 gestrichen. Ein Nachweis der Behinderung mit einer solchen Feststellung, die vor dem 1. Jänner 2005 getroffen wurde, war für neu auf den Behinderten zugelassene Kraftfahrzeuge noch bis 31. Dezember 2018 möglich. Wurde die

Befreiungsbestimmung vor dem 1. Dezember 2019 gewährt, dann wurde sie im Rahmen der Initialbefüllung berücksichtigt und es ist kein neuerlicher Nachweis über die Behinderung zu erbringen (siehe Rz 291).

A.3.6.1.2.4. Ausländische Behindertenausweise

218

Da jeder Behinderte, der seinen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt in Österreich hat, einen Behindertenpass gemäß §§ 40 ff BBG und damit auch einen Parkausweis gemäß § 29b StVO 1960 beantragen kann, können ausländische Behindertenausweise oder Parkausweise nicht als Nachweis der Behinderung herangezogen werden. Eine Anerkennungsverpflichtung von EU-ausländischen Behindertenausweisen oder Parkausweisen in Österreich ist nicht gegeben.

A.3.6.2. Normverbrauchsabgabe

A.3.6.2.1. Rechtslage ab 1. Juli 2021 (BGBl. I Nr. 18/2021)

219

Die Befreiungsbestimmung des § 3 Abs. 2 Z 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 gilt ab 1. Juli 2021. Voraussetzung der Inanspruchnahme der Befreiung ist, dass bescheinigt wird, dass der Mensch mit Behinderung für das Kraftfahrzeug die Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953, in der jeweils geltenden Fassung, in Anspruch nimmt.

220

Die Befreiung gemäß § 3 Abs. 2 Z 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 kann in Anspruch genommen werden, wenn beim Kauf des Kraftfahrzeuges auch die Normverbrauchsabgabe zu entrichten wäre. Dies ist beispielsweise beim Kauf eines Neufahrzeuges beim Fahrzeughändler im Inland oder bei der erstmaligen Zulassung eines aus dem Ausland importierten Kraftfahrzeuges der Fall.

Wurde für ein Kraftfahrzeug die Normverbrauchsabgabe in Österreich bereits bei einem früheren steuerpflichtigen Vorgang entrichtet, wie dies beispielsweise bei Kauf eines Gebrauchtwagens im Inland der Fall ist, ist es nicht möglich, eine Befreiung in Anspruch zu nehmen, da zu diesem Zeitpunkt kein steuerpflichtiger Tatbestand gesetzt wird und somit keine Normverbrauchsabgabe zu entrichten ist.

221

Neben der Bescheinigung über die Inanspruchnahme der Steuerbefreiung gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 ist zudem die Bekanntgabe der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) und die Sperre des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank Voraussetzung für die

Befreiung von der Normverbrauchsabgabe. Die Bekanntgabe der Fahrzeugidentifikationsnummer an das zuständige Finanzamt ist materiell-rechtliche Voraussetzung und muss vorliegen, damit die Steuerbefreiung beansprucht werden kann.

A.3.6.2.1.1. Erwerb beim inländischen Fahrzeughändler

222

Bei Erwerb eines Kraftfahrzeuges bei einem inländischen Fahrzeughändler ist dem Fahrzeughändler innerhalb von zwei Wochen ab der Lieferung die Bescheinigung vorzulegen, dass für das Kraftfahrzeug die Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 in Anspruch genommen wird (z.B. durch das „Merkblatt zum Ansuchen um Gewährung der Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 und einer kostenlosen digitalen Vignette gemäß § 13 Abs. 3 Bundesstraßen-Mautgesetz 2002“). Diese wird bei der Zulassung des Kraftfahrzeuges in der Zulassungsstelle ausgestellt.

223

Bei Erwerb eines Kraftfahrzeuges bei einem inländischen Fahrzeughändler sind folgende Verfahrensschritte einzuhalten:

- Der Fahrzeughändler hat nach Hinweis auf die Inanspruchnahme der Befreiung durch den Menschen mit Behinderung das Kraftfahrzeug ohne Belastung mit Normverbrauchsabgabe zu liefern. Auf der Rechnung ist ein Vermerk über die Inanspruchnahme der Befreiung anzuführen.
- Der begünstigte Erwerber hat nun die Zulassung des Kraftfahrzeuges zu veranlassen. Zudem ist ein Ansuchen um Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer bei einer gemäß § 40a KFG 1967 für die Zulassung des Kraftfahrzeuges örtlich zuständigen Zulassungsstelle zu stellen.
- Die Zulassungsstelle wird bei Vorliegen der Voraussetzungen (siehe Rz 201 bis 218 sowie Rz 290 ff) die Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer gewähren und eine Bescheinigung über deren Inanspruchnahme ausstellen (z.B. durch das „Merkblatt zum Ansuchen um Gewährung der Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 und einer kostenlosen digitalen Vignette gemäß § 13 Abs. 3 Bundesstraßen-Mautgesetz 2002“). Die Bescheinigung muss dem Fahrzeughändler innerhalb von zwei Wochen ab der Lieferung vorgelegt werden.
- Der Fahrzeughändler hat das Kraftfahrzeug, für welches die Befreiung gewährt wurde, unverzüglich nach Vorlage der Bescheinigung über FinanzOnline in der Genehmigungsdatenbank zu sperren. Eine Anleitung über die Fahrzeugsperre findet sich auf der Website des Bundesministeriums für Finanzen. Bei der Begründung ist „Befreiung nach § 3 Abs. 2 Z 2 NoVAG“ auszuwählen.

224

Die Bescheinigung über die Inanspruchnahme der Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 ist in die Aufzeichnungen des Fahrzeughändlers aufzunehmen.

Daneben hat der Fahrzeughändler in seinen Aufzeichnungen festzuhalten:

- den Namen und die Anschrift des Menschen mit Behinderung,
- die Art, Marke und Type des Kraftfahrzeuges samt Fahrzeugidentifizierungsnummer (FIN).

Der Fahrzeughändler hat die Aufzeichnungen so zu führen, dass im Fall einer Überprüfung durch die Finanzverwaltung das Vorliegen der Voraussetzungen der Befreiung leicht überprüft und nachvollzogen werden kann. Sämtliche Angaben zu den Voraussetzungen einer Steuerbefreiung nach § 3 Abs. 2 Z 2 NoVAG 1991 können vom zuständigen Finanzamt überprüft werden. Unwahre oder unvollständige Angaben können finanzstrafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen.

225

Wird die Bescheinigung über die Inanspruchnahme der Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 dem Fahrzeughändler nicht innerhalb der zweiwöchigen Frist vorgelegt, geht die Steuerschuld auf den Erwerber des Kraftfahrzeuges über.

Der Fahrzeughändler hat in diesen Fällen unverzüglich die Sperre des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank nach § 30a KFG 1967 zu veranlassen und das zuständige Finanzamt über den Übergang der Steuerschuld in Kenntnis zu setzen. Für die Benachrichtigung des Finanzamtes ist das Formular NOVA 7 zu verwenden (siehe Rz 1052). Das Finanzamt hat bei unberechtigter Inanspruchnahme der Befreiung den Steuerschuldner aufzufordern, eine Anmeldung über die zu entrichtende Normverbrauchsabgabe einzureichen.

Wird das zuständige Finanzamt über den Übergang der Steuerschuld nicht in Kenntnis gesetzt, bleibt neben dem Empfänger der Leistung der Unternehmer, als Gesamtschuldner im Sinne des § 6 Abs. 1 BAO, Abgabenschuldner.

226

Kommt es auf Grund der Nichtvorlage der Bescheinigung über die Inanspruchnahme der Befreiung gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 beim Fahrzeughändler zum Übergang der Steuerschuld auf den Erwerber des Kraftfahrzeuges, hat dieser beim zuständigen Finanzamt die Bescheinigung vorzulegen. Kann die Bescheinigung auch an dieser Stelle nicht vorgelegt

werden, ist eine Anmeldung über die zu entrichtende Normverbrauchsabgabe (mittels Formular NOVA 2) einzureichen.

227

Die Befreiung von der Normverbrauchsabgabe gemäß § 3 Abs. 2 Z 2 NoVAG 1991 kann bei Erwerb eines neuen Kraftfahrzeuges bei einem inländischen Fahrzeughändler ausschließlich bei diesem Fahrzeughändler in Anspruch genommen werden. Eine Vergütung beim Finanzamt ist nicht möglich.

Wurde die Normverbrauchsabgabe vom Menschen mit Behinderung fälschlicherweise an den Fahrzeughändler entrichtet und in der Abgabenerklärung beim zuständigen Finanzamt angemeldet, obwohl die Befreiung gemäß § 3 Abs. 2 Z 2 NoVAG 1991 zusteht, kann eine Berichtigung gemäß § 8 NoVAG 1991 durch den Fahrzeughändler erfolgen. Dieser hat die Rechnung zu berichtigen und die fälschlicherweise entrichtete Normverbrauchsabgabe an den Käufer zurückzuzahlen.

228

Die Ausführungen in diesem Abschnitt gelten auch für die Fälle, in denen zwar nicht von einem inländischen Fahrzeughändler erworben wird, jedoch von einem anderen inländischen Unternehmer (z.B. Taxi, Miet- oder Gästewagen).

Da diese Unternehmer keine Sperren in der Genehmigungsdatenbank setzen können, müssen sie das zuständige Finanzamt über die bevorstehende Lieferung in Kenntnis setzen. Dies hat im Rahmen der Freischaltung des Kraftfahrzeuges vor der Lieferung durch den Hinweis am übermittelten Formular NOVA 4 zu erfolgen. Das zuständige Finanzamt setzt in diesen Fällen die Sperre in der Genehmigungsdatenbank.

> *Beispiel:*
>
> *Ein Taxiunternehmer verkauft sein Taxi an einen Menschen mit Behinderung. Durch die Lieferung des befreiten Kraftfahrzeuges wird der Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991 erfüllt (siehe Rz 450 f). Liegen die Voraussetzungen für die Befreiung (siehe Rz 222 ff) vor und werden erbracht, steht die Befreiung zu. Der Taxiunternehmer hat keine Normverbrauchsabgabe zu berechnen und abzuführen.*
>
> *Vor der Zulassung des Kraftfahrzeuges muss allerdings die Sperrsetzung in der Genehmigungsdatenbank freigeschaltet werden. Hierfür hat der Taxiunternehmer das Formular NOVA 4 beim zuständigen Finanzamt einzubringen. Auf diesem ist die Lieferung an einen Menschen mit Behinderung zu vermerken. Nach der Zulassung auf den Menschen mit Behinderung wird das Kraftfahrzeug wieder durch das Finanzamt mit einer Zulassungssperre versehen.*

A.3.6.2.1.2. Sonstige Fälle

229

Die erstmalige Zulassung im Inland nach einem Import eines Gebrauchtfahrzeuges aus dem Ausland ist, im Gegensatz zum Erwerb eines inländischen Gebrauchtfahrzeuges, grundsätzlich normverbrauchsabgabepflichtig. Die Befreiung für Menschen mit Behinderungen nach § 3 Abs. 2 Z 2 NoVAG 1991 ist somit anwendbar, wenn ein Gebrauchtfahrzeug für Zwecke der Beförderung eines Menschen mit Behinderung importiert wird. Auch in Fällen, in denen ein Fahrzeughändler für einen Menschen mit Behinderung ein Gebrauchtfahrzeug aus dem Ausland importiert, ist die Befreiung anwendbar.

230

In den Fällen, in denen die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe nicht aufgrund einer inländischen Lieferung (siehe dazu näher Rz 222 ff) entsteht, sondern etwa aufgrund eines innergemeinschaftlichen Erwerbs (§ 1 Z 2 NoVAG 1991) oder der erstmaligen Zulassung (§ 1 Z 3 NoVAG 1991), ist die Bescheinigung über die Inanspruchnahme der Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 innerhalb von zwei Wochen ab dem Tag der Zulassung dem zuständigen Finanzamt vorzulegen.

Die Zulassung eines importierten Kraftfahrzeuges ist jedoch nur unter vorheriger Freischaltung in der Genehmigungsdatenbank möglich. Hierzu ist ein Antrag mittels Formular NOVA 4 beim zuständigen Finanzamt durch den Zulassungswerber einzubringen.

231

Neben der Bescheinigung über die Inanspruchnahme der Befreiung gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 ist dem zuständigen Finanzamt die Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) bekanntzugeben. Mit der Bescheinigung ist zudem ein Antrag auf Sperrsetzung des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank nach § 30a KFG 1967 mittels Formular NOVA 4 einzubringen.

Das zuständige Finanzamt hat, nach dem das Formular vorgelegt wurde, die Sperre des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank zu veranlassen.

232

Wird die Bescheinigung über die Inanspruchnahme der Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 nicht vorgelegt, hat das Finanzamt der Person, die die Befreiung unberechtigt in Anspruch genommen hat, die Normverbrauchsabgabe mit Bescheid vorzuschreiben. Die Steuerschuld entsteht in diesen Fällen mit Ablauf der zweiwöchigen Frist (siehe Rz 1053).

© Bundesministerium für Finanzen

Legt diese Person in der Folge die Bescheinigung vor, dass für den Zeitpunkt der Tatbestandsverwirklichung die Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 (unter Umständen rückwirkend) in Anspruch genommen wurde, ist der Bescheid, mit welchem die Normverbrauchsabgabe vorgeschrieben wurde, aufzuheben.

In diesem Sinne ist somit auch in Fällen vorzugehen, in denen im Zeitpunkt der Tatbestandsverwirklichung zwar schon ein Antrag auf Ausstellung eines Behindertenpasses beim Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen (Sozialministeriumservice) eingebracht, aber noch nicht positiv erledigt wurde. Voraussetzung hierfür ist, dass das Ansuchen um Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer spätestens innerhalb der zweiwöchigen Frist ab Lieferung bzw. Zulassung (siehe Rz 223 sowie Rz 230) bei einer Zulassungsstelle gestellt wird. Das Datum, an dem das Ansuchen um Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer gestellt wurde, wird auf der rückwirkend ausgestellten Bescheinigung über die Inanspruchnahme der Befreiung angeführt. Sobald die Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer rückwirkend zuerkannt wird und die Bescheinigung über die Inanspruchnahme beim Finanzamt vorgelegt wird, ist der ursprüngliche Normverbrauchsabgabe-Bescheid aufzuheben und die geleistete Normverbrauchsabgabe zu erstatten.

233

Der Wegfall der Befreiungsvoraussetzungen nach § 3 Abs. 2 Z 2 NoVAG 1991 (z.B. bei Ableben des Menschen mit Behinderung, bei Wegfall der Behinderung, bei Auslaufen der Befristung des Behindertenpasses oder bei Verkauf des normverbrauchsabgabebefreiten Kraftfahrzeuges) stellt für sich keinen steuerbaren Rechtsvorgang dar. Erst eine etwaige spätere Neuzulassung löst einen steuerbaren Vorgang gemäß § 1 Z 3 lit. b NoVAG 1991 aus.

In diesem Fall ist der Abgabenschuldner gemäß § 4 Z 2 NoVAG 1991 derjenige, für den das Kraftfahrzeug zugelassen wird, also der Zulassungswerber. Dieser hat eine Steueranmeldung (Formular NOVA 2) nach § 11 NoVAG 1991 abzugeben und die Normverbrauchsabgabe beim zuständigen Finanzamt zu entrichten. Im Zuge dessen wird die Sperrsetzung in der Genehmigungsdatenbank aufgehoben und eine Zulassung des Kraftfahrzeuges wird möglich. Gemäß § 5 Abs. 2 NoVAG 1991 ist die Abgabe in solchen Fällen nach dem ohne Umsatzsteuerkomponente ermittelten gemeinen Wert des Kraftfahrzeuges im Zeitpunkt der neuerlichen Zulassung zu bemessen.

Auf der Website des Versicherungsverbands Österreich kann abgefragt werden, ob eine bestimmte Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) mit einer Sperre in der Genehmigungsdatenbank eingetragen ist (https://gdb.vvo.at/kfz-finanzsperrauskunft/).

234

Gemäß § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 ist bei der neuerlichen Zulassung eines zuvor gemäß § 3 NoVAG 1991 befreiten Kraftfahrzeuges die Normverbrauchsabgabe nach jener Rechtslage zu bemessen, die im Zeitpunkt der erstmaligen (befreiten) Zulassung anzuwenden war. Dabei ist für die Bonus-Malus-Berechnung und den Abzugsbetrag die Wertentwicklung des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen (siehe Rz 936).

235

Die Lieferung eines Vorführkraftfahrzeuges stellt einen steuerbaren Vorgang gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 dar. Werden die Voraussetzungen der Befreiungsbestimmung gemäß § 3 Abs. 2 Z 2 NoVAG 1991 erfüllt, kann somit die Befreiung bei Erwerb eines Vorführkraftfahrzeuges in Anspruch genommen werden. Die Normverbrauchsabgabe muss in einem solchen Fall nicht an den liefernden Fahrzeughändler entrichtet werden.

236

Im Gegensatz zur bis 30. Juni 2021 in Kraft stehenden Rechtslage (siehe Rz 260) stellt die Lieferung eines zuvor im Rahmen einer „Tageszulassung“ auf den Fahrzeughändler selbst zugelassenen Kraftfahrzeuges einen steuerbaren Vorgang gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 dar.

Werden daher die Voraussetzungen der Befreiungsbestimmung gemäß § 3 Abs. 2 Z 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 erfüllt, kann diese Befreiung bei Erwerb eines solchen Kraftfahrzeuges in Anspruch genommen werden. Die Normverbrauchsabgabe muss in einem solchen Fall nicht an den liefernden Fahrzeughändler entrichtet werden.

Wurde jedoch die Frist der Zulassung auf den Fahrzeughändler von drei Monaten überschritten, entsteht die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe gemäß § 1 Z 3 NoVAG 1991 schon beim Fahrzeughändler mit dem Tag der Überschreitung (siehe Rz 669). Da bei der Lieferung eines solchen Kraftfahrzeuges kein normverbrauchsabgabepflichtiger Vorgang verwirklicht wird, kann die Befreiung für Menschen mit Behinderungen nicht in Anspruch genommen werden.

237

Im Gegensatz zur bis 30. Juni 2021 in Kraft stehenden Befreiungsbestimmung des § 3 Z 5 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 103/2019 (siehe Rz 261) sieht die Befreiungsbestimmung des § 3 Abs. 2 Z 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 ausdrücklich die Möglichkeit vor, die Befreiung auch dann in Anspruch zu nehmen, wenn das Kraftfahrzeug nicht an den Menschen mit Behinderung, sondern zu Zwecken der Finanzierung an einen anderen Unternehmer (Leasinggesellschaft) geliefert wird. Die Befreiung kann daher auch bei Erwerb eines Leasingfahrzeuges über eine Leasinggesellschaft in Anspruch genommen werden. Die Befreiung steht auch in Fällen zu, in denen der Leasingvertrag nicht mit dem Menschen mit

Behinderung selbst, sondern etwa mit einem Obsorgeberechtigten oder Partner des Menschen mit Behinderung abgeschlossen wurde, soweit das Kraftfahrzeug in der Folge im Sinne des § 4 Abs. 3 Z 9 lit. a VersStG 1953 auf den Menschen mit Behinderung zugelassen wird (siehe dazu Rz 283 ff). Es gilt zu beachten, dass die vorwiegende Verwendung des Kraftfahrzeuges durch den Menschen mit Behinderung zur persönlichen Fortbewegung vorliegen muss (siehe Rz 201 ff).

238

Die Befreiungsbestimmung gemäß § 3 Abs. 2 Z 2 NoVAG 1991 sieht keine Einschränkung auf bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen vor. Da die motorbezogene Versicherungssteuer auch jene Fahrzeugklassen erfasst, die auch der Normverbrauchsabgabe unterliegen, kann die Befreiung auf jedes Kraftfahrzeug im Sinne des § 2 Abs. 1 NoVAG 1991 angewendet werden.

Im Gegensatz zur bis 30. Juni 2021 in Kraft stehenden Befreiungsbestimmung des § 3 Z 5 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 103/2019, nach welcher in der Regel nur ein zur Zeit genutztes Kraftfahrzeug von der Normverbrauchsabgabe befreit werden kann (siehe Rz 240), kann die Befreiung gemäß § 3 Abs. 2 Z 2 NoVAG 1991 grundsätzlich für alle unter einem Wechselkennzeichen zugelassenen Kraftfahrzeuge in Anspruch genommen werden, da diese Kraftfahrzeuge auch von der motorbezogenen Versicherungssteuer befreit sein können. Sind mehrere Kraftfahrzeuge ohne Wechselkennzeichen auf den Menschen mit Behinderung zugelassen, steht die Befreiung allerdings nur für ein Kraftfahrzeug zu (siehe Rz 281).

A.3.6.2.2. Rechtslage ab 30. Oktober 2019 bis 30. Juni 2021

239

Seit dem 30. Oktober 2019 (BGBl. I Nr. 103/2019) werden Kraftfahrzeuge, die von Menschen mit Behinderungen zur persönlichen Fortbewegung verwendet werden, gemäß § 3 Z 5 NoVAG 1991 von der Normverbrauchsabgabe befreit, sofern das Kraftfahrzeug zur persönlichen Fortbewegung eines Menschen mit Behinderung verwendet wird. Der Mensch mit Behinderung muss über eine eigene Lenkerberechtigung verfügen oder glaubhaft machen, dass das Kraftfahrzeug vorwiegend für seine persönliche Beförderung benützt wird.

240

Es handelt sich um eine persönliche Steuerbefreiung, wodurch die Mobilität des Menschen mit Behinderung sichergestellt werden soll. Die Mobilität kann in der Regel durch ein Kraftfahrzeug sichergestellt werden. Es ist gesetzlich weder eine Mindestbehaltedauer noch eine Zeitspanne, die zwischen befreiten Erwerbsvorgängen liegen muss, vorgesehen.

241

Die Befreiung gemäß § 3 Z 5 NoVAG 1991 kann in Anspruch genommen werden, wenn beim Kauf des Kraftfahrzeuges auch Normverbrauchsabgabe zu entrichten wäre. Siehe dazu näher Rz 220.

242

Die Befreiung von der Normverbrauchsabgabe für Menschen mit Behinderungen gemäß § 3 Z 5 NoVAG 1991 trat am 30. Oktober 2019 in Kraft. Die Befreiung ist somit anwendbar, wenn Normverbrauchsabgabepflicht ab dem 30. Oktober 2019 entstanden ist.

Maßgeblich ist dabei der Zeitpunkt des steuerbaren Vorgangs im Sinne des § 1 NoVAG 1991:

- Bei Kauf eines Neufahrzeuges bei einem inländischen Fahrzeughändler ist dies der Zeitpunkt der Lieferung (Z 1).
- Bei Erwerb eines Kraftfahrzeuges in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union durch einen Unternehmer oder bei Erwerb eines Neufahrzeuges in einem anderen Mitgliedstaat durch einen Endverbraucher ist dies der Zeitpunkt des Erwerbs (sog. innergemeinschaftlicher Erwerb) (Z 2).
- Im Falle des Auffangtatbestandes, bei dem weder eine Lieferung noch ein innergemeinschaftlicher Erwerb vorliegt, ist dies der Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung (Z 3).
- Im Falle der/s
  - Lieferung nach Z 4 ist dies der Zeitpunkt der Lieferung (Z 4)
  - Eigenverbrauchs ist dies der Zeitpunkt der Entnahme (Z 4)
  - Änderung der Nutzung ist dies der Zeitpunkt der Nutzungsänderung (Z 4)

243

Von der Befreiung für Menschen mit Behinderungen sind daher auch Fälle mit einem Kaufvertragsdatum vor dem 30. Oktober 2019 erfasst, wenn der maßgebliche Rechtsvorgang (z.B. die Lieferung) nach dem 29. Oktober 2019 erfolgte.

244

Erfolgte der steuerpflichtige Vorgang (z.B. die Lieferung) vor dem 30. Oktober 2019 (Tag des Inkrafttretens) ist eine Befreiung gemäß § 3 Z 5 NoVAG 1991 nicht möglich. Eine rückwirkende Steuerbefreiung ist nicht vorgesehen.

245

Die Befreiung steht für ein Kraftfahrzeug zu, welches vom Menschen mit Behinderungen zur persönlichen Fortbewegung verwendet wird, sofern der Mensch mit Behinderung

- eine eigene Lenkerberechtigung hat oder glaubhaft macht, dass das Kraftfahrzeug vorwiegend für seine persönliche Beförderung benützt wird (siehe dazu näher Rz 201 ff) und
- die Behinderung ausschließlich durch die Eintragung „Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel“ oder „Blindheit“ im Behindertenpass gemäß §§ 40 ff BBG oder durch einen gültigen Ausweis gemäß § 29b StVO 1960 („Parkausweis“) nachgewiesen wird (siehe dazu näher Rz 206 ff).

246

Die Möglichkeit der Befreiung gemäß § 3 Z 5 NoVAG 1991 (Rechtslage bis 30. Juni 2021) besteht, soweit das Kraftfahrzeug zur persönlichen Beförderung eines Menschen mit Behinderung verwendet wird. Unter der Bedingung der Glaubhaftmachung, dass das Kraftfahrzeug vorwiegend für die persönliche Beförderung des Menschen mit Behinderung benützt wird, ist es daher möglich, dass Obsorgeberechtigte die Befreiung für ihr Kind in Anspruch nehmen. Die Glaubhaftmachung kann beispielsweise durch die Zulassung auf das behinderte Kind erfolgen.

A.3.6.2.2.1. Erwerb beim inländischen Fahrzeughändler

247

Die Befreiung gemäß § 3 Z 5 NoVAG 1991 kann im Falle des Erwerbs eines neuen Kraftfahrzeuges bei einem inländischen Fahrzeughändler ausschließlich bei diesem Fahrzeughändler in Anspruch genommen werden. Eine spätere Vergütung einer zunächst beim Fahrzeughändler entrichteten Normverbrauchsabgabe durch das Finanzamt ist nicht möglich. Die Ausführungen in diesem Abschnitt gelten mit Ausnahme der Regelung über die Sperrsetzung auch bei der Lieferung durch einen anderen Unternehmer (Taxi, Miet- oder Gästewagen) (siehe Rz 228).

Wurde die Normverbrauchsabgabe vom Menschen mit Behinderung fälschlicherweise an den Fahrzeughändler im Rahmen des Kaufpreises (laut Rechnung) entrichtet, obwohl die Befreiung gemäß § 3 Z 5 NoVAG 1991 zustand, kann eine Berichtigung gemäß § 8 NoVAG 1991 durch den Fahrzeughändler erfolgen. Dieser hat die Rechnung zu berichtigen und die fälschlicherweise entrichtete Normverbrauchsabgabe an den Käufer zurückzuzahlen. Dies gilt unabhängig davon, ob der Händler die Normverbrauchsabgabe bereits angemeldet und abgeführt hat.

248

Der Fahrzeughändler hat das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen (siehe Rz 245) für eine Steuerbefreiung nach § 3 Z 5 NoVAG 1991 nachweislich zu prüfen und diese Überprüfung bzw. deren Ergebnisse in seinen Aufzeichnungen festzuhalten.

249

Die Glaubhaftmachung der oben angeführten Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung (siehe Rz 245) könnte beispielsweise durch Unterzeichnung der folgenden Erklärung durch den Menschen mit Behinderung oder dessen gesetzlichen Vertreter bekräftigt werden. Der Fahrzeughändler hat die unterzeichnete Erklärung zu seinen Aufzeichnungen zu nehmen und nach den Bestimmungen der BAO sieben Jahre aufzubewahren:

> *„Ich erkläre hiermit, dass das bezeichnete Kraftfahrzeug vorwiegend zu meiner persönlichen Fortbewegung und für Fahrten, die meinen Zwecken und meiner Haushaltsführung dienen, verwendet wird und dass ich für kein anderes Kraftfahrzeug eine Befreiung von der Normverbrauchsabgabe beansprucht habe. Fallen die Voraussetzungen für die Befreiung von der Normverbrauchsabgabe weg, werde ich das zuständige Finanzamt unverzüglich in Kenntnis setzen.“*

250

Da die Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzungen geprüft und dokumentiert werden muss, ist dem Fahrzeughändler der Nachweis der Behinderung durch eine Eintragung „Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel“ oder der „Blindheit“ im Behindertenpass gemäß §§ 40 ff BBG oder einen gültigen Parkausweis gemäß § 29b StVO 1960 zu erbringen. Beim Fahrzeughändler müssen diese im Original vorgelegt werden.

251

Der Fahrzeughändler ist zur Anfertigung und Aufbewahrung einer Kopie der Nachweisdokumente verpflichtet. Zudem hat er die ausstellende Behörde, Geschäftszahl oder laufende Nummer und das Ausstellungsdatum des Behindertenpasses gemäß §§ 40 ff BBG bzw. des Ausweises gemäß § 29b StVO 1960 in seinen Aufzeichnungen festzuhalten.

252

Ist der Mensch mit Behinderung im Besitz einer Lenkerberechtigung, ist auch von dieser eine Kopie anzufertigen und in die Aufzeichnungen aufzunehmen.

253

Der Fahrzeughändler hat darüber hinaus in seinen Aufzeichnungen

- den Namen und die Anschrift des Menschen mit Behinderung,
- die ausstellende Behörde, Geschäftszahl oder laufende Nummer und das Ausstellungsdatum der Lenkerberechtigung sowie
- die Art, Marke und Type des Kraftfahrzeuges samt Fahrzeugidentifizierungsnummer (FIN) festzuhalten.

© Bundesministerium für Finanzen

254

Der Fahrzeughändler hat die Aufzeichnungen so zu führen, dass im Fall einer Überprüfung durch die Finanzverwaltung das Vorliegen der Voraussetzungen der Befreiung leicht überprüft und nachvollzogen werden kann. Sämtliche Angaben zu den Voraussetzungen einer Steuerbefreiung nach § 3 Z 5 NoVAG 1991 können vom zuständigen Finanzamt überprüft werden. Unwahre oder unvollständige Angaben können finanzstrafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen.

255

Wurde dem Fahrzeughändler die Zulassungsbescheinigung vorgelegt, um die Zulassung auf den Menschen mit Behinderung nachzuweisen, ist unverzüglich die Fahrzeugsperre über FinanzOnline in der Genehmigungsdatenbank zu veranlassen. Eine Information über die Fahrzeugsperre findet sich auf der Website des Bundesministeriums für Finanzen (https://www.bmf.gv.at/themen/steuern/kraftfahrzeuge/Normverbrauchsabgabe-%C3%9Cbersicht/Normverbrauchsabgabe-und-Finanzsperrauskunft.html).

Wird dem Fahrzeughändler keine Zulassungsbescheinigung vorgelegt, ist fünf Werktage nach der Übergabe des Kraftfahrzeuges die Fahrzeugsperre über FinanzOnline in der Genehmigungsdatenbank zu veranlassen.

Bei der Begründung ist „Befreiung nach § 3 Ziffer 5 NoVAG“ auszuwählen.

A.3.6.2.2.2. Eigenimport

256

In Fällen des Eigenimports eines Kraftfahrzeuges hat der Mensch mit Behinderung, auf den bzw. für den ein Kraftfahrzeug zugelassen werden soll, die vorstehenden Voraussetzungen (siehe Rz 245) dem Finanzamt nachzuweisen bzw. glaubhaft zu machen. Insbesondere ist die Behinderung durch Vorlage der Nachweisdokumente (Behindertenpass gemäß §§ 40 ff BBG oder Parkausweis gemäß § 29b StVO 1960) im Original nachzuweisen, da die Erfüllung der Voraussetzungen dokumentiert werden muss. Die Fahrzeugsperre in der Genehmigungsdatenbank erfolgt durch das zuständige Finanzamt.

257

Die erstmalige Zulassung eines importierten Gebrauchtfahrzeuges aus dem Ausland ist, im Gegensatz zum Erwerb eines inländischen Gebrauchtfahrzeuges, grundsätzlich normverbrauchsabgabepflichtig. Die Befreiung für Menschen mit Behinderungen nach § 3 Z 5 NoVAG 1991 ist somit anwendbar (siehe Rz 220 sowie Rz 241).

© Bundesministerium für Finanzen

A.3.6.2.2.3. Besondere Fälle

258

Der Wegfall der Befreiungsvoraussetzungen nach § 3 Z 5 NoVAG 1991 (z.B. bei Verkauf des normverbrauchsabgabebefreiten Kraftfahrzeuges an eine nicht steuerbegünstigte Person) stellt für sich keinen steuerbaren Rechtsvorgang dar. Erst eine etwaige spätere Neuzulassung durch den Erwerber des gebrauchten Kraftfahrzeuges löst einen steuerbaren Vorgang gemäß § 1 Z 3 lit. b NoVAG 1991 aus (siehe Rz 233).

259

Die Lieferung eines Vorführkraftfahrzeuges stellt einen steuerbaren Vorgang gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 dar. Werden die Voraussetzungen der Befreiung gemäß des § 3 Z 5 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 103/2019 erfüllt, kann diese somit bei Erwerb eines Vorführkraftfahrzeuges in Anspruch genommen werden. Die Normverbrauchsabgabe muss in einem solchen Fall nicht an den liefernden Fahrzeughändler entrichtet werden.

260

Wird das Kraftfahrzeug vor der Lieferung durch den Fahrzeughändler selbst zugelassen („Tageszulassungen“), stellt schon dies gemäß § 1 Z 3 lit. a NoVAG 1991 einen steuerbaren Vorgang dar. Da der Fahrzeughändler selbst die Voraussetzungen für die Befreiung nicht erfüllt, da es sich bei dieser Befreiung um eine persönliche Steuerbefreiung handelt, kann die Befreiung gemäß § 3 Z 5 NoVAG 1991 von ihm nicht in Anspruch genommen werden. Eine nachträgliche Vergütung der Normverbrauchsabgabe an den Menschen mit Behinderung ist nicht vorgesehen.

261

Bei Leasingfahrzeugen erfolgt die steuerbare Lieferung vom Fahrzeughändler an den Leasinggeber. Da es sich bei der Befreiung gemäß § 3 Z 5 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 103/2019 um eine persönliche Steuerbefreiung handelt und der Leasinggeber selbst die Voraussetzungen für die Befreiung nicht erfüllt, kann die Befreiung bei Leasingfahrzeugen nicht zum Tragen kommen. Eine Vergütung der Normverbrauchsabgabe an den Menschen mit Behinderung ist nicht vorgesehen.

262

In Fällen, in denen ein Unternehmen ein Kraftfahrzeug einem Arbeitnehmer (Menschen mit Behinderung) zur Verfügung stellt, kann die Befreiung nach § 3 Z 5 NoVAG 1991 nicht zum Tragen kommen, da es sich um eine persönliche Steuerbefreiung handelt und das Unternehmen selbst die Voraussetzungen für die Befreiung nicht erfüllt.

© Bundesministerium für Finanzen

263

Die Befreiungsbestimmung gemäß § 3 Z 5 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 103/2019 sieht keine Einschränkung auf bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen vor. Je nach Art und Ausgestaltung des Kraftfahrzeuges (z.B. bei einem Sportwagen mit eingeschränkter Transportfähigkeit und Zugänglichkeit) sind jedoch höhere Anforderungen an die Glaubhaftmachung zu stellen (z.B. Führen eines Fahrtenbuchs). Die Befreiung kann daher grundsätzlich auch bei Erwerb eines Wohnmobils in Anspruch genommen werden.

Randzahlen 264 bis 279: *derzeit frei*

A.3.6.3. Motorbezogene Versicherungssteuer

A.3.6.3.1. Allgemeines

280

Kraftfahrzeuge, die von Menschen mit Behinderungen zur persönlichen Fortbewegung verwendet werden müssen, sind gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 von der motorbezogenen Versicherungssteuer befreit (siehe Rz 200).

281

Die Steuerbefreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer steht grundsätzlich nur für ein Kraftfahrzeug zu. Unter einem Wechselkennzeichen zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge werden allerdings von der Steuerbefreiung miterfasst (siehe Rz 329 ff).

282

Für die Befreiung ist nicht erforderlich, dass der Mensch mit Behinderung gleichzeitig Zulassungsbesitzer und auch Versicherungsnehmer ist (z.B. Kind mit Behinderung siehe Rz 246).

A.3.6.3.2. Voraussetzung der Zulassung

283

Gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG steht die Befreiung nur zu, wenn das Kraftfahrzeug ausschließlich auf Menschen mit Behinderungen zugelassen ist. Allerdings wird der Bundesminister für Finanzen ermächtigt, den Personenkreis per Verordnung auszuweiten (= Zulassungsbesitzgemeinschaft), wenn die Rechtmäßigkeit der Inanspruchnahme der Befreiung durch geeignete administrative und technische Maßnahmen sichergestellt werden kann.

284

Eine Mehrheit von Zulassungsbesitzern ist durch die Eintragung „Besitzgemeinschaft“ in Feld A23 der Zulassungsbescheinigung gekennzeichnet. Weitere Zulassungsbesitzer einer

Besitzgemeinschaft sind bei Zulassungsbescheinigungen im Scheckkartenformat auf dem Kartenchip gespeichert und über folgenden Link https://zulassung.oesd.at/fahrzeugdaten-online-abfrage/ online unter Angabe des Kennzeichens und der Kartennummer abfragbar. Bei Zulassungsbescheinigungen im Papierformat sind diese im Regelfall im Mehrzweckfeld namentlich angeführt.

285

Seit dem 29. November 2021 ist es möglich, die Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer selbst dann in Anspruch zu nehmen, wenn das Kraftfahrzeug im Rahmen einer Zulassungsbesitzgemeinschaft neben Menschen mit Behinderung auch auf andere Personen ohne Behinderung zugelassen ist. Voraussetzung ist, dass sämtliche Personen der Zulassungsbesitzgemeinschaft im selben Haushalt leben. Als Haushalt gilt dabei ausschließlich der Hauptwohnsitz der Personen laut Eintrag im Zentralen Melderegister. Besteht die Zulassung des Kraftfahrzeuges auf eine Geschäftsadresse einer natürlichen Person, ist zur Prüfung des gemeinsamen Haushaltes auf den Hauptwohnsitz der natürlichen Person abzustellen.

Beispiele:

1. *Ein Kraftfahrzeug ist auf ein Ehepaar zugelassen, die beide im selben Haushalt leben. Erfüllt einer der beiden Ehepartner die Voraussetzungen für die Befreiung, kann die Befreiung durch die Zulassungsbesitzgemeinschaft in Anspruch genommen werden.*
2. *Ein Kraftfahrzeug ist auf den Vater und sein behindertes Kind zugelassen, die beide im selben Haushalt leben. Die Befreiung kann in Anspruch genommen werden.*

286

Bei der Prüfung des gemeinsamen Haushaltes hat die Zulassungsstelle die Einträge des Zentralen Melderegisters für alle Personen der Zulassungsbesitzgemeinschaft hinsichtlich des Hauptwohnsitzes abzugleichen. Weichen die Einträge voneinander ab, kann die Befreiung nicht für die Zulassungsbesitzgemeinschaft in Anspruch genommen werden. Beruht die Abweichung auf Schreibfehlern, hat die Person, die das Ansuchen stellt, eine Richtigstellung der Eintragung im Zentralen Melderegister zu veranlassen.

286a

Die Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer entfällt mit Ablauf des Tages, an dem

- die letzte Person, die die Voraussetzungen der Befreiung erfüllt, aus der Zulassungsbesitzgemeinschaft ausscheidet;
- es zur Auflösung des gemeinsamen Haushaltes kommt;
- es zu einem Wechsel des Hauptwohnsitzes einer der Personen der Zulassungsbesitzgemeinschaft kommt.

287

Bis zum 29. November 2021 gilt, dass das Kraftfahrzeug ausschließlich auf einen oder mehrere Menschen mit Behinderung zum Verkehr zugelassen sein muss. Ist das Kraftfahrzeug auch auf eine nicht behinderte Person zugelassen, ist die Voraussetzung der Steuerbefreiung nicht erfüllt.

Wird ein Kraftfahrzeug auf mehrere Personen zugelassen (siehe Rz 284), muss jeder Zulassungsbesitzer die Voraussetzungen des § 4 Abs. 3 Z 9 lit. a bis c VersStG 1953 nachweisen. Die Befreiung ist nur zu gewähren, wenn jeder Zulassungsbesitzer die Voraussetzungen erfüllt.

Beispiele:

1. *Ein Kraftfahrzeug ist auf ein Ehepaar zugelassen: Erfüllen beide Ehepartner die Voraussetzungen für die Befreiung, kann die Befreiung in Anspruch genommen werden; erfüllt nur ein Ehepartner die Voraussetzungen, ist die Inanspruchnahme der Befreiung nicht möglich.*
2. *Die Kraftfahrzeuge eines Sportfördervereins für Behindertenskilauf sind auf den Verein und nicht auf einen Menschen mit Behinderung zugelassen. Die Befreiung kann nicht angewendet werden.*

288

Gemäß § 37 Abs. 2 KFG 1967 ist Voraussetzung für die Zulassung eines Kraftfahrzeuges zum Verkehr, dass der Antragsteller glaubhaft macht, dass er der rechtmäßige Besitzer des Kraftfahrzeuges ist. Der Antragsteller muss sohin nicht Eigentümer des Kraftfahrzeuges, sondern nur rechtmäßiger Besitzer sein.

289

Ein Kraftfahrzeug kann auch ausschließlich auf einen minderjährigen Behinderten (vertreten durch den gesetzlichen Vertreter) zugelassen sein. Dies war bis zum 29. November 2021 notwendig, um die Befreiung in Anspruch zu nehmen. Seit dem 29. November 2021 ist die Befreiung auch dann möglich, wenn das Kraftfahrzeug im Rahmen einer Zulassungsbesitzgemeinschaft neben Menschen mit Behinderung auch auf andere Personen zugelassen ist (siehe Rz 285 ff). In einem Informationsschreiben vom 18. Mai 2010 (BMVIT-179.450/0009-II/ST4/2010) stellte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie klar, dass eine pflegschaftsgerichtliche Genehmigung für die Zulassung eines Kraftfahrzeuges auf Minderjährige nur für nicht behinderte Minderjährige notwendig ist. Die Zulassung eines Kraftfahrzeuges auf einen behinderten Minderjährigen ist hingegen üblich und geläufig und somit dem ordentlichen Wirtschaftsbetrieb zuzurechnen und bedarf daher keiner pflegschaftsgerichtlichen Genehmigung.

© Bundesministerium für Finanzen

A.3.6.3.3. Verfahren – Rechtslage seit 1. Dezember 2019

290

Das Ansuchen um Befreiung ist direkt in einer örtlich zuständigen Zulassungsstelle gemäß § 40a KFG 1967 und nicht beim Finanzamt zu stellen. Das Ansuchen um Befreiung ist eine unbedingt notwendige materiell-rechtliche Voraussetzung, um die Befreiung in Anspruch nehmen zu können. Es kann in den Antrag auf Zulassung integriert sein oder gesondert gestellt werden. Erfolgt das Ansuchen um Befreiung in Verbindung mit dem Antrag auf Zulassung und gehen die gemäß § 4 Abs. 1 Z 2 ANB-V, BGBl. II Nr. 270/2018, erforderlichen personen- und kraftfahrzeugbezogenen Daten aus dem Zulassungsantrag hervor, müssen diese Daten nicht neuerlich beim Befreiungsansuchen erfasst werden.

291

Die Zulassungsstelle prüft das Vorliegen der Befreiungsvoraussetzungen. Der Nachweis der Behinderung erfolgt ausschließlich durch den Abgleich mit der Zulassungsevidenz. Die Nachweisdokumente wurden im Rahmen der Initialbefüllung gemäß § 2 ANB-V, BGBl. II Nr. 270/2018, erfasst und werden laufend aktualisiert und ergänzt. Die Vorlage eines Nachweisdokumentes in der Zulassungsstelle ist nicht vorgesehen und kann den Nachweis der Behinderung durch Abgleich der Zulassungsevidenz nicht ersetzen. Die Daten in der Zulassungsevidenz dürfen gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 lit. b VersStG 1953 ausschließlich für Zwecke des Vollzugs der Befreiung verwendet werden. Zudem ist in der Zulassungsevidenz der Grund für die Ausstellung des Nachweisdokumentes nicht vermerkt, wodurch der Datenschutz der Menschen mit Behinderung gestärkt werden soll.

292

Wurde im Zeitpunkt der Stellung eines Befreiungsansuchens bereits ein Nachweisdokument beantragt, jedoch noch nicht durch das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen (Sozialministeriumservice) zur Verfügung gestellt, kann der Nachweis längstens innerhalb von zwei Jahren ab der Stellung des Ansuchens um Befreiung in der Zulassungsstelle erfolgen und die Befreiung rückwirkend gewährt werden. Wurde das Ansuchen gestellt, wird dieses vorgemerkt und automationsunterstützt geprüft, ob ein Nachweisdokument nachträglich beigebracht wird. Frühestmöglicher Zeitpunkt der nachträglichen Zuerkennung ist der Gültigkeitsbeginn des Nachweisdokumentes bzw. der Zeitpunkt, in dem das Ansuchen gestellt wird (siehe Rz 290 sowie Rz 293).

Beispiel:

Am 1. Oktober 2020 stellt eine Person mit Behinderung einen Antrag auf Ausstellung eines Behindertenpasses gemäß §§ 40 ff BBG mit der Eintragung der Unzumutbarkeit der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Am 14. November 2020 wird der Behindertenpass durch das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen (Sozialministeriumservice), mit einem Ausstellungsdatum 14. November 2020 und einem

Gültigkeitsdatum ab 1. Oktober 2020, zur Verfügung gestellt. Am 1. Oktober 2020 stellte die Person mit Behinderung in einer örtlich zuständigen Zulassungsstelle auch das Ansuchen um Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer. Das betroffene Kraftfahrzeug ist bereits seit 1. Jänner 2019 auf die Person zugelassen.

Da im Zeitpunkt der Stellung eines Befreiungsansuchens in einer örtlich zuständigen Zulassungsstelle bereits ein Nachweisdokument beantragt wurde, jedoch noch nicht durch das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen (Sozialministeriumservice) zur Verfügung gestellt wurde, kann die Befreiung rückwirkend gewährt werden. Die Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer steht daher in diesem Fall ab 1. Oktober 2020 zu.

293

Da das Ansuchen um Befreiung in der Zulassungsstelle materiell-rechtliche Voraussetzung der Steuerbefreiung ist, kann die Befreiung nicht nachträglich für vor diesem Zeitpunkt (Ansuchen um Befreiung) liegende Zeiträume in Anspruch genommen werden.

Beispiel:

Am 1. Oktober 2020 stellt eine Person mit Behinderung einen Antrag auf Ausstellung eines Behindertenpasses gemäß §§ 40 ff BBG mit der Eintragung der Unzumutbarkeit der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Am 14. November 2020 wird der Behindertenpass durch das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen (Sozialministeriumservice), mit einem Ausstellungsdatum 14. November 2020 und einem Gültigkeitsdatum ab 1. Oktober 2020, zur Verfügung gestellt. Am 15. November 2020 stellt die Person mit Behinderung in einer örtlich zuständigen Zulassungsstelle das Ansuchen um Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer. Das betroffene Kraftfahrzeug ist bereits seit 1. Jänner 2019 auf die Person zugelassen.

Da das Ansuchen um Befreiung in einer örtlich zuständigen Zulassungsstelle materiell-rechtliche Voraussetzung der Befreiung ist, kann die Befreiung, obwohl der Behindertenpass gemäß §§ 40 ff BBG schon ab 1. Oktober 2020 gültig ist, erst ab dem 15. November 2020 in Anspruch genommen werden.

294

Im Ansuchen muss erklärt werden, dass das Kraftfahrzeug vorwiegend (daher zu mehr als 80%) zur persönlichen Fortbewegung des Menschen mit Behinderung und für Fahrten, die Zwecken des Menschen mit Behinderung und seiner Haushaltsführung dienen, verwendet wird.

295

Die Zulassungsstelle hat zudem zu prüfen, ob das Kraftfahrzeug ausschließlich auf den Menschen mit Behinderung oder seit 29. November 2021 auf eine Zulassungsbesitzgemeinschaft mit gemeinsamem Haushalt zugelassen ist und ob die Steuerbefreiung schon für ein anderes Kraftfahrzeug in Anspruch genommen wird.

296

Ergibt die Prüfung der Zulassungsstelle, dass eine Befreiungsvoraussetzung nicht vorliegt, hat sie darüber eine Bescheinigung auszustellen. In diesen Fällen kann ein Antrag auf Feststellung des Vorliegens der Befreiungsvoraussetzungen an das Finanzamt Österreich gestellt werden. Das Finanzamt Österreich hat mittels Bescheid über den Antrag abzusprechen und bei Erfüllung der Befreiungsvoraussetzungen die bescheinigende Zulassungsstelle in Kenntnis zu setzen. In diesem Fall kann die Befreiung ab Stellung des Ansuchens gewährt werden.

A.3.6.3.3.1. Kraftfahrzeug-, Versicherungsnehmer- und Versichererwechsel

297

Mit dem Ansuchen wird von einem Menschen mit Behinderung für ein bestimmtes Kraftfahrzeug die Befreiung in Anspruch genommen und bezieht sich auf ein konkretes Zulassungsverhältnis. Für jedes neue Zulassungsverhältnis, oder auch bei Beendigung eines bisher befreiten Zulassungsverhältnisses und neuer Anmeldung, muss ein neues Ansuchen gestellt werden, unabhängig davon, ob das Kraftfahrzeug oder der Kreis der Zulassungsbesitzer geändert wird. Dies gilt beispielsweise auch dann, wenn bei einem bestehenden Zulassungsverhältnis ein neues Kraftfahrzeug unter einem Wechselkennzeichen hinzugemeldet wird. In diesem Fall reicht es allerdings aus, das Ansuchen nur für das neue Kraftfahrzeug zu stellen. Sofern beim Wechsel des Versicherers kein neues Zulassungsverhältnis begründet wird, muss kein neuerliches Ansuchen gestellt werden. Die Versicherer werden automationsunterstützt von der Befreiung in Kenntnis gesetzt.

298

Läuft ein befristetes Nachweisdokument ab, endet mit dem Ablauf dieses Tages die Befreiung. Die Gültigkeit des Nachweisdokumentes kann ausschließlich durch die zuständige Behörde (Sozialministeriumservice) verlängert werden. Wird das Nachweisdokument vor Ablauf der Gültigkeit durch die zuständige Behörde verlängert, müssen keine weiteren Schritte unternommen werden, da die Verlängerung automatisch in die Zulassungsevidenz übernommen wird. Wird die Verlängerung erst nach Ablauf zuerkannt, gilt je nach Zeitpunkt eine andere Vorgehensweise (siehe Rz 299 und Rz 300).

299

Seit dem 29. November 2021 wird mit Ablauf der Gültigkeit des Nachweisdokumentes automationsunterstützt ein neues Ansuchen auf Befreiung in der Zulassungsevidenz gestellt. Dieses bleibt für zwei Jahre aufrecht. Wird nachträglich ein Nachweisdokument rückwirkend zuerkannt, gilt die Befreiung ab diesem Zeitpunkt wieder. Dies gilt aber nur, solange das Zulassungsverhältnis nicht geändert wird (siehe Rz 297).

© Bundesministerium für Finanzen

Beispiel:

Aufgrund eines befristet ausgestellten Behindertenpasses mit der Eintragung der Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel nimmt A die Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer in Anspruch. Der Behindertenpass ist mit 31. Mai 2023 befristet.

Am 10. April 2023 beantragt A die Verlängerung des Behindertenpasses. Der Antrag wird am 15. Juli 2023 positiv erledigt und es wird der Behindertenpass rückwirkend mit Gültigkeit ab 1. Juni 2023 verlängert.

Da der befristete Behindertenpass nicht bereits vor Ablauf der Gültigkeit verlängert wurde, endet mit Ablauf des 31. Mai 2023 die Befreiung. Für Zeiträume ab dem 1. Juni 2023 hat der Versicherer daher die motorbezogene Versicherungssteuer vorzuschreiben.

Da allerdings nachträglich das Vorliegen der Befreiungsvoraussetzungen für diesen Zeitraum festgestellt wurde, besteht grundsätzlich die Möglichkeit, die Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer rückwirkend in Anspruch zu nehmen. Hierfür müsste A jedoch gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 lit. b VersStG 1953 mit Auslaufen der Befreiung am 1. Juni 2023 ein neuerliches Ansuchen um Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer beim Versicherer stellen (siehe Rz 300). Dieses Ansuchen um Befreiung wird nunmehr mit Ablauf der Gültigkeit des Behindertenpasses automationsunterstützt in der Zulassungsevidenz gestellt, womit A keine dahingehenden Schritte unternehmen muss.

Sobald die rückwirkende Verlängerung des Behindertenpasses erfolgt, wird auf dieses Ansuchen zurückgegriffen und die Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer rückwirkend mit 1. Juni 2023 gewährt.

300

Bis zum 29. November 2021 musste in jenen Fällen, in denen ein befristetes Nachweisdokument abgelaufen war, ohne dass im Zeitpunkt des Ablaufs eine Verlängerung in die Zulassungsevidenz eingemeldet wurde, ein neues Ansuchen gestellt werden. Die Befreiung und damit die Gültigkeit des ursprünglichen Ansuchens endete mit Ablauf des Nachweisdokumentes und durfte durch die Zulassungsevidenz nicht ohne Nachweis der Behinderung verlängert werden. Wurde kein neues Ansuchen gestellt, fehlte eine Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Befreiung. Wurde das Nachweisdokument nachträglich verlängert, konnte die Befreiung mit Datum des neuen Ansuchens gewährt werden.

A.3.6.3.3.2. Archivierung und Aufbewahrungsdauer

301

Für sämtliche Unterlagen im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme der Befreiung ist die Aufbewahrungsfrist des § 8 Abs. 4 Zulassungsstellenverordnung, BGBl. II Nr. 464/1998, maßgeblich.

A.3.6.3.4. Verfahren – Rechtslage bis 30. November 2019

302

Voraussetzung für die Befreiung ist die Überreichung der vollständig ausgefüllten Abgabenerklärung Kr 21 im Original („Papiererklärung“) direkt an die Versicherung (nicht an das Finanzamt). Wird die Abgabenerklärung von einem Versicherungsmakler entgegengenommen, ist die Befreiungsvoraussetzung erst erfüllt, wenn diese Abgabenerklärung beim Versicherer einlangt. Geringfügige Zeitdifferenzen (maximal 14 Tage) zwischen Zulassung eines Kraftfahrzeuges und Überreichung der Abgabenerklärung an den Versicherer sind unbeachtlich.

303

Bei Erfüllung aller Voraussetzungen entsteht der Anspruch auf Steuerfreiheit mit der Einreichung der Abgabenerklärung (Kr 21; materiellrechtliches Tatbestandsmerkmal); dies gilt auch, wenn der Nachweis über die Behinderung erst nachträglich beigebracht wird (VwGH 15.11.2012, 2012/17/0449).

304

Bei Überreichung der Abgabenerklärung ohne Nachweis der Behinderung des Menschen wird die Steuerbefreiung im Zeitpunkt des Nachweises der Behinderung rückwirkend ab Überreichung der Abgabenerklärung wirksam.

Wird der Nachweis der Behinderung erst nach Einreichung der Abgabenerklärung beigebracht, steht die Befreiung ab dem Zeitpunkt der Einreichung der Abgabenerklärung zu.

305

Wird der Nachweis der Behinderung erst nach Einreichung der Abgabenerklärung beigebracht, steht die Befreiung frühestens ab dem Zeitpunkt der Einreichung der Abgabenerklärung zu.

Die nachträgliche Beibringung ist in folgenden Fällen möglich:

- Das Nachweisdokument ist bereits vorhanden, wird aber nicht mit der Abgabenerklärung, sondern nachträglich vorgelegt.
- Der Antrag auf Ausstellung eines Nachweisdokumentes wurde bei Überreichung der Abgabenerklärung (Kr 21) bereits gestellt, allerdings hat die zuständige Behörde (Sozialministeriumservice) noch nicht darüber entschieden. Wird der Antrag positiv erledigt und das Nachweisdokument „nachträglich“ beigebracht, steht die Befreiung mit Überreichung der Abgabenerklärung Kr 21 zu.

- Wurde der Antrag auf Ausstellung eines Nachweisdokumentes bei Überreichung der Abgabenerklärung (Kr 21) bereits gestellt und wird dieser Antrag von der zuständigen Behörde abgewiesen, kann diese Entscheidung mit Rechtsmittel bekämpft werden. Diese Beschwerde hat gemäß § 13 iVm § 22 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz aufschiebende Wirkung. Wird der Beschwerde stattgegeben und das Nachweisdokument nachträglich beigebracht, steht die Befreiung ab Überreichung der Abgabenerklärung Kr 21 zu.

306

Die Bestimmung des § 6 Abs. 3 Z 7 VersStG 1953 bietet die Möglichkeit, eine allfällige unrichtige Steuerberechnung zu berichtigen. Da bei Nichtvorlage der Abgabenerklärung Kr 21 die Berechnung der Versicherungssteuer nicht zu Unrecht erfolgt ist, kann eine Berichtigung auf Grundlage dieser Bestimmung nicht vorgenommen werden.

307

Wird die Abgabenerklärung im Postweg überreicht, ist der grundsätzlich durch den Poststempel nachweisbare Tag der Postaufgabe maßgebend.

308

Die dem Nachweis der Behinderung dienenden Unterlagen sind dem Versicherer zur Einsichtnahme (über Verlangen des Versicherers im Original) vorzulegen. Sind die Befreiungsvoraussetzungen gegeben, ist motorbezogene Versicherungssteuer nicht zu erheben. Die Abgabenerklärung verbleibt beim Versicherer.

309

„Alte“ Nachweise nach dem KfzStG 1952 (von den ehemaligen Finanzämtern für Gebühren und Verkehrsteuern ausgestellte Befreiungsbescheinigungen nach § 2 Abs. 2 KfzStG 1952) sind auch nach dem 30. April 1993 gültig, solange kein Fahrzeugwechsel vorgenommen wird. Dies ergibt sich aus der Übergangsbestimmung des § 10 Abs. 4 KfzStG 1992.

310

Durch den Nachweis der Behinderung weist der Mensch mit Behinderung nach, dass er ein bestimmtes Kraftfahrzeug wegen seiner Behinderung zur persönlichen Fortbewegung verwenden muss. Deshalb ist der Nachweis unter Umständen neuerlich zu erbringen (siehe Rz 311).

© Bundesministerium für Finanzen

A.3.6.3.4.1. Kraftfahrzeug-, Versicherungsnehmer- und Versichererwechsel

311

Entsteht durch den Wechsel von Versicherer, Kraftfahrzeug oder Versicherungsnehmer ein neues Versicherungsverhältnis, ist die Abgabenerklärung Kr 21 neuerlich an den Versicherer zu überreichen; dieser hat die Voraussetzungen für die Befreiung erneut zu überprüfen.

In folgenden Fällen kommt immer ein neues Vertragsverhältnis zustande:

- Wechsel des Versicherers
- Ein Mensch mit Behinderung meldet das bisherige Kraftfahrzeug ab und beim selben Versicherer ein Kraftfahrzeug neu an.

Bei einem Versicherungsnehmerwechsel kann ein, muss aber kein neues Versicherungsverhältnis begründet werden, da die konkrete Gestaltung eines Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungsverhältnisses abhängig von der jeweiligen Risikoeinschätzung des Fahrers ist (z.B. Alter, Zeitraum seit Ausstellung der Fahrerlaubnis des Versicherungsnehmers).

A.3.6.3.4.2. Archivierung und Aufbewahrungsdauer der Abgabenerklärung Kr 21

312

Die nachfolgenden Ausführungen zur Archivierung und Aufbewahrungsdauer der Abgabenerklärung Kr 21 (Rz 312 bis Rz 314) sind mit 20. Juni 2017 anzuwenden. Bis dahin waren auch andere Methoden für den Nachweis des Einlangens (insbesondere Prozessdokumentation) geeignet.

Gemäß § 132 Abs. 2 BAO darf die Aufbewahrung der eingelangten Abgabenerklärungen Kr 21 auf Datenträgern erfolgen, wenn die vollständige, geordnete, inhaltsgleiche und urschriftgetreue Wiedergabe bis zum Ende der Aufbewahrungsfrist jederzeit gewährleistet ist. Eine elektronische Archivierung des Kr 21 ist somit zulässig.

Da der Zeitpunkt des Einlangens des Kr 21 im Original (= „Überreichung der Abgabenerklärung“) jener Zeitpunkt ist, mit dem – bei Erfüllung aller sonstigen Voraussetzungen – der Anspruch auf Steuerfreiheit von der motorbezogenen Versicherungssteuer entsteht, muss der Versicherer nicht nur nachweisen können, dass das Kr 21 im Original eingelangt ist, sondern auch, wann es eingelangt ist.

Für die Archivierung der im Original beim Versicherer eingereichten Abgabenerklärung Kr 21 ist Folgendes zu beachten:

- Da der Archivierungsprozess fälschungssicher ablaufen muss, muss gewährleistet sein, dass der Versicherer selbst archiviert hat. Das heißt der früheste Termin der Archivierung ist der Tag des Einlangens des Kr 21 beim Versicherer. Ebenso darf nach elektronischer

© Bundesministerium für Finanzen

Archivierung eine nicht indizierte Veränderung des digitalisierten Dokumentes nicht möglich sein.
- Die Echtheit des Originaldokumentes muss nachgewiesen/bestätigt sein.
- Gemäß § 132 Abs. 3 BAO müssen die digitalisierten Dokumente innerhalb der von der Behörde festgelegten Fristen jederzeit in der von der Behörde festgelegten Form zugänglich gemacht werden (z.B. Ausdruck, PDF-Image, elektronischer Zugriff).

Der Versicherer hat die Archivierung selbst durchzuführen. Bei einem Versicherungsmakler eingelangte Abgabenerklärungen Kr 21 müssen von diesem an den Versicherer im Original weitergeleitet werden; der Makler darf keinesfalls die Archivierung vornehmen und dem Versicherer nur das digitalisierte Dokument übermitteln.

313

Das Datum des Einlangens ist durch einen Eingangsstempel auf der Abgabenerklärung Kr 21 erkenntlich zu machen. Ist die Verwendung eines Eingangsstempels bei Versicherungsgesellschaften nicht üblich, gilt das Anbringen eines sonstigen (z.B. „händischen“) Eingangsvermerkes auf der Abgabenerklärung Kr 21 (vorgesehenes Feld rechts oben im Formular Kr 21) als ausreichend. Dieser händische Eingangsvermerk hat vor dem urschriftgetreuen Scannen und vor der elektronischen Übermittlung in das Verarbeitungs- und Ablagesystem des jeweiligen Versicherungsunternehmens zu erfolgen. Zu beachten ist, dass das Datum der elektronischen Übermittlung, welches ident sein sollte mit dem Einbringungsdatum der Kr 21, unüberschreibbar im Dokument der eingescannten Antragsunterlagen enthalten bzw. angebracht ist und in weiterer Folge als gesamter Geschäftsfall nicht löschbar ist.

314

Da der haftungs- und abfuhrverpflichtete Versicherer Abgabenschuldner im formellen Sinn ist und die für den Abgabepflichtigen getroffenen Anordnungen zu erfüllen hat, muss er auch die Aufbewahrungspflicht des § 132 BAO beachten.

Liegen die Voraussetzungen der Befreiung nicht mehr vor, sind die Abgabenerklärungen Kr 21 (im Original oder in archivierter Form) für das letzte Jahr der Befreiung noch weitere sieben Jahre lang aufzubewahren. Die 7-Jahres-Frist beginnt somit

- ab Entfall der Begünstigung (wie z.B. bei Tod des Versicherungsnehmers),
- ab Beendigung des Versicherungsverhältnisses oder
- bei der Anmeldung eines neuen Kraftfahrzeuges (in diesem Fall ist eine neue Abgabenerklärung Kr 21 vorzulegen)

zu laufen.

© Bundesministerium für Finanzen

A.3.6.3.5. Nacherhebung der motorbezogenen Versicherungssteuer

315

Erlangt das Finanzamt davon Kenntnis, dass ein Kraftfahrzeug nicht vorwiegend für Zwecke des Behinderten verwendet wird, hat das Finanzamt die erforderlichen Erhebungen durchzuführen und den Versicherer aufzufordern, die Steuer nachzuerheben.

Kommt der Versicherer dieser Aufforderung nicht nach, ist ein Bescheid gemäß § 202 BAO in Verbindung mit § 201 BAO an den Versicherer zu erlassen.

Erlangt der Versicherer Kenntnis, dass die Voraussetzungen für die Befreiung nicht vorliegen, hat er gemäß § 6 Abs. 3 Z 7 VersStG 1953 die unrichtige Berechnung zu berichtigen (siehe Rz 1701 ff).

Randzahlen 316 bis 324: *derzeit frei*

A.3.6.4. Kraftfahrzeugsteuer

A.3.6.4.1. Allgemeines

325

Kraftfahrzeuge, die von Menschen mit Behinderungen zur persönlichen Fortbewegung verwendet werden, sind gemäß § 2 Abs. 1 KfzStG 1992 von der Kraftfahrzeugsteuer befreit (siehe Rz 200).

A.3.6.4.2. Anzeige

326

Der Befreiungsanspruch von der Kraftfahrzeugsteuer ist von der behinderten Person selbst mittels Abgabenerklärung (Formular Kr 21) beim Finanzamt geltend zu machen. Geringfügige Zeitdifferenzen (maximal 14 Tage) zwischen Zulassung eines Kraftfahrzeuges und Überreichung der Abgabenerklärung sind unbeachtlich.

Mittels dieser erklärt der Antragsteller, dass das bezeichnete Kraftfahrzeug auf ihn zugelassen ist, vorwiegend zu seiner persönlichen Fortbewegung und für Fahrten, die seinen Zwecken und seiner Haushaltsführung dienen, verwendet wird, und dass er für kein anderes Kraftfahrzeug (ausgenommen Wechselkennzeichen) die Steuerbefreiung beansprucht hat.

Weiters gibt der Antragsteller damit eine Verpflichtungserklärung ab, dass der Wegfall der Voraussetzungen für die Befreiung dem Finanzamt unverzüglich mitzuteilen ist.

327

Bei Erfüllung aller Voraussetzungen entsteht der Anspruch auf Steuerfreiheit mit der Einreichung der Abgabenerklärung (materiell-rechtliches Tatbestandsmerkmal); dies gilt

© Bundesministerium für Finanzen

auch, wenn der Nachweis über die Behinderung erst nachträglich beigebracht wird (siehe Rz 302 ff). Wird die Abgabenerklärung im Postweg überreicht, ist der grundsätzlich durch den Poststempel nachweisbare Tag der Postaufgabe maßgebend.

328

Bei Wechsel eines Kraftfahrzeuges müssen die Befreiungsvoraussetzungen erneut nachgewiesen werden (neue Abgabenerklärung Kr 21, Nachweis über die Behinderung). Bei Erwerb eines neuen Kraftfahrzeuges und Abgabe des bisherigen Kraftfahrzeuges sind beide Kraftfahrzeuge steuerbefreit, wenn die zeitliche Überschneidung nicht länger als einen Monat dauert.

Wird ein Kraftfahrzeug, dessen Zulassungsbesitzer die Befreiungsvoraussetzungen erfüllt hat, durch ein anderes Kraftfahrzeug ersetzt, ist die Befreiung ohne Unterbrechung zu gewähren, wenn das neu einzureichende Kr 21 nachträglich, aber innerhalb eines Monats ab Zulassung des anderen Kraftfahrzeuges beim Finanzamt eingereicht wird.

Wird lediglich ein anderes Kennzeichen beantragt und eine neue Zulassungsbescheinigung ausgestellt, ist ein neuer Nachweis der Befreiungsvoraussetzungen nicht nötig, da weder ein Wechsel des Kraftfahrzeuges noch des Zulassungsbesitzers vorgenommen wird.

A.3.6.4.3. Mehrere Kraftfahrzeuge, Wechselkennzeichen

329

Grundsätzlich gilt die Steuerbefreiung nur für ein Kraftfahrzeug. Sind auf einen Menschen mit Behinderung mehrere Kraftfahrzeuge zugelassen (ohne Wechselkennzeichen), kann er entscheiden, welches der vorwiegend verwendeten Kraftfahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sein soll.

Soll die Befreiung für ein anderes Kraftfahrzeug gelten, bleibt aber das bisher befreite Kraftfahrzeug weiterhin auf den Menschen mit Behinderung zugelassen, muss dies dem Finanzamt mitgeteilt werden. Es sind die Voraussetzungen für die Befreiung neuerlich zu prüfen, daher ist die Abgabenerklärung Kr 21 erneut vorzulegen. Ab Vorlage des neuen Kr 21 ist das neu ausgewählte Kraftfahrzeug steuerbefreit.

330

Bei einem Wechselkennzeichen sind alle unter einem Wechselkennzeichen betriebenen Kraftfahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer frei, wenn alle Kraftfahrzeuge der vorwiegenden Verwendung zur persönlichen Fortbewegung des Menschen mit Behinderung dienen.

© Bundesministerium für Finanzen

331

Wird ein unter einem Wechselkennzeichen verwendetes Kraftfahrzeug abgemeldet, müssen die Befreiungsvoraussetzungen für das verbliebene Kraftfahrzeug nicht neuerlich nachgewiesen werden, weil kein Wechsel des Kraftfahrzeuges vorgenommen wird.

Wird hingegen ein Kraftfahrzeug abgemeldet und ein neues unter demselben Wechselkennzeichen angemeldet, müssen die Voraussetzungen für die Befreiung (neue Abgabenerklärung Kr 21, Nachweis über die Behinderung) erneut nachgewiesen werden.

Wird zu einem bereits zugelassenen Kraftfahrzeug ein weiteres Kraftfahrzeug „hinzugemeldet“ (Wechselkennzeichen), sind neuerlich die Voraussetzungen für die Steuerbefreiung, bezogen auf das neue Kraftfahrzeug, nachzuweisen (neue Abgabenerklärung Kr 21, Nachweis über die Behinderung).

Randzahlen 332 bis 349: *derzeit frei*

A.3.7. Botschaften, Konsulate, Internationale Organisationen, Diplomaten usw.

350

Für völkerrechtlich privilegierte Personen ist in § 3 Abs. 4 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 (Rechtslage ab 1. Juli 2021) bzw. in § 3 Z 4 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 24/2007 (Rechtslage bis 30. Juni 2021) eine Entlastung von der Normverbrauchsabgabe vorgesehen. Außerdem besteht nach § 2 Abs. 1 Z 11 KfzStG 1992 sowie aufgrund von Staatsverträgen wie dem Wiener Übereinkommen über diplomatische Beziehungen, BGBl. Nr. 66/1966, bzw. dem Wiener Übereinkommen über konsularische Beziehungen, BGBl. Nr. 318/1969, für völkerrechtlich privilegierte Personen eine Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer sowie der motorbezogenen Versicherungssteuer.

Die Steuerbefreiungen orientieren sich am Prinzip gleicher Begünstigung gleichartiger Organisationen sowie am Prinzip der Gegenseitigkeit, also daran, ob für vergleichbare österreichische Einrichtungen bzw. zugehöriges Personal im betreffenden Ausland gleiche Befreiungen gewährt werden.

A.3.7.1. Privilegierte Einrichtungen in Österreich

351

Befreiungen kommen für folgende bilaterale und multilaterale Einrichtungen mit Amtssitz oder Dienststelle in Österreich in Frage:

Bilaterale Einrichtungen:

- Diplomatische Vertretungsbehörden fremder Staaten gegenüber der Republik Österreich,

- Konsularische Vertretungsbehörden fremder Staaten gegenüber der Republik Österreich.

Multilaterale Einrichtungen:

- Ständige Vertretungen internationaler Regierungsorganisationen gegenüber der Republik Österreich;
- Internationale Regierungsorganisationen,
- Ständige Vertretungen fremder Staaten gegenüber in Österreich ansässigen internationalen Regierungsorganisationen.

352

Soweit diese Einrichtungen von sämtlicher Besteuerung befreit sind, trifft dies auch auf die Kraftfahrzeugbesteuerung (NoVA, KfzSt und motorbezogene Versicherungssteuer (mVSt)) von Dienstkraftfahrzeugen zu.

353

Den Einrichtungen wird in der Regel ein auf den Status hinweisendes Kennzeichen ohne Bundes- oder Landeswappen ausgestellt. Der fremde begünstigte Staat ist daraus nicht ableitbar.

Beispiele:

*WD-123 (Bundesland Wien, Diplomatische Vertretungsbehörde)**

VK-234 (Bundesland Vorarlberg, Konsularische Vertretungsbehörde)

GK-345 (Sonderregelung für Bundesland Steiermark, Konsularische Vertretungsbehörde)

*… Die Buchstabenkombination „WD“ wird auch für Dienstkraftfahrzeuge internationaler Organisationen oder Ständige Vertretungen fremder Staaten zu diesen (mit Amtssitz in Wien) verwendet.

A.3.7.2. Normverbrauchsabgabe

354

Überblick über die Befreiungsbestimmungen des § 3 Abs. 4 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 (Rechtslage seit 1. Juli 2021) bzw. des § 3 Z 4 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 24/2007 (Rechtslage bis 30. Juni 2021):

Steuerbarer Vorgang (§ 1 NoVAG 1991)	Befreiung (§ 3 Abs. 3 bzw. § 3 Z 4 NoVAG 1991)	Anwendungs-bereich	Begünstigter Personenkreis	Voraussetzungen	Durch-führung
Fahrzeugerwerb im Inland – Lieferung (Z 1 und Z 4)	Z 3 bzw. lit. c (sowie Z 1 bzw. lit. a)	Lieferung eines Kfz unterliegt nach § 6 Abs. 1 Z 6 lit. d UStG 1994 oder	• In Österreich errichtete ausländische Vertretungs-behörden	- Vorlage des Formulars U45	Lieferung unmittelbar befreit

		nach anderen vergleichbaren gesetzlichen Vorschriften nicht der Umsatzsteuer	• Im diplomatischen oder berufs-konsularischen Rang stehende Mitglieder der ausländischen Vertretungs-behörden	- Bekanntgabe der Fahrzeug-identifikations-nummer (FIN) - Sperrsetzung des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungs-datenbank nach § 30a KFG 1967	
Fahrzeugerwerb (Neufahrzeug) EU - ig. Erwerb (Z 2)	Z 1 bzw. lit. a	Nach dem Bundesgesetz BGBl. Nr. 257/1976 oder nach vergleichbaren gesetzlichen Vorschriften (IStVG) zur Entlastung von der Umsatzsteuer berechtigt	• In Österreich errichtete ausländische Vertretungs-behörden • Im diplomatischen oder berufs-konsularischen Rang stehende Mitglieder der ausländischen Vertretungs-behörden (§ 1 Abs. 1 Z 2 IStVG)	Vorlage des Formulars U100	Erwerb im Wege der Vergütung befreit
Fahrzeugerwerb (Gebraucht-fahrzeug) sowie Einbringung aus EU (Z 3)	Z 2 bzw. lit. b		Völkerrechtlich privilegierte Personen und Einrichtungen (siehe Rz 351)	Vorlage des Formulars U100	Zulassung unmittelbar befreit
Fahrzeugerwerb sowie Einfuhr Drittland (Z 3)	Z 2 bzw. lit. b		Völkerrechtlich privilegierte Personen und Einrichtungen (siehe Rz 351)	- Steuerbefreiung von der Einfuhr-umsatzsteuer - Vorlage des Formulars ZBefr1 und des Grundlagen-bescheides	Zulassung unmittelbar befreit

A.3.7.2.1. Fahrzeugerwerb im Inland

355

Befreiter Vorgang

Unterliegt die Lieferung eines Kraftfahrzeuges nach § 6 Abs. 1 Z 6 lit. d UStG 1994 oder nach anderen vergleichbaren gesetzlichen Vorschriften nicht der Umsatzsteuer, so unterliegt die Lieferung nach § 1 Z 1 NoVAG 1991 auch nicht der Normverbrauchsabgabe (§ 3 Abs. 4 Z 3 bzw. § 3 Z 4 lit. c NoVAG 1991).

356

Begünstigter Personenkreis

§ 6 Abs. 1 Z 6 lit. d UStG 1994 knüpft hinsichtlich des begünstigten Personenkreises an die Vergütungsberechtigten im Sinne des Internationalen Steuervergütungsgesetzes (IStVG), BGBl. I Nr. 71/2003, an.

Vergütungsberechtigte (§ 1 IStVG) sind:

- In Österreich errichtete ausländische Vertretungsbehörden (§ 1 Abs. 1 Z 1 IStVG). Das sind nach § 1 Abs. 2 IStVG diplomatische Missionen, berufskonsularische Vertretungen sowie ständige Vertretungen bei internationalen Organisationen, die ihren Amtssitz in Österreich haben.
- Im diplomatischen oder berufskonsularischen Rang stehende Mitglieder der ausländischen Vertretungsbehörden (§ 1 Abs. 1 Z 2 IStVG).

Honorarkonsulate und Honorarkonsuln sind nicht von der Befreiung erfasst.

357

Von der Normverbrauchsabgabe sind demnach befreit:

- Die Lieferung von Kraftfahrzeugen an Vergütungsberechtigte iSd § 1 Abs. 1 Z 1 IStVG für ihren amtlichen Gebrauch.
- Die Lieferung eines Kraftfahrzeuges innerhalb eines Zeitraumes von zwei Jahren an Vergütungsberechtigte im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 2 IStVG für ihren persönlichen Gebrauch.

Die Grenzen dieser Steuerbefreiung ergeben sich aus dem Erfordernis der Gegenseitigkeit.

Der Grundsatz der Gleichbehandlung im Sinne des § 1 Abs. 3 IStVG ist sinngemäß anzuwenden.

358

Voraussetzungen

Voraussetzung der Steuerbefreiung ist die Vorlage eines Antragsformulars (U 45) beim inländischen Fahrzeughändler, mit welchem die Erfüllung der Voraussetzungen der Befreiung nachgewiesen wird. Die näheren Voraussetzungen für die Ausstellung bzw. Ausgestaltung dieser Bescheinigung sind in der Verordnung des BMF, BGBl. II Nr. 581/2003, enthalten. Es sind folgende Schritte zu setzen:

1. Das ausgefüllte Antragsformular U 45 muss durch die Vertretungsbehörde beglaubigt werden.

2. Das beglaubigte Formular ist dem Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten vorzulegen, welches prüft, ob die Voraussetzungen für die Steuerbefreiung erfüllt sind und dies anschließend auf der Rückseite des Formulars bescheinigt.
3. Das Formular ist nun dem liefernden Unternehmer auszuhändigen.
4. Das Formular ist auch dem Finanzamt zu übermitteln, das einen Sperrvermerk in der Genehmigungsdatenbank einträgt, wenn dieser nicht bereits durch den liefernden Unternehmer gesetzt wurde.

Eine Bescheinigung betreffend die Lieferung ist nur für jeweils ein Kraftfahrzeug auszustellen. Bei Vergütungsberechtigten im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 2 IStVG (z.B. Diplomat, Berufskonsul) darf eine weitere Bescheinigung erst nach Ablauf von zwei Jahren neuerlich ausgestellt werden.

359

Das Recht auf Befreiung von der Normverbrauchsabgabe hat zur Voraussetzung, dass dem Anspruch auf Befreiung unmittelbar ein normverbrauchsabgabepflichtiger Vorgang vorangegangen ist. Unschädlich für die erstmalige Inanspruchnahme der Befreiung ist jedoch, wenn eine Leasinggesellschaft lediglich zum Zweck der Finanzierung dazwischengeschaltet wird. Dies wird insbesondere unter der Voraussetzung anzunehmen sein, dass die Leasinggesellschaft als Abnehmer (Käufer) einer normverbrauchsabgabepflichtigen Lieferung eingebunden ist. In diesem Fall ist die Voraussetzung für das Gewähren der Befreiung die Vorlage der Bescheinigung, die vom Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten ausgestellt wurde (Formular U 45), sowie eines Nachweises, dass die völkerrechtlich privilegierte Person tatsächlich Leasingnehmer ist. § 5 IStVG ist sinngemäß anzuwenden. Bei Erwerb eines Kraftfahrzeuges über eine Leasinggesellschaft besteht der Anspruch auf Vergütung der auf den Mietzahlungen (Leasingraten) lastenden Umsatzsteuer nach Maßgabe des IStVG.

360

Voraussetzung für die Befreiung ist die Bekanntgabe der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) und die Sperrsetzung des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank nach § 30a KFG 1967. Bei Lieferungen durch einen befugten Fahrzeughändler hat die Sperrsetzung des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank über FinanzOnline ehestmöglich (eine 2-wöchige Frist sollte nicht überschritten werden) durch diesen zu erfolgen.

© Bundesministerium für Finanzen

361

Wird vom Fahrzeughändler bei der Lieferung eines Gebrauchtfahrzeuges die Differenzbesteuerung angewendet, kann die Steuerbefreiung nicht angewendet werden (siehe UStR 2000 Rz 747a). Auch eine Vergütung der Steuer ist in diesen Fällen nicht möglich.

362

Eine Lieferung nach § 1 Z 1 NoVAG 1991 ist zudem nach § 3 Abs. 4 Z 1 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 bzw. § 3 Z 4 lit. a NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 24/2007 von der Normverbrauchsabgabe befreit, wenn die Lieferung an Personen oder Einrichtungen erfolgt, die nach dem Bundesgesetz BGBl. Nr. 257/1976 über die Umsatzsteuervergütung an ausländische Vertretungsbehörden und ihre im diplomatischen oder berufskonsularischen Rang stehenden Mitglieder oder nach anderen vergleichbaren gesetzlichen Vorschriften zur Entlastung von der Umsatzsteuer berechtigt sind. Hinsichtlich des Verfahrens und der Bedingungen für die Entlastung gelten die Bestimmungen des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 257/1976. Die Steuerbefreiung erfolgt im Wege der Vergütung.

A.3.7.2.2. Innergemeinschaftlicher Erwerb (von Neufahrzeugen) im übrigen Unionsgebiet

363

Gemäß § 3 Abs. 4 Z 1 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 bzw. § 3 Z 4 lit. a NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 24/2007 steht völkerrechtlich privilegierten Personen auch im Falle eines innergemeinschaftlichen Erwerbs nach § 1 Z 2 NoVAG 1991 die Befreiung von der Normverbrauchsabgabe zu.

Vorausgesetzt wird, dass die Personen oder Einrichtungen nach dem Bundesgesetz BGBl. Nr. 257/1976 über die Umsatzsteuervergütung an ausländische Vertretungsbehörden und ihre im diplomatischen oder berufskonsularischen Rang stehenden Mitglieder oder nach anderen vergleichbaren gesetzlichen Vorschriften (IStVG) zur Entlastung von der Umsatzsteuer berechtigt sind.

Begünstigter Personenkreis:

Zum begünstigten Personenkreis zählen daher

- in Österreich errichtete ausländische Vertretungsbehörden, das sind:
  - diplomatische Missionen;
  - berufskonsularische Vertretungen;
  - internationale Einrichtungen iSd Amtssitzgesetzes, BGBl. I Nr 54/2021;
  - ständige Vertretungen bei internationalen Organisationen mit Amtssitz in Österreich

  sowie

- die im diplomatischen oder berufskonsularischen Rang stehenden Mitglieder ausländischer Vertretungsbehörden.

Honorarkonsulate und Honorarkonsuln sind nicht von der Befreiung erfasst.

Im diplomatischen oder berufskonsularischen Rang stehende Mitglieder einer ausländischen Vertretungsbehörde sind berechtigt, alle zwei Jahre zwei Kraftfahrzeuge steuerfrei in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union zu erwerben.

Voraussetzungen:

Hinsichtlich des Verfahrens und der Bedingungen für die Entlastung gelten die Bestimmungen des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 257/1976. Voraussetzung der Steuerbefreiung ist somit die Vorlage einer vom Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten ausgestellten Bescheinigung (Formular U100) beim zuständigen Finanzamt. Die Steuerbefreiung erfolgt im Wege der Vergütung.

A.3.7.2.3. Einfuhr aus dem übrigen Unionsgebiet oder einem Drittland

364

Befreiter Vorgang

Nach § 3 Abs. 4 Z 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 bzw. § 3 Z 4 lit. b NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 24/2007 steht völkerrechtlich privilegierten Personen auch im Falle der erstmaligen Zulassung von Kraftfahrzeugen zum Verkehr im Inland eine Normverbrauchsabgabebefreiung zu, soweit und solange eine Steuerbefreiung von der Einfuhrumsatzsteuer besteht. Diese Regelung ist sinngemäß auch dann anzuwenden, wenn die Kraftfahrzeuge nicht aus dem Drittland, sondern aus dem übrigen Unionsgebiet eingeführt werden (nicht jedoch bei einem innergemeinschaftlichen Erwerb). Für die Beurteilung der konkreten Normverbrauchsabgabebefreiung beim Erwerb aus dem übrigen Unionsgebiet ist es daher relevant, ob es sich um Neufahrzeuge oder um Gebrauchtfahrzeuge handelt.

365

Die Befreiung von der Normverbrauchsabgabe in § 3 Abs. 4 Z 2 bzw. § 3 Z 4 lit. b NoVAG 1991 bezieht sich nicht nur auf den Fall, dass das konkret zu beurteilende Kraftfahrzeug durch den Steuerpflichtigen tatsächlich eingeführt wird, sondern darauf, dass bei einer allfälligen Einfuhr des Kraftfahrzeuges die Befreiung von der Einfuhrumsatzsteuer theoretisch in Anspruch genommen werden könnte. Die Befreiung ist daher auch anwendbar, wenn der Diplomat das Kraftfahrzeug weder aus einem Drittland noch aus dem übrigen Unionsgebiet einführt, sondern im Inland erwirbt.

366

Voraussetzungen

Bei Import eines Kraftfahrzeuges aus einem Drittland ist Voraussetzung der Steuerbefreiung die Vorlage einer vom Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten ausgestellten Bescheinigung (bestätigte Deklaration auf amtlichem Vordruck ZBefr1) im Zuge der (elektronischen) Zollanmeldung. Die Zollstelle stellt einen Grundlagenbescheid aus, welcher dem Antragsteller ausgehändigt wird und an das zuständige Finanzamt zu übermitteln ist.

Bei Import eines Kraftfahrzeuges aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ist Voraussetzung der Steuerbefreiung die Vorlage einer vom Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten ausgestellten Bescheinigung (Formular U100) beim zuständigen Finanzamt (siehe Rz 363 ff).

Die Einfuhrumsatzsteuerfreiheit ist nach § 6 Abs. 4 Z 5 UStG 1994 im Zusammenhang mit §§ 89 bis 93 Zollrechts-Durchführungsgesetz (ZollR-DG), BGBl. Nr. 659/1994, zu beurteilen. Unter die Einfuhrabgabenfreiheit fallen unter anderem Dienstfahrzeuge ausländischer Vertretungsbehörden und Kraftfahrzeuge, die zum persönlichen Gebrauch durch die dem Personal der Vertretungen angehörenden ausländischen Diplomaten und Berufskonsuln sowie durch die in ihrem Haushalt lebenden Familienmitglieder eingeführt werden. Im Fall des persönlichen Gebrauchs ist die Einfuhrabgabenfreiheit auf zwei Kraftfahrzeuge innerhalb eines Zeitraumes von jeweils zwei Jahren beschränkt. Allgemein ist die Einfuhrabgabenfreiheit nur zu gewähren, wenn und soweit der betreffende Drittstaat Gegenseitigkeit gewährt (auch hinsichtlich der Dauer der Verwendungspflicht).

A.3.7.2.4. Sperrfrist von Kraftfahrzeugen

367

Werden Kraftfahrzeuge nach einer der Befreiungsbestimmungen des § 3 Abs. 4 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 bzw. des § 3 Z 4 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 24/2007 durch den begünstigten Personenkreis steuerfrei erworben, ist eine Sperrfrist (üblicherweise zwei Jahre) unter der Maßgabe der Gegenseitigkeit zu beachten, bei deren Nichteinhaltung grundsätzlich eine Nacherhebung der ursprünglichen Normverbrauchsabgabe vorgesehen ist (§ 5 Abs. 2 IStVG). Die Sperrfrist ist für alle drei Arten des steuerbegünstigten Fahrzeugerwerbs (Kauf bei einem inländischen Händler bzw. Erwerb oder Einfuhr aus dem Unionsgebiet bzw. Drittland) gleichermaßen vorgesehen. Da die zollrechtlichen Bestimmungen gelten, erfolgt jedoch keine Nacherhebung, bei Abberufung des Begünstigten, sofern zumindest ein halbes Jahr der Sperrfrist abgelaufen ist, bei Tod des Begünstigten sowie bei Diebstahl oder ernsthafter Beschädigung des Kraftfahrzeuges. Der Diebstahl des Kraftfahrzeuges ist der österreichischen Polizei unverzüglich zu melden. Eine

offizielle Bestätigung des Diebstahls durch die Polizei ist notwendig. Ernsthaft beschädigt im Sinne dieser Bestimmung bedeutet, dass eine Reparatur nicht mehr wirtschaftlich zu vertreten wäre bzw. ein wirtschaftlicher Totalschaden vorliegt. Das ist der Fall, wenn die Reparaturkosten den Zeitwert des Kraftfahrzeuges vor dem Schadenseintritt übersteigen würden oder eine Wiederherstellung überhaupt nicht mehr möglich ist.

368

Nach Ablauf der zweijährigen Sperrfrist für Diplomaten führt auch eine Verleihung, Verpfändung, Vermietung, Veräußerung oder Überlassung durch den Diplomaten zu keiner Nacherhebung der Normverbrauchsabgabe mehr bei diesem (§ 5 IStVG).

369

Verkauft der Diplomat sein begünstigtes Kraftfahrzeug nach Ablauf der Sperrfrist an einen Nichtdiplomaten, bewirkt dieser mit der Zulassung des Kraftfahrzeuges den Normverbrauchsabgabe-Tatbestand nach § 1 Z 3 lit. b NoVAG 1991. In diesen Fällen muss der Käufer bzw. Zulassungswerber die Normverbrauchsabgabe an das Finanzamt zahlen.

Bei Veräußerung innerhalb der Sperrfrist hätte zwar der Diplomat die Normverbrauchsabgabe nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 zu entrichten, doch kann er auf Grund der Wiener Diplomatenkonvention dazu nicht verpflichtet werden, sodass der Käufer auch in diesem Fall die Normverbrauchsabgabe nach § 1 Z 3 lit. b NoVAG 1991 zu tragen hat. Bemessungsgrundlage ist dabei der gemeine Wert im Zeitpunkt, in dem das Kraftfahrzeug vom Käufer zugelassen wird.

Verkauft und liefert der Diplomat das Kraftfahrzeug an einen Händler, der kein Interesse an der Zulassung auf seinen eigenen Namen hat, sondern das Kraftfahrzeug an einen Endverbraucher verkaufen und liefern will, bestehen keine Bedenken, wenn der Händler selbst die Normverbrauchsabgabe abführt.

> *Beispiel:*
>
> *Ein Diplomat kauft im März 2021 bei einem inländischen Händler (Lieferung am 19. März 2021) ein Neufahrzeug. Die Bescheinigung des Bundesministeriums für europäische und internationale Angelegenheiten (U 45) liegt vor und wird dem Händler ausgehändigt. Der Händler behandelt die Fahrzeuglieferung sowohl normverbrauchsabgabebefreit als auch umsatzsteuerbefreit und weist in der Rechnung 25.000 Euro aus. Nach Ablauf der Sperrfrist verkauft der Diplomat das gegenständliche Kraftfahrzeug an eine Privatperson, welche das Kraftfahrzeug wiederum in Österreich zum Verkehr zulässt. Der Diplomat muss weder die Normverbrauchsabgabe (kein Tatbestand nach § 1 Z 4 NoVAG 1991) noch die Umsatzsteuer (zurückbe)zahlen. Zu beachten ist jedoch, dass der Privatkäufer mit der inländischen Zulassung den Tatbestand nach § 1 Z 3 NoVAG 1991 verwirklicht. Bemessungsgrundlage ist der gemeine Wert im Zeitpunkt der Zulassung. Hinsichtlich der Umsatzsteuer bleibt es (endgültig) bei einer Steuerbefreiung.*

370

Gemäß § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 ist bei der neuerlichen Zulassung eines zuvor gemäß § 3 NoVAG 1991 befreiten Kraftfahrzeuges die Normverbrauchsabgabe nach jener Rechtslage zu bemessen, die im Zeitpunkt der erstmaligen (befreiten) Zulassung anzuwenden war. Dabei ist für die Bonus-Malus-Berechnung und den Abzugsbetrag die Wertentwicklung des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen (siehe Rz 936).

371

Übersicht über die Nacherhebung der Normverbrauchsabgabe bei einem nach § 3 Abs. 4 NoVAG 1991 (idF BGBl. I Nr. 18/2021) bzw. § 3 Z 4 NoVAG 1991 (idF BGBl. I Nr. 24/2007) befreiten Kraftfahrzeug:

Handlung:	**Sperrfrist:**	**Nacherhebung der NoVA bei privilegierter Person:**	**Tatbestand (NoVAG 1991):**	**Steuerschuldner:**	**Höhe der NoVA:**
Verkauf	Innerhalb	Ja (beachte Wiener Diplomaten-konvention)	§ 1 Z 4 (Diplomat) und § 1 Z 3 lit. b (nachfolgender Zulassungswerber)	Nachfolgender Zulassungswerber* (Privilegierte Person nicht verpflichtet)	BMG = gemeiner Wert im Zeitpunkt der nachfolgenden Zulassung
Verkauf	Außerhalb	Nein	§ 1 Z 3 lit. b (bei späterer Neuzulassung)	Nachfolgender Zulassungswerber*	BMG = gemeiner Wert im Zeitpunkt der nachfolgenden Zulassung
Verkauf nach Abberufung	Innerhalb (in den ersten 6 Monaten)	Ja	§ 1 Z 4	Privilegierte Person	Ursprüngliche NoVA
Verkauf nach Abberufung	Innerhalb (nach 6 Monaten)	Nein	§ 1 Z 3 lit. b (bei späterer Neuzulassung)	Nachfolgender Zulassungswerber*	BMG = gemeiner Wert im Zeitpunkt der nachfolgenden Zulassung
Verkauf nach Tod, Beschädigung oder Diebstahl	Innerhalb	Nein	§ 1 Z 3 lit. b (bei späterer Neuzulassung)	Nachfolgender Zulassungswerber*	BMG = gemeiner Wert im Zeitpunkt der nachfolgenden Zulassung
Privatübernahme (Akkreditierung abgelaufen)	Innerhalb (in den ersten 6 Monaten)	Ja	§ 1 Z 4	Privilegierte Person	Ursprüngliche NoVA
Privatübernahme (Akkreditierung abgelaufen)	Innerhalb (nach 6 Monaten)	Nein	/	Nachfolgender Zulassungswerber*	BMG = gemeiner Wert im Zeitpunkt der nachfolgenden Zulassung

* Bei einer nachfolgenden Zulassung durch eine andere Person muss die Normverbrauchsabgabe abgeführt werden, um die Sperre in der Genehmigungsdatenbank aufheben zu können.

A.3.7.3. Motorbezogene Versicherungssteuer und Kraftfahrzeugsteuer

372

Eine Versicherungsgesellschaft kann Diplomaten, die sich ihr gegenüber mit Lichtbildausweis als Träger diplomatischer Privilegien ausweisen, unmittelbar von der motorbezogenen Versicherungssteuer entlasten. Hat der Versicherer dennoch die motorbezogene Versicherungssteuer in Rechnung gestellt, hat er diese unrichtige Berechnung der motorbezogenen Versicherungssteuer gemäß § 6 Abs. 3 Z 7 VersStG 1953 zu berichtigen (siehe Rz 1701 bis 1708).

373

Die Befreiungstatbestände in der motorbezogenen Versicherungssteuer entsprechen inhaltlich den Befreiungstatbeständen des KfzStG 1992, die sich auf Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen beziehen (siehe Rz 1401). Die folgenden Ausführungen zur Befreiung für Diplomaten und Angestellte von internationalen Organisationen sind somit sinngemäß sowohl für die Kraftfahrzeugsteuer als auch für die motorbezogene Versicherungssteuer anzuwenden.

374

Die Befreiung steht in Österreich grundsätzlich nur Personen zu, die an diplomatischen oder konsularischen Vertretungsbehörden fremder Staaten in Österreich oder als Angestellte internationaler Regierungsorganisationen mit Amtssitz in Österreich oder an Ständigen Vertretungen fremder Staaten gegenüber solchen Organisationen in Österreich bzw. an Ständigen Vertretungen Internationaler Regierungsorganisationen gegenüber der Republik Österreich tätig sind.

Diplomaten und Berufskonsuln sind von allen Steuern, sohin auch von der Kraftfahrzeugbesteuerung (KfzSt, mVSt) befreit. Honorarkonsuln genießen keine diesbezüglichen Privilegien.

Mitglieder des Verwaltungs- und technischen Personals diplomatischer oder konsularischer Vertretungsbehörden genießen zwar insgesamt weniger Privilegien als die zuvor genannten Personen, sind jedoch ebenso wie diese von der Kraftfahrzeugbesteuerung befreit.

Angestellte internationaler Organisationen sind aufgrund der jeweiligen Amtssitzabkommen zum Teil von der Kraftfahrzeugsteuer und der motorbezogenen Versicherungssteuer befreit. Bei kleineren Organisationen fehlt in der Regel diese Befreiung. Höherrangige Angestellte internationaler Organisationen genießen im Wesentlichen diplomatische Privilegien.

© Bundesministerium für Finanzen

Mitgliedern diplomatischen Ranges sowie dem Verwaltungs- und technischen Personal ständiger Vertretungen stehen die vergleichbaren Privilegien für Mitglieder diplomatischer Vertretungsbehörden zu.

Keine Befreiung von der Kraftfahrzeugbesteuerung besteht für Personen, die den genannten Gruppen nicht angehören (z.B. Sachverständige, Hauspersonal).

Für im gemeinsamen Haushalt lebende **Familienangehörige** (siehe Rz 377) des begünstigten Personenkreises kommt grundsätzlich ebenso eine Befreiung von der Kraftfahrzeugbesteuerung zur Anwendung. Ausnahmen bestehen bei kleineren internationalen Organisationen sowie in den Fällen der Rz 375.

Auf allfällige Verwendungsauflagen und/oder Sperrfristen aufgrund der maßgeblichen Rechtsgrundlagen ist zu achten.

375

Hinsichtlich jener Diplomaten mit österreichischer Staatsbürgerschaft oder ständiger Ansässigkeit in Österreich bestehen hier jedoch Einschränkungen. Nach Art. 38 Abs. 1 Wiener Diplomatenkonvention (WDK), BGBl. Nr. 66/1966, genießt ein Diplomat, der Angehöriger dieses Staates oder in demselben ständig ansässig ist, soweit der Empfangsstaat nicht zusätzliche Vorrechte und Immunitäten gewährt, lediglich Immunität von der Gerichtsbarkeit und Unverletzlichkeit in Bezug auf seine in Ausübung seiner dienstlichen Tätigkeit vorgenommenen Amtshandlungen. Auf Basis dessen genießen Personen mit österreichischer Staatsbürgerschaft (auch bei Doppelstaatsbürgerschaft) oder Personen, die ständig in Österreich ansässig sind (daher länger als zehn Jahre im Empfangsstaat ununterbrochen beschäftigt bzw. Familienangehörige solcher Personen) lediglich funktionelle Immunität und somit nur für jene Handlungen, die von ihnen in unmittelbarer Verbindung mit ihren amtlichen Obliegenheiten gesetzt werden. Eine Inanspruchnahme der Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer, sowie auch von der motorbezogenen Versicherungssteuer, ist aus diesem Grund für diese Personen nicht möglich.

Ähnliche Einschränkungen auf eine funktionelle Immunität bestehen in diesem Zusammenhang für Mitarbeiter internationaler Organisationen mit österreichischer Staatsbürgerschaft nach dem jeweiligen Amtssitzabkommen (z.B. Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Organisation der Erdölexportierenden Länder über den Amtssitz der Organisation der Erdölexportierenden Länder).

A.3.7.4. Legitimationskarte

376

Personen, die in Österreich zum Kreis der Träger von Privilegien und Immunitäten gehören, wird vom Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten auf

Antrag eine Legitimationskarte mit bis zu dreijähriger Gültigkeitsdauer ausgestellt, aus der die Identität, die Staatsangehörigkeit und die Funktion des Inhabers zu ersehen sind.

Die Gültigkeitsdauer wird auf dem Ausweis vermerkt und auf Antrag verlängert. Der Ausweis verliert seine Gültigkeit mit Ablauf der Gültigkeitsdauer oder wenn die Voraussetzungen für seine Ausstellung weggefallen sind.

Der Besitz einer (auf Antrag ausgestellten) Legitimationskarte ist notwendiges Erfordernis für die Steuerbefreiungen. Die Privilegien sind an die jeweilige Funktion der betreffenden Person gebunden.

Umgekehrt dokumentiert eine Legitimationskarte nicht zwingend die Zugehörigkeit des Inhabers zum Kreis der steuerlich Privilegierten.

Beispiele:

Der Techniker des Konsulats (technisches Personal) ist im Besitz der österreichischen Staatsbürgerschaft; auf seiner blauen Legitimationskarte ist die Staatsbürgerschaft angegeben, welche ihn daher nicht zur Steuerbefreiung berechtigt. Seine Legitimationskarte trägt einen Vermerk „Eingeschränkte Privilegien und Immunitäten gemäß […]“

Die langjährige Botschaftsmitarbeiterin (Verwaltungspersonal) ist ständig in Österreich ansässig; ihre blaue Legitimationskarte berechtigt sie daher nicht zur Steuerbefreiung. Der Wohnsitz ist nicht aus der Legitimationskarte ersichtlich. Ihre Legitimationskarte trägt einen Vermerk „Eingeschränkte Privilegien und Immunitäten gemäß […]“

377

Übersicht über die verschiedenen Arten von Legitimationskarten

Farbe	Inhaberkreis	Befreiung KfzSt/mvSt
Rot	Personen, die in Österreich Träger diplomatischer Privilegien und Immunitäten sind (z.B. Diplomaten; höherrangige Angestellte internationaler Organisationen)	Ja
Orange	Berufskonsuln	Ja
Gelb	Honorarkonsuln	Nein
Grün	Angestellte oder Sachverständige internationaler Organisationen oder Einrichtungen	KfzSt – nein mvSt – ja (Sachverst.– nein)
Blau	Alle andere Personen, die in Österreich Privilegien genießen (z.B. Angehörige des Verwaltungs- und technischen Personals diplomatischer oder konsularischer Vertretungsbehörden oder ständiger Vertretungen zu internationalen Organisationen in Österreich)	Ja

Braun	Dienstliches Hauspersonal	Nein
Grau	Private Hausangestellte privilegierter Arbeitgeber, denen deren Beschäftigung vom BMEIA zugestanden wurde	Nein

Muster einer Legitimationskarte:



Haushaltszugehörige Familienangehörige des beschriebenen Inhaberkreises erhalten eine Legitimationskarte in derselben Farbe wie der Hauptträger, ausgenommen:

- Familienangehörige, die Fremde mit gültigem Aufenthaltstitel in Österreich oder österreichische Staatsbürger sind, sofern nicht andere österreichische Rechtsvorschriften die Ausstellung von Lichtbildausweisen für diese Personen vorsehen;
- Familienangehörige von Honorarkonsuln;
- Familienangehörige von privaten Hausangestellten.

Familienangehörige sind:

- der Ehegatte und minderjährige Kinder des Hauptberechtigten bzw. des Ehegatten;
- volljährige ledige Kinder (bis zum vollendeten 26. Lebensjahr, in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen auch darüber hinaus), soweit sie in Österreich keine Erwerbstätigkeit ausüben; von Letzterem kann abgewichen werden, sofern andere österreichische Rechtsvorschriften dies gestatten;
- in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen und soweit sie in Österreich keine Erwerbtätigkeit ausüben
  - Eltern und Schwiegereltern des Hauptberechtigten sowie
  - Geschwister des allein oder mit seinen minderjährigen Kindern lebenden Hauptberechtigten, der einen eigenen Haushalt führt.

Die für Ehegatten maßgebenden Bestimmungen sind auf eingetragene Partner sowie in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen auch auf Lebensgefährten sinngemäß anzuwenden.

Aus der Farbe der Legitimationskarte lässt sich nicht sicher ableiten, dass der Inhaberin bzw. dem Inhaber eine Befreiung von der Besteuerung zusteht. Die Farben Gelb, Braun und Grau bedeuten jedenfalls das Fehlen einer Befreiung von der Besteuerung. Bei allen anderen Farben ist auf allfällige Vermerke auf der Rückseite zu achten, insbesondere bei den Farben Grün und Blau. Kein Vermerk gilt jedoch als Indiz für das Vorliegen einer Befreiung von der Besteuerung.

378

Da es sich bei den Steuerbefreiungen für völkerrechtlich privilegierte Personen um eine persönliche Steuerbefreiung handelt und daher der persönliche Gebrauch durch die begünstigte Person gefordert wird, müssen bei der Zulassung eines Kraftfahrzeuges auf mehrere Personen alle Personen der Zulassungsbesitzgemeinschaft über eine entsprechende Legitimationskarte verfügen, um die Steuerbefreiungen in Anspruch nehmen zu können.

379

Rechtsgrundlagen neben den in den jeweiligen Materiengesetzen genannten sind:

- für die Ausstellung der Legitimationskarten: Legitimationskartenverordnung (LKVO), BGBl. II Nr. 208/2021;
- für diplomatische Privilegien und Immunitäten: Wiener Diplomatenkonvention (WDK), BGBl. Nr. 66/1966;
- für konsularische Privilegien und Immunitäten: Wiener Konsularrechtskonvention (WKK), BGBl. Nr. 318/1969;
- für Privilegien von Angestellten internationaler Organisationen in Österreich: das jeweilige Amtssitzabkommen, beispielsweise für das Internationale Zentrum Wien (VIC): UNO, BGBl. III Nr. 99/1998; UNIDO, BGBl. III Nr. 100/1998; IAEO, BGBl. Nr. 82/1958; CTBTO, BGBl. III Nr. 188/1997; kleinere Organisationen: ICMPD, BGBl. III Nr. 145/2000; IIASA, BGBl. Nr. 441/1979; JVI, BGBl. III Nr. 187/1997;

Weitere Rechtsgrundlagen sind zum Beispiel:

- UN-Privilegienabkommen, BGBl. Nr. 126/1957;
- Protokoll über Vorrechte und Befreiungen der EU, ABl. Nr. C 83 vom 30.03.2010 S. 266;
- NATO-Privilegien, BGBl. Nr. 870/1995.

Randzahlen 380 bis 399: *derzeit frei*

B. Normverbrauchsabgabe (NoVAG 1991)

B.1. Steuergegenstand (§ 1 NoVAG 1991)

B.1.1. Lieferung (§ 1 Z 1 NoVAG 1991)

400

Der Normverbrauchsabgabe unterliegt die im Inland ausgeführte gewerbliche Lieferung von bisher noch nicht im Inland zugelassenen und vom NoVAG 1991 betroffenen Kraftfahrzeugen, die ein Unternehmer gegen Entgelt im Rahmen seines Unternehmens ausführt.

Nicht der Normverbrauchsabgabe unterliegt die im Inland ausgeführte gewerbliche Lieferung von bisher noch nicht im Inland zugelassenen und vom NoVAG 1991 betroffenen Kraftfahrzeugen, die ein Unternehmer gegen Entgelt im Rahmen seines Unternehmens an einen anderen Unternehmer zur gewerblichen Weiterveräußerung ausführt.

401

Steuerpflicht nach § 1 Z 1 NoVAG 1991 löst erst die tatsächliche Lieferung im Sinne des § 3 Abs. 1 UStG 1994 (und nicht der Abschluss des Kaufvertrages) durch den Fahrzeughändler an den „Letztverbraucher“ aus. Als Letztverbraucher ist in diesem Zusammenhang aber nicht nur eine natürliche Person zum privaten Gebrauch gemeint, sondern beispielsweise auch eine juristische Person im Rahmen eines Unternehmens, dessen Gegenstand nicht der Handel mit Kraftfahrzeugen ist.

Die Lieferung besteht in der Verschaffung der Verfügungsmacht an einem Gegenstand durch einen Unternehmer. Eine Lieferung liegt dann vor, wenn der Unternehmer den Abnehmer befähigt, im eigenen Namen über einen Gegenstand zu verfügen. Ein zivilrechtlicher Eigentumserwerb ist hingegen nicht notwendig, selbst wenn er in den meisten Fällen vorliegt. Ausreichend ist die tatsächliche Befähigung, über den Nutzen des Gegenstandes frei zu disponieren, dh. „ihn zu veräußern, zu belasten und ähnliches mehr“ (vgl. VwGH 03.07.1980, 1289/77). Die tatsächliche Disposition durch Verwendung oder Gebrauch ist nicht erforderlich. Der Übergang muss sich tatsächlich vollziehen, er kann nicht lediglich abstrakt vereinbart werden. Es ist erforderlich, dass dem Empfänger tatsächlich Substanz, Wert und Ertrag zugewendet werden.

Übergabsarten, die zivilrechtlich zum Erwerb des Eigentums und Besitzes ausreichen, sind auch umsatzsteuerlich zur Verschaffung der Verfügungsmacht ausreichend. Neben der körperlichen Übergabe (§ 426 ABGB), kommt auch die Übergabe durch Zeichen (§ 427 ABGB; Urkunden, Schlüssel, Anbringung von Merkmalen, Übergabe durch Lagerschein im Sinne des § 424 UGB) in Betracht. Daneben ist eine Übergabe durch Besitzkonstitut möglich.

Umsatzsteuerlich wird auch damit dem Erwerber Verfügungsmacht verschafft, sofern zumindest die wirtschaftliche Substanz des Gegenstandes übergeht (z.B. der natürliche Alterungsprozess des Objektes geht zu Lasten des Erwerbers; vgl. VwGH vom 27.2.2002, 2000/13/0095). Verfügungsmacht wird demnach auch verschafft, wenn sich der Gegenstand in der Gewalt eines Dritten befindet und durch Besitzanweisung der Dritte angewiesen wird, die Sache künftig innezuhaben.

B.1.1.1. Unternehmer

402

Die Begriffe „Unternehmer“ und „im Rahmen seines Unternehmens“ sind im Sinne des § 2 Abs. 1 UStG 1994 auszulegen (vgl. UStR 2000 Rz 181).

Unternehmer kann jede natürliche Person und jedes Wirtschaftsgebilde sein, das nachhaltig, selbstständig gegen Entgelt Leistungen erbringt und nach außen hin in Erscheinung tritt (Maßgeblichkeit des Außenverhältnisses). Nicht erforderlich ist die Beteiligung am allgemeinen wirtschaftlichen Verkehr oder die Handlungsfähigkeit: Auch Personen, die nur durch einen Vertreter tätig werden, können Unternehmer sein (VwGH 27.5.1998, 93/13/0052). Unternehmereigenschaft kann auch durch Tätigwerden im Ausland erworben werden (VwGH 7.10.1955, 3206/53). Personenvereinigungen jeder Art können Unternehmer sein, wenn sie nach außen hin selbstständig auftreten. Zivilrechtliche Rechts- oder Geschäftsfähigkeit ist nicht erforderlich. Anderseits gibt es keine Unternehmereigenschaft kraft Rechtsform: Auch Personengesellschaften und juristische Personen sind nur Unternehmer, wenn sie mit Leistungen an Dritte im Wirtschaftsleben in Erscheinung treten (VwGH 17.3.1976, 0999/75; VwGH 13.12.1977, 1550/77). Unternehmereigenschaft wird auch begründet, wenn eine Personenvereinigung nur gegenüber ihren Mitgliedern tätig wird (§ 2 Abs. 1 letzter Satz UStG 1994). Nicht unternehmerisch tätig sind aber Vereine, wenn sie nur in Erfüllung ihrer satzungsgemäßen Gemeinschaftsaufgaben tätig werden, ohne Einzelleistungen an die Mitglieder (oder Dritte) zu erbringen (VwGH 03.11.1986, 86/15/0003).

Bezüglich Organgesellschaften ist § 2 Abs. 2 Z 2 UStG 1994 anzuwenden. Die Organgesellschaft wird somit nicht als Unternehmer im Sinne des § 2 UStG 1994 angesehen (vgl. UStR 2000 Rz 233).

Organ (Organgesellschaft) kann jede juristische Person sein, bei der die Eingliederung möglich ist. Organschaft nach § 2 Abs. 2 Z 2 UStG 1994 liegt vor, wenn eine juristische Person nach dem Gesamtbild der tatsächlichen Verhältnisse finanziell, wirtschaftlich und organisatorisch in ein Unternehmen eingegliedert ist. Es ist nicht erforderlich, dass alle drei Eingliederungsmerkmale gleichermaßen ausgeprägt sind. Organschaft kann auch gegeben sein, wenn die Eingliederung auf einem dieser drei Gebiete weniger, dafür aber auf den

anderen Gebieten stärker ausgeprägt ist. Maßgeblich ist das Gesamtbild der tatsächlichen Verhältnisse (VwGH 9.9.1980, 2595/80). Organschaft liegt nicht vor, wenn auch nur eines der Eingliederungskriterien fehlt (VwGH 15.4.1983, 82/17/0026).

403

Die Lieferung eines einzelnen, noch nicht im Inland zugelassenen Kraftfahrzeuges (z.B. durch einen Bauunternehmer) erfolgt regelmäßig (kein gewerblicher Fahrzeughandel) nicht im Rahmen seines Unternehmens und ist daher nicht steuerpflichtig (Steuerpflicht des Erwerbers bzw. Zulassungswerbers nach § 1 Z 3 NoVAG 1991).

404

Im Ergebnis trifft die Steuerpflicht nach § 1 Z 1 NoVAG 1991 einen Fahrzeughändler im engeren Sinn, aber auch beispielsweise einen Händler für Waren aller Art unter Einschluss des regelmäßigen Handels mit Kraftfahrzeugen (gewerblicher Fahrzeughandel).

B.1.1.2. Lieferung von im Vergütungsverfahren befreiten Kraftfahrzeugen

405

Unter die Steuerpflicht des § 1 Z 1 NoVAG 1991 fällt auch die Lieferung von Kraftfahrzeugen, die anschließend gemäß § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 im Wege des Vergütungsverfahrens nach § 12 NoVAG 1991 von der Normverbrauchsabgabe befreit sind, wie:

- Begleitfahrzeuge für Sondertransporte
- Fahrschulkraftfahrzeuge
- Miet-, Taxi- und Gästewagen
- Kraftfahrzeuge, die zur kurzfristigen Vermietung verwendet werden
- Kraftfahrzeuge, die für den Rettungsdienst oder als Krankenwagen verwendet werden
- Leichenwagen
- Einsatzfahrzeuge der Feuerwehren
- Erprobungs- und Entwicklungsfahrzeuge (Rechtslage seit 1. September 2022, siehe Rz 406)
- (Zu Vorführkraftfahrzeugen siehe Rz 407)

406

Seit 1. September 2022 sind Kraftfahrzeuge gemäß § 3 Abs. 3 Z 8 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 108/2022, die ausschließlich zu Erprobungs- und Entwicklungszwecken durch unternehmerisch tätige Fahrzeughersteller oder Fahrzeugentwickler verwendet werden, im Wege der Vergütung nach § 12 NoVAG 1991 von der Normverbrauchsabgabe befreit (siehe Rz 688).

© Bundesministerium für Finanzen

407

Vorführkraftfahrzeuge sind grundsätzlich zur gewerblichen Weiterveräußerung bestimmt. Damit ergibt sich, dass bei der Lieferung eines Kraftfahrzeuges, welches durch den Erwerber als Vorführkraftfahrzeug genutzt werden soll, keine Steuerpflicht nach § 1 Z 1 NoVAG 1991 gegeben sein kann. Die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe entsteht jedoch bei Zulassung nach § 1 Z 3 NoVAG 1991 (Erstmalige Zulassung). Dieser stand nach der bis 30. Juni 2021 geltenden Rechtslage die Befreiung im Wege der Vergütung gemäß § 3 Z 3 TS 1 NoVAG 1991 gegenüber (siehe Rz 661). Nach der seit 1. Juli 2021 geltenden Rechtslage kann die Befreiung ohne weitere Verwaltungsschritte direkt in Anspruch genommen werden, womit das Vorführkraftfahrzeug auf den Fahrzeughändler zugelassen werden kann, ohne dass dieser zuvor die Normverbrauchsabgabe leisten muss (siehe Rz 660).

Bei der Lieferung eines bisher befreiten Vorführkraftfahrzeuges ist eine Steuerpflicht nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 gegeben (siehe Rz 431 sowie Rz 450 f).

B.1.1.3. Nicht der Normverbrauchsabgabe unterliegende Lieferungen

408

Nicht steuerbar sind Lieferungen an einen anderen Unternehmer zur gewerblichen Weiterveräußerung.

> *Beispiel 1:*
>
> *Ein österreichischer Generalimporteur liefert ein Kraftfahrzeug an den Großhändler, der Großhändler liefert weiter an den Einzelhändler und dieser an ein Leasingunternehmen. Für Generalimporteur und Großhändler ergibt sich keine Normverbrauchsabgabepflicht. Diese liefern das Kraftfahrzeug an einen Unternehmer zur gewerblichen Weiterveräußerung. Die Lieferung des Einzelhändlers an das Leasingunternehmen ist steuerpflichtig.*
>
> *Beispiel 2:*
>
> *Ein österreichischer Generalimporteur liefert ein Kraftfahrzeug an den Großhändler, der Großhändler liefert weiter an den Einzelhändler. Dieser verwendet das Kraftfahrzeug als Vorführkraftfahrzeug. Für Generalimporteur und Großhändler ergibt sich keine Normverbrauchsabgabepflicht. Diese liefern das Kraftfahrzeug an einen Unternehmer zur gewerblichen Weiterveräußerung. Der Einzelhändler ist auf Grund der Verwendung des Fahrzeuges als Vorführkraftfahrzeug steuerbefreit gemäß § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991. Grundsätzlich wird erst die Lieferung an den Endkunden einen steuerpflichtigen Tatbestand gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 auslösen.*

409

Hat sich der Fahrzeughändler in Zweifelsfällen (z.B. bei nicht betriebsbekannten Abnehmern) durch einen geeigneten Nachweis davon versichert, dass der Käufer das Kraftfahrzeug zur gewerblichen Weiterveräußerung verwendet, gilt Folgendes: Der Fahrzeughändler (Verkäufer) ist auch dann nicht nachträglich zur Normverbrauchsabgabe heranzuziehen, wenn die Voraussetzungen für eine Steuerfreistellung im Hinblick auf die Verhältnisse beim

Käufer des Kraftfahrzeuges nicht vorgelegen haben. Der Käufer erfüllt in weiterer Folge bei der Fahrzeugzulassung den Tatbestand des § 1 Z 3 NoVAG 1991. Das Vorliegen eines geeigneten Nachweises ist dann anzunehmen, wenn dem Fahrzeughändler gegenüber eine vom Abnehmer oder dessen Bevollmächtigten unterfertigte Erklärung folgenden Inhalts abgegeben worden ist (z.B. als Anhang zum Kaufvertrag):

> *„Ich bestätige, dass ich Unternehmer im Sinne des § 2 UStG 1994 und gewerberechtlich zum Handel mit Kraftfahrzeugen befugt bin. Ich erkläre, dass das (die) Kraftfahrzeug(e) lt. Kaufvertrag vom ..... zum Zwecke der gewerblichen Weiterveräußerung erworben wird (werden). Die Abgabe einer unrichtigen Erklärung kann finanzstrafrechtliche Folgen nach sich ziehen.“*

B.1.1.4. Probe- und Überstellungzeichen

410

Nicht als Zulassung im Inland gilt die Vergabe eines Probe- oder eines Überstellungskennzeichens (§§ 45 und 46 KFG 1967).

B.1.2. Innergemeinschaftlicher Erwerb (§ 1 Z 2 NoVAG 1991)

B.1.2.1. Allgemein

411

Gemäß § 1 Z 2 NoVAG 1991 unterliegt der Normverbrauchsabgabe der innergemeinschaftliche Erwerb (Art. 1 UStG 1994) von Kraftfahrzeugen, ausgenommen der Erwerb durch befugte Fahrzeughändler zur Weiterlieferung. Ob ein innergemeinschaftlicher Erwerb vorliegt, ist ausschließlich nach den Bestimmungen des Art. 1 UStG 1994 zu beurteilen (vgl. UStR 2000 Rz 3571 ff). Voraussetzung für das Vorliegen eines Tatbestands gemäß § 1 Z 2 NoVAG 1991 ist, dass tatbestandsmäßig ein innergemeinschaftlicher Erwerb nach Art. 1 UStG 1994 gegeben ist.

Der Tatbestand des innergemeinschaftlichen Erwerbs gemäß § 1 Z 2 NoVAG 1991 ist sowohl für Neufahrzeuge als auch für gebrauchte Kraftfahrzeuge zu beachten.

412

Ein innergemeinschaftlicher Erwerb liegt vor, wenn der Gegenstand anlässlich der Lieferung an den Erwerber aus dem Gebiet eines Mitgliedstaates in das Gebiet eines anderen Mitgliedstaates gelangt. Weitere Voraussetzung ist, dass die Lieferung durch einen Unternehmer gegen Entgelt im Rahmen seines Unternehmens erfolgt. Ein innergemeinschaftlicher Erwerb liegt jedoch nur vor, wenn der Erwerber einem bestimmten Personenkreis angehört (siehe dazu auch UStR 2000 Rz 3583 bis Rz 3588) und sofern nicht eine Ausnahme von der Erwerbsbesteuerung vorliegt (UStR 2000 Rz 3626).

Der Unternehmer tätigt einen innergemeinschaftlichen Erwerb nur, wenn er den Gegenstand für sein Unternehmen erwirbt. Die Qualifikation des Erwerbes als für das Unternehmen richtet sich nach § 12 Abs. 2 UStG 1994 (siehe hierzu UStR 2000 Rz 1901 bis Rz 1985). Der Erwerbsteuerpflicht sind neben Unternehmern auch juristische Personen unterworfen, die keine Unternehmereigenschaft besitzen oder nicht für ihr Unternehmen erwerben (siehe UStR 2000 Rz 3581 ff – Voraussetzungen für den innergemeinschaftlichen Erwerb).

413

Maßgeblich für die Entscheidung, ob ein innergemeinschaftlicher Erwerb vorliegt, ist, wo (in welchem Land) der Endverbrauch des Kraftfahrzeuges stattfindet. Die Beurteilung des Ortes des Endverbrauchs eines Kraftfahrzeuges (und damit des innergemeinschaftlichen Erwerbs) hat nach umfassender Abwägung aller objektiven tatsächlichen Umstände zu erfolgen. Hierfür ist das Gesamtbild der Verhältnisse entscheidend. Kriterien beziehungsweise Indizien können sein:

- Der Ort der gewöhnlichen Verwendung des Kraftfahrzeuges,
- das Land der Registrierung (Zulassung) des Kraftfahrzeuges,
- der Wohnort des Erwerbers
- sowie das Bestehen oder Fehlen von Verbindungen des Erwerbers zu einzelnen Mitgliedstaaten.

Die Feststellung hat anhand objektiver Umstände im Zeitpunkt der Lieferung zu erfolgen, wo die endgültige und dauerhafte Verwendung eines Kraftfahrzeuges stattfinden wird.

> *Beispiel:*
>
> *Im Mai 2021 wird von einem Nichtunternehmer ein Personenkraftwagen (Kilometerstand: 19 km) in Deutschland erworben. Dieser wird kurz später im Juni 2021 nach Österreich verbracht.*
>
> *Der Hauptwohnsitz des Nichtunternehmers befindet sich in Deutschland und der Nebenwohnsitz in Österreich. Der ständige Aufenthalt ist ebenfalls in Österreich. Die ganze Familie des Nichtunternehmers hat sich unter der Woche und auch an mehreren Wochenenden in Österreich aufgehalten. Die Eltern sind in Österreich berufstätig und das Kind geht in Österreich zur Schule. Die tatsächliche Nutzung des Kraftfahrzeuges findet hauptsächlich in Österreich statt. Wöchentlich bzw. 14-tägig wird für Besuchsfahrten zu Verwandten nach Deutschland gefahren.*
>
> *Der innergemeinschaftliche Erwerb ist in dem Land steuerbar, in dem der Endverbrauch des Kraftfahrzeuges stattfindet, daher in dem die endgültige und dauerhafte Verwendung des Kraftfahrzeuges erfolgt bzw. erfolgen wird. In diesem Fall in Österreich.*
>
> *Der Mittelpunkt der Lebensinteressen des Erwerbers kann im Fall von mehreren Wohnsitzen nur dort liegen, wo sich die stärksten persönlichen Beziehungen befinden (EuGH 18.11.2010, C-84/09, X).*

B.1.2.2. Innergemeinschaftlicher Erwerb neuer Kraftfahrzeuge

414

Der Erwerb neuer Kraftfahrzeuge ist stets ein innergemeinschaftlicher Erwerb. Dies gilt unabhängig vom Status des Lieferers und des Erwerbers. Zum Begriff des neuen Kraftfahrzeuges siehe Rz 419.

B.1.2.2.1. Innergemeinschaftlicher Erwerb neuer Kraftfahrzeuge durch Unternehmer

415

Bei Unternehmern gilt der Erwerb neuer Kraftfahrzeuge jedenfalls als für das Unternehmen ausgeführt (vgl. UStR 2000 Rz 3658).

416

Unabhängig von der Erwerbsschwelle liegt auch beim Erwerb neuer Kraftfahrzeuge durch Schwellenerwerber jedenfalls ein innergemeinschaftlicher Erwerb vor.

B.1.2.2.2. Innergemeinschaftlicher Erwerb neuer Kraftfahrzeuge durch Nichtunternehmer

417

Erwirbt ein Nichtunternehmer ein neues Kraftfahrzeug, so liegt auch in diesem Fall ein innergemeinschaftlicher Erwerb vor (Art. 1 Abs. 2 Z 1 UStG 1994). Der Erwerb durch einen Nichtunternehmer hat Entgeltlichkeit zur Voraussetzung.

B.1.2.3. Zeitpunkt des innergemeinschaftlichen Erwerbs (Lieferung)

418

Für die Beurteilung als neues Kraftfahrzeug ist auf den Zeitpunkt der Lieferung des betreffenden Gegenstandes vom Verkäufer an den Käufer abzustellen (EuGH 18.11.2010, Rs C-84/09, *X*).

Abzustellen ist demnach auf den Zeitpunkt, in dem nach umsatzsteuerrechtlichen Kriterien die Lieferung ausgeführt ist (vgl. § 3 Abs. 7 und 8 UStG 1994). Daraus ergibt sich grundsätzlich, dass der Erwerber in Beförderungs- und Versendungsfällen einen innergemeinschaftlichen Erwerb (im Inland) nach § 1 Z 2 NoVAG 1991 (Art. 1 UStG 1994) im Zeitpunkt des Beginns der Beförderung oder Versendung (im EU-Ausland) verwirklicht. Für den Zeitpunkt des innergemeinschaftlichen Erwerbs ist bei dieser Beurteilung nicht erforderlich, dass das Kraftfahrzeug die Grenze zum Inland bereits überschritten hat bzw. den endgültigen Bestimmungsort im Inland bereits erreicht hat.

© Bundesministerium für Finanzen

B.1.2.4. Definition „neues Kraftfahrzeug“

419

Ein Kraftfahrzeug gilt dann als neu, wenn die erste Inbetriebnahme im Zeitpunkt des Erwerbs nicht mehr als sechs Monate zurückliegt. Dies ist unabhängig davon, wie viele Kilometer das Kraftfahrzeug in dieser Zeit zurückgelegt hat.

Liegt die erste Inbetriebnahme jedoch mehr als sechs Monate zurück, so gilt das Kraftfahrzeug dennoch als neu, solange es nicht mehr als 6.000 Kilometer zurückgelegt hat.

Somit muss nur eines der beiden Kriterien erfüllt sein, um als Neufahrzeug zu gelten.

Beispiel:

Kfz 1 wurde vor fünf Monaten erstmals in Betrieb genommen, es wurden jedoch bereits 20.000 km zurückgelegt.

Bei Kfz 2 liegt die erste Inbetriebnahme drei Jahre zurück, jedoch sind erst 5.000 km zurückgelegt worden:

Beide Kraftfahrzeuge gelten als neu.

B.1.2.5. Kompensationsmöglichkeit

420

Wird der Tatbestand nach § 1 Z 2 NoVAG 1991 zwar verwirklicht, liegen aber die Voraussetzungen für eine Vergütung gemäß § 3 Abs. 3 oder 4 NoVAG 1991 vor, so bestehen keine Bedenken, die Steuerpflicht mit dem Vergütungsanspruch zu kompensieren. Für genauere Ausführungen siehe Rz 422 f.

Beispiele:

- *Ein Taxiunternehmer erwirbt ein Kraftfahrzeug im übrigen Unionsgebiet und verwendet dieses für sein Unternehmen.*
- *Ein Diplomat importiert ein Neufahrzeug eingangsabgabenfrei aus dem übrigen Unionsgebiet.*

B.1.3. Erstmalige Zulassung (§ 1 Z 3 NoVAG 1991)

B.1.3.1. Allgemeines

421

Steuerpflichtig ist die erstmalige Zulassung von Kraftfahrzeugen zum Verkehr im Inland, sofern die Steuerpflicht nicht bereits nach § 1 Z 1 oder Z 2 NoVAG 1991 eingetreten ist (subsidiäre Anwendung), oder nach Eintreten der Steuerpflicht eine Vergütung nach § 12 oder § 12a NoVAG 1991 erfolgt ist. Als erstmalige Zulassung gilt auch die Zulassung eines Kraftfahrzeuges, das bereits im Inland zugelassen war, aber nicht der Normverbrauchsabgabe unterlag oder befreit war. Auch die Verwendung eines Kraftfahrzeuges im Inland, das nach dem Kraftfahrgesetz 1967 zuzulassen wäre, ist gemäß

§ 1 Z 3 NoVAG 1991 steuerbar, außer es wird ein Nachweis über die Entrichtung der Normverbrauchsabgabe erbracht.

Darunter fallen insbesondere:

- ein gebrauchtes Kraftfahrzeug, das von einem Nichtunternehmer aus dem Ausland importiert und im Inland zugelassen wird;
- ein Kraftfahrzeug, das im Rahmen eines Übersiedlungsgutes (Heiratsgutes) in das Inland verbracht und hier erstmals zugelassen wird;
- ein Kraftfahrzeug, das auf Grund der Verwendung im Inland nach dem KFG 1967 zuzulassen wäre, die Zulassung aber unterlassen wird, außer es wird ein Nachweis über die gesonderte Entrichtung der Normverbrauchsabgabe erbracht;
- wenn ein Fahrzeughändler ein zur Weiterveräußerung bestimmtes Kraftfahrzeug
  - in das Anlagevermögen übernimmt oder
  - als Vorführkraftfahrzeug oder unter einer Tageszulassung verwendet;
- ein bisher nicht der Normverbrauchsabgabe unterliegendes zugelassenes Kraftfahrzeug nach erfolgtem Umbau und (Neu-)Typisierung zugelassen wird (beispielsweise Umbau Nutzfahrzeug zu Wohnmobil, Rechtslage bis 30. Juni 2021: Einordnung in Position 8703 der Kombinierten Nomenklatur, Rechtslage ab 1. Juli 2021: Einordnung in Klasse M1);
- die Zulassung von Kraftfahrzeugen, die bisher als Kraftfahrzeuge von völkerrechtlich privilegierten Personen (Diplomaten) steuerfrei waren;
- Reimporte nach einer Vergütung gemäß § 12a NoVAG 1991;
- ein seinerzeit abgabenpflichtiges Kraftfahrzeug, welches entweder aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen (§ 12 Abs. 1 Z 1 NoVAG 1991) oder jedenfalls innerhalb von fünf Jahren ab der Lieferung nicht zugelassen wurde (§ 12 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991) und daher die Vergütung der Normverbrauchsabgabe beansprucht wurde, nunmehr aber doch eine Zulassung im Inland erfolgt.

B.1.3.1.1. Kompensationsmöglichkeit

422

Wird der Tatbestand nach § 1 Z 3 NoVAG 1991 zwar verwirklicht, liegen aber die Voraussetzungen für eine Vergütung gemäß § 3 Abs. 3 oder 4 NoVAG 1991 vor, so bestehen keine Bedenken, die Steuerpflicht mit dem Vergütungsanspruch zu kompensieren. Es unterbleiben daher sowohl Steuervorschreibung als auch Vergütung. Der Vergütungsanspruch ist jedoch – unabhängig einer allfälligen Kompensation – im Sinne des § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991 dem Grunde und der Höhe nach nachzuweisen.

423

Voraussetzung der Kompensationsmöglichkeit ist, dass eine Abgabenerklärung (NOVA 1, NOVA 2) beim zuständigen Finanzamt eingereicht wird, in der der steuerpflichtige Vorgang und der Vergütungsanspruch aufgezeigt werden.

Beispiel:

Ein Fahrzeughändler, der zusätzlich eine Werkstatt betreibt, verwendet ein Kraftfahrzeug als Ersatzwagen für seine Kunden (kurzfristige Vermietung).

Durch die Zulassung des Kraftfahrzeuges auf den Fahrzeughändler wird grundsätzlich der Tatbestand des § 1 Z 3 NoVAG 1991 verwirklicht. Das Kraftfahrzeug ist allerdings bei Vorliegen der Voraussetzungen der Befreiung nach § 3 Abs. 3 Z 4 NoVAG 1991, aufgrund der Verwendung zur kurzfristigen Vermietung, von der Normverbrauchsabgabe befreit. Wird nun vom Fahrzeughändler beim zuständigen Finanzamt ein NOVA 1-Formular eingereicht, in dem der steuerpflichtige Vorgang und der Vergütungsanspruch aufgezeigt werden, kann es zu einer Kompensation kommen.

B.1.3.1.2. Anzuwendende Rechtslage bei Zulassung eines Kraftfahrzeuges der Klasse N1

424

Kraftfahrzeuge der Klasse N1, die vor dem 1. Juli 2021 in Österreich oder dem übrigen Unionsgebiet zugelassen waren und nach der Kombinierten Nomenklatur nicht der Normverbrauchsabgabe unterlagen, sind grundsätzlich nicht normverbrauchsabgabepflichtig (siehe Rz 523 sowie Rz 937).

Anderes gilt für Kraftfahrzeuge der Klasse N1, die ab dem 1. Juli 2021 aus einem Drittstaat in das Inland gebracht und zugelassen werden (siehe Rz 523).

B.1.3.2. Tatsächliche erstmalige Zulassung (§ 1 Z 3 lit. a NoVAG 1991)

B.1.3.2.1. Allgemeines

425

Hierunter fällt die erstmalige Zulassung von Kraftfahrzeugen zum Verkehr im Inland, sofern die Steuerpflicht nicht bereits nach § 1 Z 1 oder Z 2 NoVAG 1991 eingetreten ist oder nach Eintreten der Steuerpflicht eine Vergütung nach § 12 oder § 12a NoVAG 1991 erfolgt ist.

B.1.3.2.2. Eigenimport

426

Steuerpflichtig ist die erstmalige Zulassung von Kraftfahrzeugen zum Verkehr im Inland, sofern die Steuerpflicht nicht bereits nach § 1 Z 1 oder Z 2 NoVAG 1991 eingetreten ist. Unter § 1 Z 3 NoVAG 1991 fällt somit vor allem der Eigenimport von Kraftfahrzeugen. Dies betrifft Kraftfahrzeuge aus dem Drittland als auch Kraftfahrzeuge aus dem übrigen Unionsgebiet, wenn für diese nicht schon der Tatbestand des innergemeinschaftlichen

Erwerbs erfüllt wurde. Handelt es sich um einen Import aus dem Drittland, so ist den Finanzbehörden auch der Nachweis der Verzollung vorzulegen.

B.1.3.2.3. Übersiedlungs- und Heiratsgut

427

Wird im Rahmen einer Übersiedlung in das Inland (z.B. infolge Heirat, Wohnorts- bzw. Arbeitsplatzwechsel usw.) ein neues oder gebrauchtes Kraftfahrzeug in das Inland verbracht und hier zum Verkehr erstmals zugelassen, entsteht die Steuerpflicht nach § 1 Z 3 NoVAG 1991. Das Übersiedlungsgut kann unter bestimmten Voraussetzungen (vgl. Ruppe, Tz 501 zu § 6 UStG 1994) von Eingangsabgaben befreit sein, die Normverbrauchsabgabe zählt aber nicht zu den Eingangsabgaben (vgl. EuGH 29.04.2004, Rs C-387/01).

B.1.3.2.4. Vorführkraftfahrzeuge

428

Auch für ein Vorführkraftfahrzeug besteht grundsätzlich die Steuerpflicht gemäß § 1 Z 3 NoVAG 1991; es steht jedoch die Steuerbefreiung gemäß § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 gegenüber.

429

Ein Vorführkraftfahrzeug ist ein Kraftfahrzeug, das ein Fahrzeughändler zu Vorführzwecken anschafft. Damit ist gemeint, dass mit Hilfe dieses Kraftfahrzeuges einem potentiellen Kunden die Vorzüge eines derartigen Kraftfahrzeuges vorgeführt werden sollen. Daraus ergibt sich, dass ein Vorführkraftfahrzeug nur ein Kraftfahrzeug sein kann, das einer bestimmten Type entspricht, von der der Händler eine größere Anzahl verkaufen kann und will. Ein Einzelstück kann daher definitionsgemäß kein Vorführkraftfahrzeug sein. Kraftfahrzeuge, die von Betriebsinhabern oder von deren Angestellten überwiegend privat oder für sonstige betriebliche Zwecke verwendet und nur gelegentlich für Vorführzwecke eingesetzt werden, sind keine Vorführkraftfahrzeuge. Weiters können so genannte Pool-, Direktions- und Testfahrzeuge keine Vorführkraftfahrzeuge sein (VwGH 21.09.2006, 2004/15/0072).

Vorführkraftfahrzeuge sind in aller Regel dem Umlaufvermögen zuzurechnen, weil sie grundsätzlich nicht dazu bestimmt sind, dem Geschäftsbetrieb dauernd zu dienen. Nach der Rechtsprechung des VwGH handelt es sich bei Vorführkraftfahrzeugen um "zum alsbaldigen Verkauf" bestimmte Kraftfahrzeuge (VwGH 31.03.1995, 93/17/0393). Demnach muss ein Zusammenhang mit einer beabsichtigten Weiterveräußerung jedenfalls noch erkennbar sein. Handelt es sich bei den Vorführkraftfahrzeugen um "gängige" Modelle, können diese in durchschnittlicher Betrachtungsweise in kürzerer Zeit (ca. sechs Monate) weiterveräußert werden. Wenn trotz Verkaufsbemühungen innerhalb von sechs Monaten keine

Weiterveräußerung erfolgt, kann bis zu einer Dauer von maximal zwölf Monaten (noch) von einer "Bestimmung zum alsbaldigen Verkauf" ausgegangen werden. Ausnahmsweise kann bei Vorführkraftfahrzeugen der Luxusklasse ein längerer Zeitraum akzeptiert werden (maximal zwei Jahre), da diese generell schwerer verkäuflich sind. Dies jedoch nur, solange Verkaufsbemühungen erkennbar sind. Als Kraftfahrzeuge der Luxusklasse können jedenfalls entsprechend ausgestattete Kraftfahrzeuge mit einem Neuwagenverkaufspreis von mehr als 80.000 Euro (netto) angesehen werden. Ob ein Vorführkraftfahrzeug vorliegt, ist für jeden Einzelfall eigens zu untersuchen (VwGH 12.12.1988, 87/15/0094 zur gewerblichen Weiterveräußerung). Die Voraussetzungen hat der Unternehmer durch geeignete Unterlagen (ordnungsgemäß geführtes Fahrtenbuch bzw. sonstige Nutzungsaufzeichnungen) nachzuweisen.

430

Dem Kunden soll mittels Probefahrt eines Vorführkraftfahrzeuges ein konkreter Eindruck über die Fahrzeugeigenschaften einer bestimmten Type (Komfort, Fahrverhalten, Technik usw.) vermittelt werden. Vorführkraftfahrzeuge bezwecken die Förderung des Verkaufs von Neufahrzeugen. Bei einem Fahrzeughändler, der nur mit Gebrauchtfahrzeugen handelt, ist somit von vornherein ein Vorführkraftfahrzeug auszuschließen.

Wenn auch von Kraftfahrzeughändlern regelmäßig Neufahrzeuge für Vorführzwecke verwendet werden, können auch nicht fabriksneue Kraftfahrzeuge als Vorführkraftfahrzeuge qualifiziert werden, wenn diese nach der Verkehrsauffassung noch als neuwertige Kraftfahrzeuge anzusehen sind, mit denen ein verlässlicher Vergleich zwischen dem "Vorführmodell" und dem zu (ver)kaufenden Neufahrzeug vorgenommen werden kann. Auf dieser Grundlage können auch Gebrauchtfahrzeuge als Vorführkraftfahrzeuge beurteilt werden.

Ausgehend davon, dass seitens der Fahrzeughändler in aller Regel fabriksneue Kraftfahrzeuge als Vorführkraftfahrzeuge verwendet werden, wird die Beurteilung von Gebrauchtfahrzeugen als Vorführkraftfahrzeuge voraussetzen, dass die in Rz 429 angeführten Zeiträume nicht überschritten werden, wobei die Besitzzeit des Vorbesitzers bzw. die gesamten Besitzzeiten der Vorbesitzer und die Besitzzeit des Fahrzeughändlers zusammenzuzählen sind.

431

Wird ein Vorführkraftfahrzeug vom Fahrzeughändler verkauft, entsteht gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe (siehe Rz 450 f). Bei solchen Vorgängen ist grundsätzlich für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe die Rechtslage anzuwenden, die im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung durch den Fahrzeughändler anzuwenden war (siehe Rz 936).

B.1.3.2.5. Tageszulassung/Kurzzulassung (Rechtslage ab 1. Juli 2021)

432

Nicht zum Kreis der Vorführkraftfahrzeuge gehören Kraftfahrzeuge, für welche sogenannte Tageszulassungen oder Kurzzulassungen vorgenommen werden. Zumeist wird bei diesen Zulassungen kein Kennzeichen ausgegeben, sodass sie auf öffentlichen Straßen nicht verwendet werden dürfen. Eine solche Zulassung unterliegt unabhängig von der Dauer und der tatsächlichen Nutzung auf inländischen, öffentlichen Straßen der Normverbrauchsabgabe gemäß § 1 Z 3 NoVAG 1991 (vgl. VwGH 27.01.2010, 2009/16/0095). Für diese besteht ab 1. Juli 2021 (siehe Rz 665 ff), ähnlich wie bei Vorführkraftfahrzeugen, eine Befreiung.

433

Wird ein solch befreites Kraftfahrzeug mit Tageszulassung durch einen befugten Fahrzeughändler innerhalb von drei Monaten an einen Kunden geliefert, dann kommt es zu einem Normverbrauchsabgabe-Tatbestand gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 (Lieferung). In diesem Fall ist der Unternehmer der Abgabenschuldner (siehe Rz 750 sowie Rz 760).

Wird ein solches Kraftfahrzeug durch einen befugten Fahrzeughändler innerhalb von drei Monaten nachweisbar ins Ausland verbracht oder geliefert, dann kommt es zu einem Normverbrauchsabgabe-Tatbestand gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 (Lieferung), dem jedoch der Befreiungstatbestand gemäß § 3 Abs. 2 Z 1 NoVAG 1991 gegenübersteht (siehe Rz 671 bis 678).

Erfolgt die Verbringung oder Lieferung ins Ausland erst nach mehr als drei Monaten, entsteht zunächst die Steuerpflicht gemäß § 1 Z 3 NoVAG 1991 mit dem Tag der Überschreitung der drei Monate (bei aufrechter Zulassung) (siehe Rz 1051). Nach Verbringung oder Lieferung der Kraftfahrzeuge ins Ausland wird auf Antrag die Abgabe vom gemeinen Wert zum Zeitpunkt der Beendigung der Zulassung zum Verkehr im Inland vergütet (§ 12a Abs. 1 NoVAG 1991 – siehe Rz 1250 f).

Wird ein solches Kraftfahrzeug mit Tageszulassung durch einen befugten Fahrzeughändler innerhalb der dreimonatigen Frist wieder abgemeldet, ergibt sich dadurch kein Normverbrauchsabgabe-Tatbestand. Erst durch eine spätere Lieferung wird der Tatbestand gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 ausgelöst. Es ist die Rechtslage im Zeitpunkt der Lieferung anzuwenden.

434

Handelt es sich bei dem im Rahmen einer Tageszulassung bis 30. Juni 2021 zugelassenen Kraftfahrzeug um ein Kraftfahrzeug der Klasse N1 (KN-Position 8704), wird durch die Zulassung kein Tatbestand des NoVAG 1991 erfüllt, da es sich nicht um ein

normverbrauchsabgabepflichtiges Kraftfahrzeug im Sinne des § 2 NoVAG 1991 idF BGBl. Nr. 21/1995 handelt. Im Zusammenhang mit einem solchen Kraftfahrzeug wird auch nach dem 30. Juni 2021 kein normverbrauchsabgabepflichtiger Vorgang verwirklicht (siehe Rz 523 sowie Rz 937).

Beispiel:

Ein Fahrzeughändler lässt am 20. Oktober 2020 ein Kraftfahrzeug der Klasse N1 (welches nach der Kombinierten Nomenklatur in die Position 8704 einzustufen war) im Rahmen einer Tageszulassung auf sich zu. Das Kraftfahrzeug bleibt, ohne auf Straßen des öffentlichen Verkehrs verwendet zu werden, bis zum 23. März 2022 auf den Fahrzeughändler zugelassen. Am 23. März 2022 verkauft der Fahrzeughändler das Kraftfahrzeug an einen Kunden.

Weder die ursprüngliche Zulassung des Kraftfahrzeuges am 20. Oktober 2020, noch die Lieferung des Kraftfahrzeuges an den Kunden am 23. März 2022 lösen die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe aus.

B.1.3.2.6. Tageszulassung/Kurzzulassung (Rechtslage bis 30. Juni 2021)

435

Werden Kraftfahrzeuge im Rahmen einer Tageszulassung auf einen Fahrzeughändler zugelassen, wird grundsätzlich der Tatbestand des § 1 Z 3 lit. a NoVAG 1991 erfüllt und die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe entsteht. Wird ein solches Kraftfahrzeug in der Folge verkauft, besteht in diesem Vorgang keine neuerliche Tatbestandserfüllung.

Beispiel 1:

Ein Fahrzeughändler lässt am 20. Oktober 2020 ein Kraftfahrzeug im Rahmen einer Tageszulassung auf sich zu. Das Kraftfahrzeug bleibt, ohne auf Straßen des öffentlichen Verkehrs verwendet zu werden, bis zum 23. März 2021 auf den Fahrzeughändler zugelassen. Am 23. März 2021 verkauft der Fahrzeughändler das Kraftfahrzeug an einen Kunden. Dieser Erwerbsvorgang und auch eine spätere neuerliche Zulassung dieses Kraftfahrzeuges lösen keine Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe aus.

Beispiel 2:

Ein Fahrzeughändler lässt am 20. Oktober 2020 ein Kraftfahrzeug im Rahmen einer Tageszulassung auf sich zu. Das Kraftfahrzeug bleibt, ohne auf Straßen des öffentlichen Verkehrs verwendet zu werden, bis zum 21. Oktober 2022 auf den Fahrzeughändler zugelassen. Am 21. Oktober 2022 verkauft der Fahrzeughändler das Kraftfahrzeug an einen Kunden. Dieser Erwerbsvorgang und auch eine spätere neuerliche Zulassung dieses Kraftfahrzeuges lösen keine Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe aus.

436

Wird ein solches Kraftfahrzeug (Tageszulassung) durch einen befugten Fahrzeughändler nachweisbar ins Ausland verbracht oder geliefert, dann wird auf Antrag die Abgabe vom gemeinen Wert zum Zeitpunkt der Beendigung der Zulassung zum Verkehr im Inland vergütet (§ 12a Abs. 1 NoVAG 1991 – vgl. dazu Rz 1250 f).

437

Ausnahmsweise kann im Fall von Tageszulassungen (im Zusammenhang mit Ausfuhrlieferungen) von der Entrichtung der Normverbrauchsabgabe und einer späteren Antragstellung auf Vergütung der Normverbrauchsabgabe abgesehen werden, wenn alle der folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- das Kraftfahrzeug ist von vornherein für den Export bestimmt
- das Kraftfahrzeug wird nachweislich nicht benutzt (gefahren)
- es liegt bereits ein Kaufvertrag vor (namentlich bekannter Käufer und vereinbarter Kaufpreis)
- die Lieferung ist geplant und erfolgt nachweisbar ins Ausland innerhalb von 45 Tagen (1 Monat und 15 Tage) ab Tageszulassung
- sofortige Sperre des Kraftfahrzeuges bzw. der Fahrzeugidentifikationsnummer in der Genehmigungsdatenbank nach der Tageszulassung (durch den Fahrzeughändler)

B.1.3.2.7. Wiedereinfuhr

438

Werden Kraftfahrzeuge, für welche eine Steuerbefreiung gemäß § 3 NoVAG 1991 oder eine Vergütung gemäß § 12a NoVAG 1991 in Anspruch genommen wurde, in das Inland (rück-)verbracht und (neuerlich) zum Verkehr im Inland zugelassen, wird (wiederum) die Normverbrauchsabgabepflicht nach § 1 Z 3 NoVAG 1991 ausgelöst.

B.1.3.3. Fiktive erstmalige Zulassung (§ 1 Z 3 lit. b NoVAG 1991)

B.1.3.3.1. Allgemeines

439

Als erstmalige Zulassung gilt auch die Zulassung eines Kraftfahrzeuges, das bereits im Inland zugelassen war, aber nicht der Normverbrauchsabgabe unterlag oder befreit war.

B.1.3.3.2. Umbauten

440

Unter die erstmalige Zulassung fällt auch ein bisher nicht der Normverbrauchsabgabe unterliegendes zugelassenes Kraftfahrzeug, das nach erfolgtem Umbau und (Neu-) Typisierung (bis 30. Juni 2021 unter Position 8703 der Kombinierten Nomenklatur (KN) oder ab 1. Juli 2021 in der kraftfahrrechtlichen Fahrzeugklasse M1, N1, etc. einzureihen) zugelassen wird. Die Steuerpflicht gemäß § 1 Z 3 NoVAG 1991 tritt aufgrund von § 2 Abs. 2 NoVAG 1991 jedenfalls ein, auch wenn die kraftfahrrechtlich notwendige Umtypisierung nicht erfolgt.

© Bundesministerium für Finanzen

Beispiel 1:

Ein Lkw mit 11,5 Tonnen, der nach der Kombinierten Nomenklatur als Lkw in der Position 8704 eingestuft wurde, wird in ein Wohnmobil umgebaut und neu zugelassen.

Eine Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe ergibt sich aufgrund von § 1 Z 3 NoVAG 1991, da das Kraftfahrzeug aufgrund des Umbaus in ein Wohnmobil zolltarifarisch nun unter die Position 8703 der Kombinierten Nomenklatur einzustufen ist. Die Steuerpflicht gemäß § 1 Z 3 NoVAG 1991 tritt jedenfalls ein, auch wenn die kraftfahrrechtlich notwendige Umtypisierung nicht erfolgt.

Beispiel 2:

Ein Nutzfahrzeug der Klasse N1 (KN-Position 8704) wird nach Österreich importiert und im März 2021 erstmalig zugelassen. In diesem Zeitpunkt unterliegt es nicht der Normverbrauchsabgabe. Im Juni 2023 wird das Kraftfahrzeug in ein Wohnmobil umgebaut und neu zugelassen.

Eine Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe ergibt sich wiederum aufgrund von § 1 Z 3 NoVAG 1991, da das Kraftfahrzeug aufgrund des Umbaus in ein Wohnmobil der Fahrzeugklasse M1 einzustufen ist. Die Steuerpflicht gemäß § 1 Z 3 NoVAG 1991 tritt jedenfalls ein, auch wenn die kraftfahrrechtlich notwendige Umtypisierung nicht erfolgt. § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 ist auf diesen Fall nicht anzuwenden. Es handelt sich nach dem Umbau als Wohnmobil, aufgrund der gemäß § 2 Abs. 2 NoVAG 1991 notwendigen, von den Fahrzeugpapieren abweichenden Einteilung in die Fahrzeugklasse M1, um ein Kraftfahrzeug gemäß § 2 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991, und nicht um ein Kraftfahrzeug gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991. Die Normverbrauchsabgabe ist in diesem Fall somit nach der Rechtslage im Zeitpunkt der Tatbestandsverwirklichung (neuerliche Zulassung – Juni 2023) zu bemessen.

Beispiel 3:

Ein Nutzfahrzeug der Klasse N1 (KN-Position 8704) wird im Oktober 2023 unmittelbar aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union nach Österreich importiert. Erstmalig wurde das Nutzfahrzeug im Juli 2020 im anderen Mitgliedstaat zugelassen. Im Februar 2024 wird das Kraftfahrzeug umgebaut und erfüllt danach alle Voraussetzungen eines Wohnmobils gemäß § 2 Z 28a KFG 1967 (siehe Rz 566), womit es der Fahrzeugklasse M1 zuzuordnen ist. Die kraftfahrrechtlich notwendige Umtypisierung erfolgt jedoch nicht. Im März 2024 soll das Kraftfahrzeug als Nutzfahrzeug der Klasse N1 im Inland zugelassen werden, weshalb die Freischaltung in der Genehmigungsdatenbank beantragt wird.

Eine Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe ergibt sich wiederum aufgrund von § 1 Z 3 NoVAG 1991, da das Kraftfahrzeug aufgrund des Umbaus in ein Wohnmobil der Fahrzeugklasse M1 einzustufen ist. Die Steuerpflicht gemäß § 1 Z 3 NoVAG 1991 tritt aufgrund von § 2 Abs. 2 NoVAG 1991 jedenfalls ein, auch wenn die kraftfahrrechtlich notwendige Umtypisierung nicht erfolgt. § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 ist auch auf diesen Fall nicht anzuwenden, da es sich aus normverbrauchsabgaberechtlicher Sicht aufgrund des Umbaus nicht mehr um dasselbe Kraftfahrzeug handelt, das bereits im anderen Mitgliedstaat zugelassen war. Die Normverbrauchsabgabe ist in diesem Fall somit nach der Rechtslage im Zeitpunkt der Tatbestandsverwirklichung (Zulassung im Inland – März 2024) zu bemessen.

Beispiel 4:

Ein Nutzfahrzeug der Klasse N1 (KN-Position 8704) wird im Oktober 2023 unmittelbar aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union nach Österreich importiert. Erstmalig wurde

das Nutzfahrzeug im Juli 2020 im anderen Mitgliedstaat zugelassen. Im November 2023 wird das Kraftfahrzeug als Nutzfahrzeug der Klasse N1 (KN-Position 8704) im Inland zugelassen. § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 ist anzuwenden, womit die Zulassung des Nutzfahrzeuges, aufgrund der anzuwendenden Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung (Juli 2020), nicht der Normverbrauchsabgabe unterliegt.

Im Februar 2024 wird das Kraftfahrzeug in ein Wohnmobil (Klasse M1) umgebaut. Auch in diesem Fall tritt, aufgrund des Umbaus und der Typisierung als Wohnmobil der Klasse M1, die Steuerpflicht gemäß § 1 Z 3 NoVAG 1991 ein.

Beispiel 5:

Ein erstmalig im November 2021 in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassenes Nutzfahrzeug der Klasse N1 wird im Oktober 2023 unmittelbar aus diesem Mitgliedstaat nach Österreich importiert und zugelassen. Gemäß § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 ist für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe die Rechtslage im Zeitpunkt der Erstzulassung (November 2021) maßgeblich (siehe Rz 930 ff). Da nach der Rechtslage im November 2021 Nutzfahrzeuge der Klasse N1 bereits der Normverbrauchsabgabe unterlagen, muss diese im Oktober 2023 aufgrund der Zulassung im Inland abgeführt werden.

Im Februar 2024 wird das Kraftfahrzeug in ein Wohnmobil (Klasse M1) umgebaut und soll als solches im Inland zugelassen werden. Die Umtypisierung und Zulassung als Wohnmobil der Klasse M1 erfüllt nicht den Tatbestand des § 1 Z 3 NoVAG 1991, da das Kraftfahrzeug bereits der Normverbrauchsabgabe unterlag, womit nicht neuerlich Normverbrauchsabgabe abzuführen ist.

441

In Zusammenhang mit Kraftfahrzeugen, die aufgrund einer Umtypisierung der Normverbrauchsabgabe unterliegen, haben der Landeshauptmann und die von diesem Beauftragten (Landesprüfstellen), aufgrund der Verordnung des Bundesministers für Finanzen über das Versehen der Genehmigungsdaten oder Typendaten bestimmter Fahrzeuge oder Fahrzeugkategorien mit einer Zulassungssperre in der Genehmigungsdatenbank, BGBl. II Nr. 406/2008 (siehe Anhang II), Sperrsetzungen in der Genehmigungsdatenbank vorzunehmen.

Da die Beurteilung, ob im Falle einer Datenabänderung in der Genehmigungsdatenbank eine Zulassungssperre zu setzen ist oder nicht, nur aufgrund der in der Genehmigungsdatenbank vorhandenen Daten erfolgen kann, ist § 5 Z 3 der Verordnung dahingehend zu verstehen, dass die Genehmigungsdaten oder Typendaten der Kraftfahrzeuge der in § 1 Z 1 bis 6 der Verordnung genannten Fahrzeugklassen durch den Landeshauptmann und die von diesem Beauftragten in der Genehmigungsdatenbank mit einer Zulassungssperre zu versehen sind,

- wenn es zu einer Fahrzeugklasse des Kraftfahrzeuges auf eine in § 1 Z 1 bis 6 der Verordnung genannte Fahrzeugklasse kommt
- und nicht bereits vor der Änderung des in der Genehmigungsdatenbank enthaltenen Datensatzes in den Datenfeldern „Fahrzeugklasse“ oder „Fahrzeugart“ ein Hinweis auf eine dieser Fahrzeugklassen enthalten war.

© Bundesministerium für Finanzen

Bei Änderung der Fahrzeugklasse eines Kraftfahrzeuges der Fahrzeugklasse N1 auf die Fahrzeugklasse M1 ist abweichend davon eine Sperrsetzung nur vorzunehmen, wenn das Kraftfahrzeug keine erstmalige Zulassung oder ein Erstzulassungsdatum vor 1. Mai 2022 hat.

Bei Änderung der Fahrzeugklasse eines Kraftfahrzeuges einer der Fahrzeugklassen L3e, L4e, L5e oder L7e auf eine andere Fahrzeugklasse der Klassen L3e, L4e, L5e oder L7e ist abweichend davon keine Sperrsetzung vorzunehmen.

Eine Zulassungssperre ist somit beispielsweise in folgenden Fällen zu setzen:

- Bei Datenabänderung (bspw. aufgrund eines Umbaus), die zur Eintragung der Fahrzeugklasse M1 führt, wenn das Kraftfahrzeug zuvor in die Fahrzeugklasse N1 einzustufen war und ein Erstzulassungsdatum vor dem 1. Mai 2022 hat.
- Bei Datenabänderung (bspw. aufgrund eines Umbaus), die zur Eintragung der Fahrzeugklasse L3e, L4e, L5e, L7e, M1 oder N1 führt, wenn zuvor keine Fahrzeugklasse eingetragen war und es keine entsprechenden Hinweise auf die konkrete Fahrzeugklasse vor dem Umbau gab.

In folgenden Fällen ist beispielsweise keine Zulassungssperre zu setzen:

- Bei Datenabänderung (bspw. aufgrund eines Umbaus), die zur Eintragung der Fahrzeugklasse M1 führt, wenn schon vor dem Umbau entsprechend konkrete Hinweise (z.B. Fahrzeugart) auf die nun eingetragene Fahrzeugklasse bestanden.
- Bei Datenabänderung (bspw. aufgrund eines Umbaus), die zur Eintragung der Fahrzeugklasse M1 führt, wenn das Kraftfahrzeug zuvor in die Fahrzeugklasse N1 einzustufen war und ein Erstzulassungsdatum nach dem 30. April 2022 hat.
- Bei Datenabänderung (bspw. aufgrund eines Umbaus), die zur Eintragung der Fahrzeugklasse L3e, L4e, L5e oder L7e führt, wenn schon vor dem Umbau entsprechend konkrete Hinweise (z.B. Fahrzeugart) auf die nun eingetragene Fahrzeugklasse bestanden.
- Bei Datenabänderung (bspw. aufgrund eines Umbaus), die zur Eintragung der Fahrzeugklasse L3e, L4e, L5e oder L7e führt, wenn das Kraftfahrzeug schon vor dem Umbau als Kraftfahrzeug der Fahrzeugklasse L3e, L4e, L5e oder L7e in Österreich zugelassen war.

Beispiele Fahrzeugklasse M1:

Datenabänderung, die zur Eintragung der Fahrzeugklasse M1 führt. Zuvor war das Kraftfahrzeug als N1 typisiert und wurde als solches erstmalig vor dem 1. Mai 2022 im Inland zugelassen. Keine Zulassung in der Europäischen Union (ohne Österreich).

→ Sperrsetzung notwendig

Datenabänderung, die zur Eintragung der Fahrzeugklasse M1 führt. Zuvor war das Kraftfahrzeug als N1 typisiert und wurde als solches erstmalig nach dem 30. April 2022 im Inland zugelassen. Keine Zulassung in der Europäischen Union (ohne Österreich).

→ Keine Sperrsetzung notwendig

Datenabänderung, die zur Eintragung der Fahrzeugklasse M1 führt. Zuvor war das Kraftfahrzeug als N1 typisiert und im Inland zugelassen. Erstmalig wurde das Kraftfahrzeug in der Europäischen Union (ohne Österreich) nach dem 30. April 2022 zugelassen.

→ Keine Sperrsetzung notwendig

Datenabänderung, die zur Eintragung der Fahrzeugklasse M1 führt. Zuvor war das Kraftfahrzeug als N1 typisiert und im Inland zugelassen. Erstmalig wurde das Kraftfahrzeug in der Europäischen Union (ohne Österreich) vor dem 1. Mai 2022 zugelassen. In Österreich wurde es nach dem 30. April 2022 zugelassen.

→ Sperrsetzung notwendig (Zeitpunkt der Zulassung als Kraftfahrzeug der Klasse N1 in Österreich irrelevant)

Datenabänderung, die zur Eintragung der Fahrzeugklasse M1 führt. Zuvor war keine Fahrzeugklasse eingetragen. Es bestehen allerdings eindeutige Hinweise, dass schon vor dem Umbau die Fahrzeugklasse M1 bestand.

→ Keine Sperrsetzung notwendig

Datenabänderung, die zur Eintragung der Fahrzeugklasse M1 führt. Zuvor war keine Fahrzeugklasse eingetragen. Keine Hinweise, dass schon vor Umbau die Fahrzeugklasse M1 bestand (könnte auch Fahrzeugklasse N1 oder andere gewesen sein).

→ Sperrsetzung notwendig

Beispiele N1:

Datenabänderung, die zur Eintragung der Fahrzeugklasse N1 führt. Zuvor war das Kraftfahrzeug als N2 typisiert. Keine Hinweise auf Fahrzeugklasse N1.

→ Sperrsetzung notwendig

Datenabänderung, die zur Eintragung der Fahrzeugklasse N1 führt. Zuvor Fahrzeugklasse N1 eingetragen, aber nicht die Anzahl der Räder oder das Gesamtgewicht. Es bestehen allerdings eindeutige Hinweise, dass mindestens vier Räder und Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen bestanden.

→ Keine Sperrsetzung notwendig

Beispiele L3e, L4e, L5e und L7e:

Datenabänderung, die zur Eintragung der Fahrzeugklasse L3e führt. Zuvor war das Kraftfahrzeug als L4e typisiert.

→ Keine Sperrsetzung notwendig

Datenabänderung, die zur Eintragung der Fahrzeugklasse L3e führt. Zuvor war das Kraftfahrzeug als L3 typisiert.

→ Keine Sperrsetzung notwendig

Datenabänderung, die zur Eintragung der Fahrzeugklasse L3e führt. Zuvor war keine Fahrzeugklasse eingetragen. Es bestehen allerdings eindeutige Hinweise, dass schon vor Umbau Fahrzeugklasse L3e bestand.

→ Keine Sperrsetzung notwendig

Datenabänderung, die zur Eintragung der Fahrzeugklasse L5e führt. Zuvor war das Kraftfahrzeug als L2e oder L2 typisiert.

→ Sperrsetzung notwendig

Es handelt sich bei diesen Beispielen und bei den oben angeführten Fällen um einen (demonstrativen) Überblick über die gängigsten Fälle im Zusammenhang mit Umtypisierungen, nicht um eine abschließende (taxative) Aufzählung.

Wird eine Sperrsetzung vorgenommen, obwohl für das Kraftfahrzeug bereits die Normverbrauchsabgabe abgeführt wurde (siehe Rz 442), hat durch das zuständige Finanzamt die Freischaltung der vorgenommenen Zulassungssperre zu erfolgen, wenn nachgewiesen wird, dass für das Kraftfahrzeug bereits die Normverbrauchsabgabe entrichtet wurde.

442

Keine Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe entsteht bei der Zulassung eines Kraftfahrzeuges, das schon der Normverbrauchsabgabe unterworfen wurde. Dies gilt unabhängig davon, ob sich die Position in der Kombinierten Nomenklatur bzw. die kraftfahrrechtliche Fahrzeugklasse geändert hat.

Beispiel 1:

Ein Pick-up, der aufgrund seines Aufbaues nach der Kombinierten Nomenklatur als Pkw in der Position 8703 eingestuft wurde, wird in ein Wohnmobil umgebaut und neu zugelassen.

Da das Kraftfahrzeug bereits der Normverbrauchsabgabe unterlag, ist die neuerliche Zulassung des Kraftfahrzeuges nicht steuerpflichtig.

Beispiel 2:

Ein Nutzfahrzeug der Klasse N1 wird nach Österreich importiert und im November 2022 erstmalig zugelassen. In diesem Zeitpunkt unterliegt es der Normverbrauchsabgabe (siehe Rz 503). Im Jahr 2023 wird das Kraftfahrzeug in ein Wohnmobil (Klasse M1) umgebaut und neu zugelassen.

Da das Kraftfahrzeug bereits der Normverbrauchsabgabe unterlag, ist die neuerliche Zulassung des Kraftfahrzeuges nicht steuerpflichtig.

Beispiel 3:

Ein Kraftfahrzeug der Klasse M1, welches bereits im Inland zugelassen war und welches der Normverbrauchsabgabe unterlag, wird zu einem Nutzfahrzeug der Klasse N1 umgebaut und neu zugelassen.

Da das Kraftfahrzeug bereits der Normverbrauchsabgabe unterlag, ist die neuerliche Zulassung des Kraftfahrzeuges nicht steuerpflichtig.

B.1.3.3.3. Zulassung iZm einem Kraftfahrzeugerwerb von einem Menschen mit Behinderung

443

Verkauft (oder verschenkt) der Mensch mit Behinderung ein Kraftfahrzeug, für welches er die Steuerbefreiung gemäß § 3 Z 5 NoVAG 1991 in Anspruch genommen hat, dann kommt es

beim Käufer (oder Geschenknehmer) dieses zuvor befreiten Kraftfahrzeuges zur Verwirklichung des Normverbrauchsabgabe-Tatbestandes nach § 1 Z 3 lit. b NoVAG 1991.

Beispiel:

Im Dezember 2019 erwarb ein Mensch mit Behinderung ein Kraftfahrzeug unter Inanspruchnahme der Befreiung gemäß § 3 Z 5 NoVAG 1991.

Im November 2020 wurde dieses Kraftfahrzeug vom Menschen mit Behinderung an eine Person ohne Behindertenausweis weiterverkauft.

Da es durch den Verkauf beim Menschen mit Behinderung zu keinem Normverbrauchsabgabe-Tatbestand kommt (nicht von § 1 Z 4 NoVAG 1991 umfasst), wird im Rahmen der Zulassung durch den Käufer der Normverbrauchsabgabe-Tatbestand gemäß § 1 Z 3 lit. b NoVAG 1991 beim Käufer gesetzt.

Sollten auch beim Käufer die Voraussetzungen gemäß § 3 Z 5 NoVAG 1991 vorliegen, kann auch dieser wiederum die Befreiung in Anspruch nehmen. In diesem Fall hat für das Kraftfahrzeug wiederum eine Sperrsetzung zu erfolgen.

Nähere Ausführungen siehe Rz 233 sowie Rz 258.

B.1.3.3.4. Zulassung iZm widerrechtlicher Verwendung (Verwendung von Kraftfahrzeugen im Inland mit ausländischem Kennzeichen)

444

Unter diesen Tatbestand fallen Kraftfahrzeuge, welche im Inland verwendet werden und die nach dem Kraftfahrgesetz zuzulassen wären, ausgenommen es wird ein Nachweis der Entrichtung der Normverbrauchsabgabe in jener Höhe erbracht, die im Zeitpunkt der erstmaligen Verwendung im Inland zu entrichten gewesen wäre.

Nähere Ausführungen siehe Rz 36 bis 64.

B.1.4. Änderung der Verhältnisse (§ 1 Z 4 NoVAG 1991)

B.1.4.1. Allgemeines

445

Die Änderung eines zu einer Steuerbefreiung gemäß § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 führenden Verwendungszwecks oder die Änderung eines zu einer Vergütung gemäß § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 führenden Verwendungszwecks begründet die Steuerpflicht nach § 1 Z 4 NoVAG 1991. Die bisherige Befreiung wird damit im Ergebnis rückgängig gemacht.

Beispiele:

- *Verkauf eines Fahrschulkraftfahrzeuges*
- *Nutzungsänderung eines solchen Kraftfahrzeuges zum Betriebsfahrzeug des Fahrschulinhabers*
- *Entnahme eines Taxifahrzeuges aus dem Betriebsvermögen*
- *Übernahme eines Vorführkraftfahrzeuges in das Anlagevermögen oder dessen Veräußerung*

446

Eine nur vorübergehende Änderung des Verwendungszwecks führt zwar zunächst zu einer Steuerpflicht gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991, die nachfolgende Rückführung in den begünstigten Zweck löst aber wiederum eine Befreiung im Wege der Vergütung aus. Eine bloße Nutzungsentnahme (Kraftfahrzeug bleibt Betriebsvermögen) löst als solche keine Steuerpflicht aus.

Beispiel:

Geringfügige Privatfahrten mit einem Taxifahrzeug

447

Die Wertminderung durch einen betrieblich veranlassten Unfall selbst führt zu keiner Änderung der Verhältnisse. Demgegenüber ist in weiterer Folge eine Änderung der Verhältnisse anzunehmen, wenn das Kraftfahrzeug nach dem Unfall nicht mehr für den begünstigten Zweck verwendet wird. Dies ist bei Veräußerung, Rückgabe an den Leasinggeber oder Entnahme der Fall. Bemessungsgrundlage bildet bei der Veräußerung das Entgelt, in allen anderen Fällen der gemeine Wert.

448

Der Diebstahl eines Kraftfahrzeuges führt grundsätzlich zu keiner Änderung der Verhältnisse nach § 1 Z 4 NoVAG 1991.

Wird jedoch nach dem Diebstahl der begünstige Zweck willentlich aufgegeben, beispielsweise durch Übergabe der Fahrzeugschlüssel an ein Versicherungsunternehmen, dann kommt es zu einer Änderung der Verhältnisse nach § 1 Z 4 NoVAG 1991. In diesem Fall kann auch nach Auffindung des Kraftfahrzeuges dieses nicht mehr für den ursprünglich begünstigten Zweck verwendet werden. Bemessungsgrundlage ist der gemeine Wert im Zeitpunkt des Diebstahls.

Beispiel:

Ein Unternehmer besitzt mehrere Kraftfahrzeuge, mit denen er das Unternehmen der kurzfristigen Autovermietung betreibt. Hierfür wurde auch die Vergütung der Normverbrauchsabgabe gemäß § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 in Anspruch genommen.

Ein Kraftfahrzeug wird gestohlen. Im Zuge dieses Diebstahls muss der Unternehmer die zweiten Autoschlüssel der Versicherungsgesellschaft übergeben. Dem Unternehmer wird eine Versicherungsentschädigung ausbezahlt. Im Gegenzug beantragt die Versicherungsgesellschaft das Eigentum am Kraftfahrzeug, sollte es wiedergefunden werden.

In diesem Fall hat der Unternehmer mit Übergabe des Zweitschlüssels und der Zustimmung der Übertragung des Eigentums willentlich den begünstigten Zweck aufgegeben. Auch wenn das Kraftfahrzeug wiedergefunden wird, kann der Unternehmer dieses nicht mehr für den begünstigten Zweck verwenden. Der Tatbestand der Änderung der Verhältnisse nach

§ 1 Z 4 NoVAG 1991 wird daher verwirklicht und die Normverbrauchsabgabe ist anhand des gemeinen Wertes im Zeitpunkt des Diebstahls zu bemessen.

449

Die begünstigte Verwendung muss zu jedem Zeitpunkt gegeben sein. Die Steuerbefreiung fällt weg, sobald das notwendige Ausmaß der begünstigten Verwendung (mehr als 80%) unterschritten wird.

B.1.4.2. Lieferung

450

Bei der Beendigung der begünstigten Verwendung durch eine Lieferung kommt es zum Übergang der Verfügungsmacht auf den Käufer. Bei dieser Lieferung wird nicht der Tatbestand der Änderung der begünstigten Nutzung verwirklicht, vielmehr führt in diesen Fällen die Lieferung des zuvor begünstigt verwendeten Kraftfahrzeuges selbst zur Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe.

Beispiel 1:

- *Verkauf eines Fahrschulkraftfahrzeuges*
- *Verkauf eines Vorführkraftfahrzeuges*
- *Verkauf eines Kraftfahrzeuges mit Tageszulassung innerhalb von 3 Monaten ab Zulassung*
- *Verkauf eines Taxifahrzeuges*

Beispiel 2:

Ein Taxiunternehmer verkauft ein bis dato begünstigt verwendetes Kraftfahrzeug an einen Unternehmer, welcher dieses als Gästewagen verwenden möchte.

Der Taxiunternehmer verwirklicht in diesem Fall den Normverbrauchsabgabe-Tatbestand gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 und hat eine entsprechende Erklärung (Formular NOVA 1) beim zuständigen Finanzamt einzureichen. Unabhängig davon ist eine allenfalls vorhandene Befreiung beim Käufer zu beurteilen.

451

Im Gegensatz zu den Tatbeständen des § 1 Z 1 und Z 2 NoVAG 1991 (siehe Rz 408 und Rz 411), wird der Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991 auch bei einer Lieferung an einen anderen Unternehmer zur gewerblichen Weiterveräußerung erfüllt.

B.1.4.3. Eigenverbrauch durch Entnahme

452

Der Tatbestand des Eigenverbrauchs ist erfüllt, wenn ein zuvor begünstigt verwendetes Kraftfahrzeug im Sinne des § 3 Abs. 2 UStG 1994 aus dem Unternehmensbereich genommen wird.

Beispiele:

- *Entnahme eines Taxifahrzeuges aus dem Betriebsvermögen*
- *Entnahme eines Vorführkraftfahrzeuges aus dem Betriebsvermögen*
- *Entnahme eines Fahrschulkraftfahrzeuges aus dem Betriebsvermögen*

B.1.4.4. Änderung der begünstigten Nutzung

453

Steuerpflicht nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 entsteht weiters dann, wenn ein zunächst steuerbefreites Kraftfahrzeug anderen Zwecken des Fahrzeughändlers (z.B. einer Nutzung als Anlagevermögen) gewidmet wird. Die Verfügungsmacht über das Kraftfahrzeug geht nicht auf eine andere Person über.

Beispiele:

- *Übernahme eines Vorführkraftfahrzeuges in das Anlagevermögen des Unternehmens*
- *Nutzungsänderung eines Fahrschulfahrzeuges zum Betriebsfahrzeug des Fahrschulinhabers, somit wird das Kraftfahrzeug nicht mehr für den begünstigten Zweck verwendet.*

454

Die Besteuerung unterbleibt in den Fällen der Umwidmung für einen anderen begünstigten Zweck.

Beispiel:

Ein Fahrzeughändler übernimmt ein Vorführkraftfahrzeug vom Umlaufvermögen in sein Anlagevermögen für die kurzfristige Vermietung.

B.1.4.5. Wegfall der Steuerbefreiung nach § 3 Abs. 4 NoVAG 1991 – Diplomaten

455

Kommt es bei völkerrechtlich privilegierten Personen oder Einrichtungen zum Wegfall der Voraussetzungen für die Steuerbefreiung nach § 3 Abs. 4 NoVAG 1991, dann tritt die Steuerpflicht nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 ein. Dies trifft jedoch nur während der grundsätzlich zweijährigen Sperrfrist ein.

Beispiel:

Eine völkerrechtlich privilegierte Person kauft im September 2021 ein Kraftfahrzeug, welches nach § 3 Abs. 4 NoVAG 1991 von der Normverbrauchsabgabe befreit ist. Bereits im Jahr 2022 verkauft diese Person das Kraftfahrzeug. Da die grundsätzlich zweijährige Sperrfrist noch nicht abgelaufen ist, tritt die Normverbrauchsabgabe-Pflicht gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 ein.

Nähere Ausführungen siehe Rz 367 ff.

B.1.5. Inlandsbegriff

456

Vorgänge im Sinne des § 1 Z 1 bis 4 NoVAG 1991 in den ehemaligen Zollausschlussgebieten Mittelberg und Jungholz führen zu keiner Steuerpflicht. Wird ein zunächst in diesen Gemeinden (also für Zwecke der Normverbrauchsabgabe nicht im Inland) zugelassenes Kraftfahrzeug in das übrige Bundesgebiet verbracht und wird in der Folge ein Vorgang des § 1 Z 1 bis 4 NoVAG 1991 verwirklicht, so kommt es dann zu einer entsprechenden Steuerpflicht.

Beispiel:

- *Lieferung eines aus den Gemeinden Mittelberg und Jungholz "importierten" Gebrauchtfahrzeuges durch einen Händler (§ 1 Z 1 NoVAG 1991) an den Letztverbraucher*
- *Zulassung eines "eigenimportierten" Gebrauchtfahrzeuges (§ 1 Z 3 NoVAG 1991) aus den Gemeinden Mittelberg und Jungholz*

Bei der Lieferung eines Kraftfahrzeuges in das Gebiet der Gemeinden Mittelberg oder Jungholz durch einen inländischen Unternehmer wird der Tatbestand des § 1 Z 1 NoVAG 1991 erfüllt. Da die Gebiete Mittelberg und Jungholz gemäß § 1 letzter Satz NoVAG 1991 aus Sicht des NoVAG 1991 nicht zum Inland gehört, ist diese Lieferung wie eine Ausfuhrlieferung zu behandeln (Steuerbefreiung gemäß § 3 Abs. 2 Z 1 NoVAG 1991, siehe Rz 671 ff).

Der Nachweis, dass es sich um einen „ausländischen“ Abnehmer handelt, kann durch Vorlage einer Meldebestätigung aus den Gemeinden Mittelberg oder Jungholz erfolgen. Mangels Möglichkeit der Erbringung eines Ausfuhr- oder Buchnachweises kann der Nachweis, dass das Kraftfahrzeug in die Gebiete Mittelberg oder Jungholz befördert oder versendet wurde, beispielweise durch folgende Dokumente erbracht werden:

- Eine Durchschrift oder Abschrift der Rechnung;
- Einen handelsüblichen Beleg, aus welchem sich der Bestimmungsort ergibt (insbesondere Lieferschein);
- Eine Empfangsbestätigung des Abnehmers oder seines Beauftragten oder in den Fällen der Beförderung des Gegenstandes durch den Abnehmer durch eine Erklärung des Abnehmers oder seines Beauftragten, dass er den Gegenstand in die Gebiete der Gemeinden Mittelberg oder Jungholz befördern wird.

Neben der Bekanntgabe der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) ist jedenfalls die Sperrsetzung des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank zu veranlassen. Befugte Fahrzeughändler haben die Sperrsetzung über FinanzOnline im Zeitpunkt der Lieferung vorzunehmen (siehe Rz 678). Der Erwerber muss anschließend die Freischaltung des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank beim zuständigen Finanzamt beantragen,

um die Zulassung im Inland bewirken zu können. Das Kraftfahrzeug wird nach erfolgter Zulassung auf den Erwerber wiederum durch das Finanzamt in der Genehmigungsdatenbank gesperrt, da es sich um ein Kraftfahrzeug handelt, welches nicht mit Normverbrauchsabgabe belastet ist.

Beispiel:

Ein Fahrzeughändler aus Oberösterreich liefert ein Kraftfahrzeug in das Gebiet Mittelberg. Dieser Vorgang stellt einen normverbrauchsabgabepflichtigen Tatbestand gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991 dar, kann jedoch als steuerbefreite Ausfuhrlieferung behandelt werden.

B.1.6. Anzuwendende Rechtslage bei zuvor befreiten Kraftfahrzeugen

457

In Fällen, in denen die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe im Zusammenhang mit einem zuvor gemäß § 3 NoVAG 1991 befreiten Kraftfahrzeug aufgrund der Verwirklichung des § 1 Z 3 lit. b oder Z 4 NoVAG 1991 neuerlich entsteht, ist die Normverbrauchsabgabe anhand der Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen (befreiten) Zulassung zu bemessen. Ab 1. Juli 2021 ist dabei für die Bonus-Malus-Berechnung und den Abzugsbetrag die Wertentwicklung des Fahrzeuges zu berücksichtigen.

Dies gilt nicht für die gemäß § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 befreiten Tageszulassungen.

Beispiel 1:

Ein Fahrzeughändler lässt am 20. Oktober 2020 ein Kraftfahrzeug auf sich zu, um dieses als Vorführkraftfahrzeug zu nutzen. Er erfüllt hinsichtlich des Vorführkraftfahrzeuges alle Voraussetzungen (siehe Rz 428 ff sowie Rz 659 ff) und nutzt dieses bis zum 23. März 2021 zu diesem begünstigten Zweck. Am 23. März 2021 verkauft der Fahrzeughändler das Kraftfahrzeug an einen Kunden und erfüllt mit dieser Lieferung den Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991. Die Normverbrauchsabgabe ist in diesem Fall nach der Rechtslage am 20. Oktober 2020 zu bemessen (siehe Rz 936).

Beispiel 2:

Ein Fahrzeughändler lässt am 20. Mai 2021 ein Kraftfahrzeug auf sich zu, um dieses als Vorführkraftfahrzeug zu nutzen. Er erfüllt hinsichtlich des Vorführkraftfahrzeuges alle Voraussetzungen (siehe Rz 428 ff sowie Rz 659 ff) und nutzt dieses bis zum 23. April 2022 zu diesem begünstigten Zweck. Am 23. April 2022 verkauft der Fahrzeughändler das Kraftfahrzeug an einen Kunden und erfüllt mit dieser Lieferung den Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991. Die Normverbrauchsabgabe ist in diesem Fall nach der Rechtslage am 20. Mai 2021 zu bemessen und für die Bonus-Malus-Berechnung und den Abzugsbetrag ist die Wertentwicklung des Fahrzeuges zu berücksichtigen (siehe Rz 936).

Beispiel 3:

Ein Taxiunternehmer erwirbt am 20. Oktober 2020 ein Kraftfahrzeug bei einem inländischen Fahrzeughändler, um dieses als Taxi zu nutzen. Er erfüllt hinsichtlich des Taxis alle Voraussetzungen (siehe Rz 143 bis 152) und nutzt dieses bis zum 23. März 2021 zu diesem begünstigten Zweck. Am 23. März 2021 verkauft der Taxiunternehmer das

Kraftfahrzeug und erfüllt damit den Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991. Die Normverbrauchsabgabe ist in diesem Fall nach der Rechtslage am 20. Oktober 2020 zu bemessen.

Beispiel 4:

Ein Fahrzeughändler lässt am 20. Juli 2021 ein Kraftfahrzeug im Rahmen einer Tageszulassung auf sich zu. Er erfüllt hinsichtlich des Kraftfahrzeuges alle Voraussetzungen einer Tageszulassung (siehe Rz 432 ff sowie Rz 665 ff) und nutzt dieses bis zum 23. September 2021 zu diesem begünstigten Zweck. Am 23. September 2021 verkauft der Fahrzeughändler das Kraftfahrzeug an einen Kunden und erfüllt mit dieser Lieferung den Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991. Die Normverbrauchsabgabe ist in diesem Fall nach der Rechtslage am 23. September 2021 zu bemessen. § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 hat ab 1. Juli 2021 für Tageszulassungen keine Gültigkeit.

Randzahlen 458 bis 499: *derzeit frei*

B.2. Kraftfahrzeuge (§ 2 NoVAG 1991)

B.2.1. Rechtslage ab 1. Juli 2021

B.2.1.1. Einstufung nach dem KFG 1967

500

Für die Entscheidung, ob ein Kraftfahrzeug unter das NoVAG 1991 fällt, wird auf die kraftfahrrechtliche Einordnung von Kraftfahrzeugen abgestellt (Kraftfahrgesetz 1967). Aufgrund der mittlerweile europaweit einheitlichen Vorgaben hinsichtlich der Einordnung von Kraftfahrzeugen ist die Einteilung ohne großen Aufwand möglich und aus den jeweiligen Fahrzeugpapieren erkennbar, wie zum Beispiel:

- EG/EU-Übereinstimmungsbescheinigung (COC – Certificate of Conformity)
- Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank
- Typenschein
- Einzelgenehmigungsbescheid

501

Im Regelfall ist auf die jeweilige Einordnung laut den Fahrzeugpapieren abzustellen. Nur in jenen Fällen, in denen für ein Kraftfahrzeug noch keine Einteilung in eine Klasse getroffen wurde oder sich die Einteilung als falsch erweist, sollen die Vorgaben für die Einteilung in Klassen nach § 3 KFG 1967 sinngemäß gelten.

502

Maßgebend ist die kraftfahrrechtliche Einstufung in jenem Zeitpunkt, in dem ein Tatbestand gemäß § 1 Z 1 bis 4 NoVAG 1991 gesetzt wird.

B.2.1.2. Von der Normverbrauchsabgabe umfasste Kraftfahrzeuge

503

Angelehnt an die Klassen des § 3 KFG 1967 umfasst § 2 NoVAG 1991 folgende vier Gruppen:

- Krafträder und Kraftfahrzeuge mit zwei oder drei Rädern (Klasse L3e, L4e und L5e) mit einem Hubraum von mehr als 125 Kubikzentimetern;
- Schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge (L7e) mit einem Hubraum von mehr als 125 Kubikzentimetern;
- Personen- und Kombinationskraftwagen (Klasse M1) sowie
- Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg (Klasse N1).

B.2.1.2.1. Krafträder und Kraftfahrzeuge mit zwei oder drei Rädern (Klassen L3e, L4e und L5e)

504

Krafträder und andere zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge unterliegen der Normverbrauchsabgabe.

Die bis zum 30. Juni 2021 im Steuersatz enthaltene Befreiung für Krafträder mit einem Hubraum von gleich oder weniger als 125 Kubikzentimetern ist nun bereits im Anwendungsbereich aufgenommen. Dies bedeutet, dass solche Krafträder beziehungsweise Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von gleich oder weniger als 125 Kubikzentimetern nicht der Normverbrauchsabgabe unterliegen.

B.2.1.2.1.1. Krafträder

505

Ein Kraftrad ist ein Kraftfahrzeug mit zwei Rädern oder ein Kraftfahrzeug mit drei Rädern (mit oder ohne Doppelrad).

B.2.1.2.1.2. Klasse L3e (Zweirädriges Kraftrad)

506

Gemäß Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen, ABl. Nr. L 60 vom 2. März 2013, Seite 52, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 2019/129 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 hinsichtlich der Anwendung der Stufe Euro 5 auf die Typgenehmigung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen, ABl. Nr. L 30 vom 31. Jänner 2019, Seite 106, werden Kraftfahrzeuge der Klasse L3e nach den folgenden Kriterien eingestuft:

© Bundesministerium für Finanzen

- zwei Räder und eine der genannten Antriebsformen:
  - Motor mit Innenverbrennung
    - Selbstzündungsmotor (CI)
    - Fremdzündungsmotor (PI)
  - Motor mit Außenverbrennung, Turbinenmotor oder Kreiskolbenmotor
  - Elektromotor
  - Hybrid-Elektro-Kraftfahrzeug, bei dem eine der genannten Antriebskonfigurationen mit (einer) anderen kombiniert wird
- Gesamtmasse = technisch zulässige Masse nach Angabe des Herstellers
- zweirädriges Kraftfahrzeug, das nicht in die Klasse L1e eingestuft werden kann

507

Aufgrund des Einordnungskriteriums, dass ein zweirädriges Kraftfahrzeug dann in die Klasse L3e einzustufen ist, wenn es nicht in die Klasse L1e einzustufen ist, müssen auch diese Kriterien berücksichtigt werden.

Ein zweirädriges Kraftfahrzeug fällt in die Klasse L1e, wenn es die folgenden Kriterien aufweist:

- zwei Räder und eine der genannten Antriebsformen und
  - Motor mit Innenverbrennung
    - Selbstzündungsmotor (CI)
    - Fremdzündungsmotor (PI)
  - Motor mit Außenverbrennung, Turbinenmotor oder Kreiskolbenmotor
  - Elektromotor
  - Hybrid-Elektro-Kraftfahrzeug, bei dem eine der genannten Antriebskonfigurationen mit (einer) anderen kombiniert wird
- ein Hubvolumen von höchstens 50 Kubikzentimetern, falls ein PI-Verbrennungsmotor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeuges ist, und
- bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges ≤ 45 km/h und
- maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ≤ 4.000 W und
- Gesamtmasse = technisch zulässige Masse nach Angabe des Herstellers

Zweirädrige Kraftfahrzeuge, welche in die Klasse L1e einzustufen sind, unterliegen nicht der Normverbrauchsabgabe.

Weiters ergibt sich für die Einstufung in die Klasse L3e, dass zweirädrige Kraftfahrzeuge dieser Klasse mindestens ein Hubvolumen von 50 Kubikzentimetern bei

© Bundesministerium für Finanzen

Verbrennungsmotoren und/oder bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h aufweisen müssen. Jedoch fallen zweirädrige Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von höchstens 125 Kubikzentimetern nicht unter die Normverbrauchsabgabe, da diese gesetzlich von der Besteuerung ausgenommen sind (siehe Rz 504).

B.2.1.2.1.3. Klasse L4e (Zweirädriges Kraftrad mit Beiwagen)

508

Gemäß Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Kraftfahrzeugen werden Kraftfahrzeuge der Klasse L4e nach den folgenden Kriterien eingestuft:

- Basisfahrzeug mit Antriebssystem, das mit den Einstufungskriterien hinsichtlich der Klasse und Unterklasse für ein L3e-Kraftfahrzeug übereinstimmt und
- Basisfahrzeug mit Antriebssystem und einem Beiwagen und
- mit höchstens vier Sitzplätzen einschließlich des Fahrersitzes auf dem Kraftrad mit Beiwagen und
- mit höchstens zwei Beifahrersitzen im Beiwagen und
- Gesamtmasse = technisch zulässige Masse nach Angabe des Herstellers

509

Somit handelt es sich bei diesen Krafträdern um ein zweirädriges Kraftrad mit Beiwagen mit einem Hubraum von über 50 Kubikzentimetern bei Verbrennungsmotoren und/oder bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h.

B.2.1.2.1.4. Klasse L5e (Dreirädriges Kraftfahrzeug)

510

Gemäß Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Kraftfahrzeugen werden Kraftfahrzeuge der Klasse L5e nach den folgenden Kriterien eingestuft:

- drei Räder und eine der genannten Antriebsformen:
  - Motor mit Innenverbrennung
    - Selbstzündungsmotor (CI)
    - Fremdzündungsmotor (PI)
  - Motor mit Außenverbrennung, Turbinenmotor oder Kreiskolbenmotor
  - Elektromotor
  - Hybrid-Elektro-Kraftfahrzeug, bei dem eine der genannten Antriebskonfigurationen mit (einer) anderen kombiniert wird
- Masse in fahrbereitem Zustand weniger als 1.000 kg und

- Ein dreirädriges Kraftfahrzeug, das nicht als Kraftfahrzeug der Klasse L2e eingestuft werden kann.

511

Hierbei handelt es sich um ein dreirädriges Kraftfahrzeug mit drei symmetrisch angeordneten Rädern mit einem Hubraum von über 50 Kubikzentimetern bei Verbrennungsmotoren und/oder bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h.

B.2.1.2.2. Leichte und schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge (Klassen L6e und L7e)

512

Unter die Normverbrauchsabgabe fallen auch schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge, welche in die Klasse L7e einzustufen sind.

Leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge der Klasse L6e sind seit 1. September 2022, aufgrund der Änderung durch BGBl. I Nr. 108/2022, vom Anwendungsbereich des NoVAG 1991 ausgenommen.

B.2.1.2.2.1. Klasse L6e (Leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge)

513

Gemäß Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Kraftfahrzeugen werden Kraftfahrzeuge der Klasse L6e nach den folgenden Kriterien eingestuft:

- vier Räder und eine der genannten Antriebsformen:
  - Motor mit Innenverbrennung
    - Selbstzündungsmotor (CI)
    - Fremdzündungsmotor (PI)
  - Motor mit Außenverbrennung, Turbinenmotor oder Kreiskolbenmotor
  - Elektromotor
  - Hybrid-Elektro-Kraftfahrzeug, bei dem eine der genannten Antriebskonfigurationen mit (einer) anderen kombiniert wird
- bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges ≤ 45 km/h und
- Masse in fahrbereitem Zustand < 425 kg und
- ein Hubvolumen von ≤ 50 cm^3, falls ein PI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeuges ist, oder ein Hubvolumen von ≤ 500 cm^3, falls ein CI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeuges ist, und
- ausgerüstet mit höchstens zwei Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes.

© Bundesministerium für Finanzen

514

Ein leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug mit einer Leermasse bis zu 425 kg (ohne Batterien bei Elektrofahrzeugen) mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h und einem Hubraum von bis zu 50 Kubikzentimetern bei anderen Verbrennungsmotoren oder Elektromotoren.

Beispiel:

- *ein leichtes Straßen-Quad*

B.2.1.2.2.2. Klasse L7e (Schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge)

515

Gemäß Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Kraftfahrzeugen werden Kraftfahrzeuge der Klasse L7e nach den folgenden Kriterien eingestuft:

- vier Räder und eine der genannten Antriebsformen und
  - Motor mit Innenverbrennung
    - Selbstzündungsmotor (CI)
    - Fremdzündungsmotor (PI)
  - Motor mit Außenverbrennung, Turbinenmotor oder Kreiskolbenmotor
  - Elektromotor
  - Hybrid-Elektro-Kraftfahrzeug, bei dem eine der genannten Antriebskonfigurationen mit (einer) anderen kombiniert wird
- Masse in fahrbereitem Zustand:
  - (a) ≤ 450 kg für die Beförderung von Personen
  - (b) ≤ 600 kg für die Beförderung von Gütern und
- L7e-Kraftfahrzeug, das nicht als L6e-Kraftfahrzeug eingestuft werden kann

516

Schweres vierrädriges Kraftfahrzeug, das nicht unter L6e fällt, mit einer Leermasse bis 450 kg (bis 600 kg für Güterbeförderung) ohne Batterien bei Elektrofahrzeugen und max. Nutzleistung bis zu 15 kW.

Beispiel:

- *Ein schweres Straßen-Quad*

B.2.1.2.3. Personen- und Kombinationskraftwagen (Klasse M1)

517

Unter die Klasse M1 fallen beispielsweise auch Limousinen, Kombis, Geländewagen („SUV“) oder Wohnmobile.

518

Ein Personenkraftwagen ist ein Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Personen bestimmt ist und außer dem Lenkerplatz für nicht mehr als acht Personen Plätze aufweist.

519

Ein Kombinationskraftwagen ist ein Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, wahlweise vorwiegend zur Beförderung von Personen oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern verwendet zu werden, und außer dem Lenkerplatz für nicht mehr als acht Personen Plätze aufweist.

520

Ein Wohnmobil ist ein Kraftfahrzeug der Klasse M1 mit besonderer Zweckbestimmung, das so konstruiert ist, dass es die Unterbringung von Personen erlaubt und mindestens die folgende Ausrüstung umfasst:

- Tisch und Sitzgelegenheiten,
- Schlafgelegenheiten, die tagsüber auch als Sitze dienen können,
- Kochgelegenheiten und
- Einrichtungen zur Unterbringung von Gepäck und sonstigen Gegenständen.

Diese Ausrüstungsgegenstände sind im Wohnbereich fest anzubringen, mit Ausnahme des Tisches, der leicht entfernbar sein kann.

521

Ein Geländekraftfahrzeug ist ein Kraftfahrzeug, das der Klasse M oder N angehört und spezifische technische Merkmale aufweist, die seine Verwendung im Gelände ermöglichen.

B.2.1.2.4. Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg (Klasse N1)

522

Seit dem 1. Juli 2021 umfasst der Anwendungsbereich des NoVAG 1991 auch Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung bis einschließlich 3.500 Kilogramm höchstes zulässiges Gesamtgewicht, also Kraftfahrzeuge der Klasse N1. Dabei handelt es sich beispielsweise um Kastenwagen, Pritschenwagen ("Pick-up") und Kleintransporter.

© Bundesministerium für Finanzen

523

Kraftfahrzeuge der Klasse N1,

- welche bereits vor dem 1. Juli 2021 in Österreich, dem übrigen Unionsgebiet oder in einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) zugelassen waren und
- aufgrund der Einstufung in der Kombinierten Nomenklatur (8704) bis 30. Juni 2021 nicht der Normverbrauchsabgabe unterlagen,

sind grundsätzlich auch nach dem 1. Juli 2021 nicht normverbrauchsabgabepflichtig. Diese Kraftfahrzeuge sind vor dem 1. Juli 2021 nicht unter den Anwendungsbereich des NoVAG 1991 gefallen, da sich die auf diese Kraftfahrzeuge für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe anzuwendende Rechtslage nach der Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen unions- bzw. EWR-weiten Zulassung bestimmt (siehe Rz 930 ff sowie Rz 937).

Anderes gilt, wenn es aufgrund eines Umbaus der Kraftfahrzeuge zu einer Änderung der Fahrzeugklasse kommt. In diesem Fall kann nicht mehr die Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung herangezogen werden (siehe Rz 440).

Für Kraftfahrzeuge der Klasse N1, die ab dem 1. Juli 2021 aus einem Drittstaat in das Inland gebracht werden, ist die Normverbrauchsabgabe nach der Rechtslage im Zeitpunkt der tatsächlichen Tatbestandserfüllung zu bemessen (siehe Rz 935). Da im Zeitpunkt der Erfüllung eines der Tatbestände des § 1 NoVAG 1991 Kraftfahrzeuge der Klasse N1 gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991 normverbrauchsabgabepflichtig sind, entsteht daher grundsätzlich bei Verbringung eines solchen Kraftfahrzeuges ins Inland die Normverbrauchsabgabepflicht.

Bei der Prüfung der Normverbrauchsabgabepflicht bei Kraftfahrzeugen der Klasse N1 sind folgende Schritte zu setzen:

1. Im Zeitpunkt der Tatbestandsverwirklichung ist zu überprüfen, ob das jeweilige Kraftfahrzeug unter den Anwendungsbereich des NoVAG 1991 fällt (§ 2 NoVAG 1991);
2. Prüfung, ob § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 anwendbar ist – Ermittlung der anzuwendenden Rechtslage;
3. Bei Anwendung des § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 ist die unionsrechtliche Gleichbehandlung des Kraftfahrzeuges sicherzustellen – Ermittlung der Normverbrauchsabgabe nach der jeweils anzuwendenden Rechtslage (hinsichtlich des Anwendungsbereichs, der Befreiungen, der Tarifberechnung, etc. in dieser Rechtslage);

   Beispiel 1:

   Ein Pritschenwagen (leichtes Nutzfahrzeug der Klasse N1, KN 8704) wird am 24. Juni 2023 aus Polen nach Österreich importiert und zugelassen. Erstmalig war das Kraftfahrzeug im Jänner 2020 in Polen zugelassen.

Aufgrund der kraftfahrrechtlichen Einstufung im Juni 2023 (N1) ist das Kraftfahrzeug grundsätzlich unter den Anwendungsbereich der Normverbrauchsabgabe zu erfassen. Gemäß § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 ist für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe die Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung (Jänner 2020) maßgeblich. Da im Jänner 2020 die zolltarifarische Einstufung für den Anwendungsbereich des NoVAG 1991 maßgeblich war, unterliegt das Kraftfahrzeug aufgrund der Einordnung in die KN-Position 8704 nicht der Normverbrauchsabgabe.

Beispiel 2:

Ein Pick-up (Klasse N1, KN 8703) wird am 24. Juni 2023 aus Polen nach Österreich importiert und zugelassen. Erstmalig war das Kraftfahrzeug im Jänner 2020 in Polen zugelassen.

Aufgrund der kraftfahrrechtlichen Einstufung im Juni 2023 (N1) ist das Kraftfahrzeug grundsätzlich unter den Anwendungsbereich der Normverbrauchsabgabe zu erfassen. Gemäß § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 ist für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe die Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung (Jänner 2020) maßgeblich. Das Kraftfahrzeug ist nach der im Jänner 2020 für Personenkraftwagen (KN-Position 8703) maßgeblichen Rechtslage zu berechnen.

Beispiel 3:

Ein Pick-up (Klasse M1, KN 8704) wird am 24. Juni 2023 aus Polen nach Österreich importiert und zugelassen. Erstmalig war das Kraftfahrzeug im Jänner 2020 in Polen zugelassen.

Aufgrund der kraftfahrrechtlichen Einstufung im Juni 2023 (M1) ist das Kraftfahrzeug grundsätzlich unter den Anwendungsbereich der Normverbrauchsabgabe zu erfassen. Gemäß § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 ist für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe die Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung (Jänner 2020) maßgeblich. Da im Jänner 2020 die zolltarifarische Einstufung für den Anwendungsbereich des NoVAG 1991 maßgeblich war, unterliegt das Kraftfahrzeug aufgrund der Einordnung in die KN-Position 8704 nicht der Normverbrauchsabgabe.

524

Kraftfahrzeuge der Klasse N1 sind zu unterscheiden in unvollständige Kraftfahrzeuge (z.B. Fahrgestelle), vervollständigte Kraftfahrzeuge (unvollständiges Kraftfahrzeug, welches vervollständigt wurde) sowie vollständige Kraftfahrzeuge. Erkennbar sind unvollständige und vervollständigte Kraftfahrzeuge beispielsweise durch das Feld „449 – FERTIGUNGSSTAND C“ in der Genehmigungsdatenbank. Folgende Eintragungen sind möglich, wobei B und D für die weiteren Ausführungen in diesem Abschnitt relevant sind:

- Eintragung A oder leer = Einstufen-Genehmigung (vollständiges Kraftfahrzeug)
- Eintragung B = Mehrstufen-Genehmigung, Basisfahrzeug unvollständig
- Eintragung D = Mehrstufen-Genehmigung, Basisfahrzeug vollständig

Weitere Hinweise für das Vorliegen eines unvollständigen oder vervollständigten Kraftfahrzeuges können die Felder zu den Basisfahrzeugen in der Genehmigungsdatenbank (Hersteller, Typgenehmigung, Datum; Nummern 23 – 29) sowie im COC-Papier (Eintragung 0.5.1.) sein.

525

Im NoVAG 1991 wird nicht festgelegt, ob es sich bei einem unvollständigen Kraftfahrzeug der Klasse N1 um ein Kraftfahrzeug im Sinne des § 2 NoVAG 1991 handelt, weshalb hier auf die kraftfahrrechtlichen Regelungen zurückgegriffen werden muss. In der einschlägigen EU-Verordnung (Artikel 3 Z 16 der Verordnung (EU) Nr. 2018/858 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. Nr. L 151 vom 14. Juni 2018 S. 1) handelt es sich bei einem Kraftfahrzeug um „ein vollständiges, vervollständigtes oder unvollständiges Kraftfahrzeug, das dafür konstruiert und gebaut ist, von einem eigenen Antrieb, auf mindestens vier Rädern und mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h bewegt zu werden. Daraus ergibt sich, dass bereits bei Lieferung eines unvollständigen Kraftfahrzeuges der Klasse N1 an einen Endkunden die Normverbrauchsabgabe zu entrichten ist (siehe Rz 400 ff). Es ist jedoch festzuhalten, dass das unvollständige Kraftfahrzeug der Klasse N1 ohne Aufbau nicht ohne weiteres im Inland zulassungsfähig ist, allerdings im Regelfall mit geringem Aufwand in einen zulassungsfähigen Zustand versetzt werden kann. Außerdem ist davon auszugehen, dass ein unvollständiges Kraftfahrzeug mit der Absicht angeschafft wird, dieses nach der Vervollständigung zuzulassen und zu verwenden.

Zur Bemessungsgrundlage bei Kraftfahrzeugen der Klasse N1 siehe Rz 818 ff.

Zur Berechnung des Tarifs bei Kraftfahrzeugen der Klasse N1 siehe Rz 905 ff.

526

Gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991 unterliegen „Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg (Klasse N1)“ ab 1. Juli 2021 der Normverbrauchsabgabe. Hat demzufolge ein Kraftfahrzeug eine zulässige Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg und liegt damit eine Einstufung in die Klasse N1 vor, unterliegt das Kraftfahrzeug der Normverbrauchsabgabe. Wird bei einer sogenannten „Ablastung“ lediglich das höchste zulässige Gesamtgewicht auf 3.500 kg abgesenkt, jedoch die zulässige Gesamtmasse und die Einstufung in Klasse N2 nicht verändert, unterliegen diese Kraftfahrzeuge nicht der Normverbrauchsabgabe.

B.2.1.3. Von der Normverbrauchsabgabe nicht umfasste Kraftfahrzeuge

527

Historische Kraftfahrzeuge („Oldtimer“) sind explizit gemäß § 2 Abs. 1 NoVAG 1991 von der Normverbrauchsabgabe ausgenommen.

528

Ein historisches Kraftfahrzeug ist ein erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Kraftfahrzeug,

a) mit Baujahr 1955 oder davor, oder

b) das älter als 30 Jahre ist und in die vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie approbierte Liste der historischen Kraftfahrzeuge eingetragen ist (§ 131b KFG 1967). Die Liste der historischen Fahrzeuge wird jährlich überarbeitet und kann über das Kuratorium Historische Mobilität (KHMÖ) bezogen werden. Auf der Webseite des KHMÖ (https://www.khmoe.at/fahrzeugsuche) können alle auf der approbierten Liste geführten Fahrzeugmodelle eingesehen werden.

Die Genehmigung als historisches Kraftfahrzeug ist im Zuge der Prüfung durch die Landesprüfstellen in die Fahrzeugdokumente (Einzelgenehmigungsbescheid, Zulassungsschein) einzutragen (siehe Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 2.5.2006, BMVIT 190.500/0002-II/ST4/2006). Zudem wird die Genehmigung als historisches Kraftfahrzeug in der Genehmigungsdatenbank im Feld „x/ 39 Erg. Klasse/Fahrzeugart“ sowie im Feld „Auflagen für Zulassung“ erfasst. Für die Beurteilung, ob es sich beim konkreten Kraftfahrzeug um ein historisches Kraftfahrzeug handelt, welches damit vom Anwendungsbereich der Normverbrauchsabgabe ausgenommen ist, ist diese Eintragung in den Fahrzeugdokumenten maßgeblich.

Zur Information werden die Voraussetzungen für die kraftfahrrechtliche Genehmigung als historisches Kraftfahrzeug hier dargestellt:

Voraussetzung ist neben der Erhaltungswürdigkeit auch der Erhaltungszustand des Kraftfahrzeuges. So müssen die Hauptbaugruppen der Kraftfahrzeuge im Originalzustand erhalten sein. Dazu zählen:

- Motor- und Gemischbildungseinrichtung
- Kraftübertragung
- Radaufhängungen
- Lenkanlage/Lenkgabel bei Motorrädern
- Aufbauten

Zeitgenössischer Ersatz gilt als dem originalen Zustand entsprechend, wenn es sich um Zubehör oder Ersatzteile handelt, die in einem Zeitraum von 10 Jahren ab dem Erzeugungsjahr des Kraftfahrzeuges im Handel angeboten wurden (handelsübliches oder werksnahes Zubehör). Für die Originalität solcher Änderungen sind Nachweise durch Literatur, Prospekte, Fotos und dergleichen zu erbringen. Nachträgliche Änderungen am Kraftfahrzeug, die Hauptbaugruppen betreffen und somit den Grundcharakter des

Kraftfahrzeuges und dessen technische Konstruktionsmerkmale verändern, führen zu einer Neueinstufung des Kraftfahrzeuges mit dem Baujahr, das dem geänderten Teil zuzuordnen ist. Der Erhaltungszustand ist hinsichtlich der Verkehrs- und Betriebssicherheit nachzuweisen. Im Zuge der Überprüfung wird eine Einstufung des Zustandes vorgenommen. Für die Einstufung als historisches Kraftfahrzeug muss das Kraftfahrzeug zumindest in einem guten Allgemeinzustand (Stufe 3) sein.

529

Nicht normverbrauchsabgabepflichtig sind Kraftfahrzeuge, die nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen auf Grund ihres technischen Zustandes im Inland nicht mehr zugelassen werden können („Wracks“). Anderes gilt für unvollständige Kraftfahrzeuge der Klasse N1 (siehe Rz 525).

B.2.1.4 Umbaumaßnahmen

530

Keine Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe entsteht bei Umbau eines Kraftfahrzeuges, das schon der Normverbrauchsabgabe unterworfen wurde. Dies gilt unabhängig davon, ob sich die für die Normverbrauchsabgabeberechnung abhängigen Werte oder die kraftfahrrechtliche Fahrzeugklasse geändert haben (siehe Rz 442).

B.2.2. Rechtslage bis 30. Juni 2021

B.2.2.1. Begriffe

B.2.2.1.1. Normverbrauchsabgaberechtlicher Kraftfahrzeugbegriff

531

Nach dem Wortlaut des § 2 NoVAG 1991 gelten als Kraftfahrzeuge:

- Krafträder, auch mit Beiwagen (Unterpositionen 8711 20, 8711 30, 8711 40 00 und 8711 50 00 der Kombinierten Nomenklatur)
- Personenkraftwagen und andere hauptsächlich zur Personenbeförderung gebaute Kraftfahrzeuge (ausgenommen solche der Position 8702), einschließlich Kombinationskraftwagen und Rennwagen (Position 8703 der Kombinierten Nomenklatur)

532

Die Definition des Kraftfahrzeuges ist an die Kombinierte Nomenklatur (KN) geknüpft.

Ein Kraftfahrzeug im Sinne der Normverbrauchsabgabe ist sohin ein Kraftfahrzeug, welches unter die genannten Positionen bzw. Unterpositionen der Kombinierten Nomenklatur

einzureihen ist. Die Einreihung richtet sich nach den Bestimmungen des Unionszollrechts (Zolltarifrecht).

533

Der Kraftfahrzeugbegriff des KfzStG 1992 (siehe Rz 1602) wird hingegen gemäß § 9 Abs. 2 KfzStG 1992 nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften (KFG 1967) bestimmt. Informationen im Zulassungsschein oder in der Typengenehmigung stellen in Ermangelung einer systematischen Vergleichbarkeit der Bestimmungen des KFG 1967 und der Kombinierten Nomenklatur allenfalls Indizien für das Vorliegen eines Kraftfahrzeuges im normverbrauchsabgaberechtlichen Sinn dar.

Unmaßgeblich ist weiters die steuerliche Einstufung gemäß der Verordnung BGBl. II Nr. 193/2002 als Kleinlastkraftwagen oder Kleinbus.

B.2.2.1.2. Kombinierte Nomenklatur (KN), Erläuterungen

534

Die Kombinierte Nomenklatur ist im Anhang I der Verordnung (EWG) 2658/87 des Rates über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (KN-VO, ABl. Nr. L 256 vom 07.09.1987 S. 1) abgebildet. Die im Unionsrecht verankerte Kombinierte Nomenklatur stellt sohin kraft (dynamischer) Verweisung die maßgebliche Rechtsgrundlage für die Beurteilung des Steuergegenstandes „Kraftfahrzeug“ dar.

Die Kombinierte Nomenklatur wird einmal jährlich im Amtsblatt der EU, Reihe L, in konsolidierter Form veröffentlicht. Einzelne Änderungen publiziert die Kommission laufend im Amtsblatt und in der Integrierten Tarifdatenbank der EU (sog. „TARIC“).

535

Die Kommission veröffentlicht zudem Erläuterungen zur Kombinierten Nomenklatur (kurz: ErlKN), welche periodisch aktualisiert und im Amtsblatt der EU, Reihe C, veröffentlicht werden. Diese unverbindlichen Erläuterungen stellen einen wesentlichen Auslegungsbehelf zur Kombinierten Nomenklatur dar und sind speziell auch für konkrete Problemstellungen bei der normverbrauchsabgaberechtlichen Beurteilung von Kraftfahrzeugen nützlich.

Daneben (bzw. in der Rangordnung darüber) existieren von der Weltzollorganisation (WCO) veröffentlichte Erläuterungen zum Harmonisierten System (kurz: ErlHS).

B.2.2.1.3. Maßgebliche zolltarifarische Einreihung

536

Die zolltarifarische Einreihung ist die einzige maßgebliche Grundlage für die Beurteilung, ob ein Kraftfahrzeug im Sinne des § 2 NoVAG 1991 vorliegt. Bei Zollsachverhalten führt sie die

Zollbehörde primär mittels Annahme der (in der Regel einen Tarifierungsvorschlag des Anmelders enthaltenden) Zollanmeldung oder mittels Erteilung einer (beantragten) verbindlichen Zolltarifauskunft (kurz: vZTA, EN: binding tariff information, BTI) durch.

Diese Einreihung stellt eine Vorfrage (§ 116 Abs. 1 BAO) für die Beurteilung der Steuerbarkeit des Vorgangs dar.

537

Maßgebend für die Normverbrauchsabgabe ist die zolltarifarische Einstufung in jenem Zeitpunkt, in dem ein Normverbrauchsabgabe-Tatbestand im Sinne des § 1 Z 1 bis 4 NoVAG 1991 gesetzt wird. Die Einreihung nach zollrechtlichen Vorschriften bezieht sich auf den Zeitpunkt des Zollsachverhalts, welcher in der Regel nicht ident mit dem Zeitpunkt der Verwirklichung des Normverbrauchsabgabe-Sachverhalts ist.

Die zu beurteilenden Kraftfahrzeuge befinden sich bei den Tatbeständen des § 1 Z 1 und 2 NoVAG 1991 bereits im zollrechtlich freien Verkehr der EU, daher liegt ein allfälliger Zollsachverhalt in der Vergangenheit. Davon ausgenommen ist allenfalls § 1 Z 3 lit. a und/oder lit. b NoVAG 1991: Im Falle einer Direkteinfuhr nach Österreich, etwa aus der Schweiz nach Vorarlberg oder Tirol, oder auch im Rahmen des zollrechtlichen Versandverfahrens zu anderen Orten im Inland können diese Zeitpunkte zusammenfallen.

Beispiel:

Ein Inländer meldet sein neues Firmen-Kraftfahrzeug mit ausländischem Kennzeichen beim Grenzzollamt an. Im Rahmen der Zollabfertigung erfolgt die Einreihung nach Position 8703. Mit den Verzollungsunterlagen führt er drei Tage später die Anmeldung der Normverbrauchsabgabe durch, um die Zulassung des Kraftfahrzeuges zum Verkehr im Inland zu erhalten. In der Zwischenzeit wurde die Typisierung des Kraftfahrzeuges (ohne Veränderungen) durchgeführt.

Der Zollsachverhalt (Einfuhr) ist zeitlich so nahe am Normverbrauchsabgabe-Sachverhalt (erstmalige Zulassung), dass betreffend die Beschaffenheit des einzureihenden Kraftfahrzeuges keine Unterschiede zwischen Zollsachverhalt und Normverbrauchsabgabe-Sachverhalt vorliegen.

538

Zwischen dem Zeitpunkt des von den Zollbehörden bereits beurteilten Zollsachverhaltes und jenem des relevanten von der Abgabenbehörde zu beurteilenden Normverbrauchsabgabe-Sachverhaltes können jedoch auch Abweichungen der normverbrauchsabgaberechtlichen von der zolltarifarischen Einreihung entstehen.

Beispiel:

Das Kraftfahrzeug wird zunächst als Lkw (8704) verzollt und anschließend mit einem Wohnmobilaufbau versehen. Das fertige Wohnmobil weist nun im Zeitpunkt der

erstmaligen Zulassung zum Verkehr in Österreich andere Merkmale auf als das zollabgefertigte Kraftfahrzeug.

Die zollbehördliche Tarifierungsentscheidung kann nicht herangezogen werden, da mittlerweile ein anderes Kraftfahrzeug vorliegt.

539

Liegen Vorfragenentscheidungen von Zollbehörden in Bezug auf die zolltarifarische Einreihung des zu beurteilenden Kraftfahrzeuges vor, dann sind diese bindend. Solche Entscheidungen im Sinne von Art. 22 ff Zollkodex der Union (UZK), Verordnung (EU) Nr. 952/2013, können sowohl in Form eines Abgabenbescheides, etwa infolge einer durchgeführten Einfuhrverzollung (mit unbefristeter Gültigkeit), als auch in Form einer verbindlichen Zolltarifauskunft (kurz: vZTA; Gültigkeit auf drei Jahre befristet) vorliegen, welche auf Antrag des Zollanmelders (Einführers) im Zweifel über die vorzunehmende Einreihung erteilt wird.

Diese Bindung an Vorfragenentscheidungen besteht auch hinsichtlich ausländischer Behörden, soweit sie als Zollbehörden im Sinne des Unionszollrechts handeln. Zollrechtliche Entscheidungen gelten im gesamten Zollgebiet der Union und sind von anderen Behörden, die nicht mit der Anfechtung der Entscheidung befasst sind, anzuerkennen (Art. 26 UZK).

Beispiel:

Das zu beurteilende Kraftfahrzeug war Gegenstand einer Einfuhr nach Frankreich. Die Einfuhrpapiere enthalten eine von der Zollbehörde akzeptierte Einreihung mit dem KN-Code 8704. Das Kraftfahrzeug wurde unverändert nach Österreich verbracht und wird als Lkw zugelassen.

Diese zollrechtliche Einreihung ist für die normverbrauchsabgaberechtliche Einreihung bindend.

540

Die Bindungswirkung besteht im Rahmen der Gültigkeitsdauer der Entscheidung so lange, bis die Beschaffenheit des normverbrauchsabgabebefangenen Kraftfahrzeuges nicht mehr mit jener des zollbehördlich eingereihten Kraftfahrzeuges übereinstimmt und dieses Kraftfahrzeug dadurch in eine andere Position der Kombinierten Nomenklatur einzureihen wäre. Diese zolltarifarische Einreihung hat das Finanzamt vorzunehmen.

Nicht bindend sind zollbehördliche Vorfragenentscheidungen betreffend Einreihungen, welche sich auf andere Kraftfahrzeuge als das zu beurteilende Kraftfahrzeug beziehen.

541

Liegt im maßgeblichen Zeitpunkt kein Zollsachverhalt bzw. keine Vorfragenentscheidung einer Zollbehörde betreffend die einzureihende Ware vor, ist eine (NoVA-rechtliche) zolltarifarische Einreihung durch das Finanzamt vorzunehmen (§ 116 Abs. 1 BAO).

Normverbrauchsabgaberechtlich genügt die Unterscheidung, ob ein Kraftrad oder ein anderes Kraftfahrzeug (Position 8703) vorliegt. Beim Kraftrad ist eine weitere Beurteilung vorzunehmen, welche der vier im NoVAG 1991 genannten Unterpositionen zu Position 8711 gegeben ist. Für andere Kraftfahrzeuge genügt die Tarifierbarkeit nach Position 8703, eine genauere Zuordnung zu einer der dort genannten Unterpositionen ist jedoch nicht mehr erforderlich. Sind Kraftfahrzeuge weder in die in § 2 NoVAG 1991 genannten Positionen zu 8711 noch in die Position 8703 tarifierbar, unterliegen diese Kraftfahrzeuge auch nicht der Normverbrauchsabgabe.

542

Bei Kraftfahrzeugen, welche zuvor in anderen Mitgliedstaaten aus Drittländern in das Unionsgebiet importiert wurden, kann gegebenenfalls beim Importeur oder Händler die zolltarifarische Einstufung abverlangt werden.

B.2.2.1.4. Unvollständige oder schadhafte Kraftfahrzeuge (Wrack)

543

Nicht unter die Position 8703 fallen Teile von Kraftfahrzeugen oder schadhafte Personen- oder Kombinationskraftwagen (sogenannte Wracks), welche nach allgemeiner Verkehrsauffassung nicht oder nicht mehr bestimmungsgemäß verwendet werden können. Dies gilt grundsätzlich für Kraftfahrzeuge, die nicht mehr mit einem wirtschaftlich vertretbaren Aufwand in einen bestimmungsgemäßen Zustand gebracht werden können.

Die Erläuterungen zum Harmonisierten System (ErlHS) besagen ganz allgemein, dass zur Position 8703 jene Kraftfahrzeuge zählen, welche ihrer Beschaffenheit nach zur Personenbeförderung dienen. Diese Grundaussage ist bei jenen Kraftfahrzeugen nicht mehr gegeben, die auf Grund ihres Zustandes nicht mehr zur Personenbeförderung genutzt werden können.

Ist eine Personenbeförderung auf Grund des technischen Zustandes (zum Beispiel keine kraftfahrrechtliche Zulassung mehr gegeben) nicht mehr möglich, dann fällt dieses Kraftfahrzeug nicht in den Anwendungsbereich des NoVAG 1991.

B.2.2.1.5. Umbaumaßnahmen

544

Der Umbau eines im Zeitpunkt der Zulassung nicht unter § 2 NoVAG 1991 fallenden Kraftfahrzeuges zieht dann die Steuerpflicht nach sich, wenn das betreffende Kraftfahrzeug aufgrund des Umbaus in Position 8703 bzw. die Unterpositionen 8711 20 bis 8711 50 einzureihen ist. Ob eine neue Typisierung erfolgt oder nicht, ist für die Entstehung der Normverbrauchsabgabepflicht unbeachtlich. Maßgeblich ist die Beschaffenheit des

© Bundesministerium für Finanzen

Kraftfahrzeuges zum Zeitpunkt der Entstehung der Normverbrauchsabgabepflicht, sohin die Einreihung zum Zeitpunkt der Lieferung bzw. Zulassung.

Beispiel 1:

Ein Privater verbringt einen Klein-Lkw der Position 8704 von Deutschland nach Österreich. Vor der Zulassung in Österreich wird das Kraftfahrzeug zu einem Pkw der Position 8703 umgebaut. Entscheidend ist, welcher KN-Position das Kraftfahrzeug zum Zeitpunkt der Zulassung in Österreich zuzuordnen ist: Daher muss in diesem Fall die Normverbrauchsabgabe entrichtet werden (§ 1 Z 3 NoVAG 1991).

Beispiel 2:

Ein Händler lässt auf Wunsch eines Kunden einen Pkw der Position 8703 in einen Klein-Lkw der Position 8704 umbauen, anschließend wird das umgebaute Kraftfahrzeug an den Kunden geliefert. Da entscheidend ist, welcher KN-Position (8703 oder 8704) das Kraftfahrzeug zum Zeitpunkt der Lieferung zugeordnet ist, muss in diesem Fall keine Normverbrauchsabgabe entrichtet werden.

Beispiel 3:

Nach der Lieferung eines Klein-Lkw der Position 8704 an einen Privaten lässt dieser das Kraftfahrzeug zu einem Pkw der Position 8703 umbauen. Die Zulassung des umgebauten Kraftfahrzeuges löst die Pflicht zur Entrichtung der Normverbrauchsabgabe aus (§ 1 Z 3 NoVAG 1991).

Beispiel 4:

Nach Zulassung wird ein Personenkraftwagen der Position 8703 von einem Freiberufler zu einem Klein-Lkw der Position 8704 umgebaut. Hier bleibt es bei der Belastung mit der Normverbrauchsabgabe. Eine Vergütung der bereits geleisteten Abgabe ist in solchen Fällen gesetzlich nicht vorgesehen. Es besteht kein Vergütungsanspruch.

B.2.2.2. Krafträder

B.2.2.2.1. Begriffsbestimmung

B.2.2.2.1.1. Wortlaut der KN-Position 8711 und der maßgeblichen Unterpositionen

545

Position 8711 der Kombinierten Nomenklatur umfasst nach dem Wortlaut „Krafträder (einschließlich Mopeds) und Fahrräder mit Hilfsmotor, auch mit Beiwagen; Beiwagen“. Fahrräder mit Hilfsmotor sowie Beiwagen ohne dazugehöriges Kraftrad sind jedoch von § 2 Z 1 NoVAG 1991 nicht erfasst.

546

§ 2 Z 1 NoVAG 1991 umfasst Krafträder mit oder ohne Beiwagen und verweist auf die Unterpositionen 8711 20, 8711 30, 8711 40 00 und 8711 50 00 der Kombinierten Nomenklatur. Diese Unterpositionen beziehen sich ausschließlich auf Krafträder mit Hubkolbenverbrennungsmotor.

Krafträder mit Elektromotor (E-Mopeds) tarifieren nach 8711 60, solche mit anderen als Hubkolbenverbrennungsmotoren (z.B. Wankelmotor) oder Elektromotoren nach 8711 90. Diese scheiden daher aus dem Kreis der Kraftfahrzeuge nach § 2 NoVAG 1991 aus.

547

Krafträder mit einem Hubraum bis einschließlich 50 cm^3 (z.B. Mofas) tarifieren nach 8711 10 und sind daher nicht Steuergegenstand.

Für Krafträder mit einem Hubraum bis einschließlich 125 cm^3 (z.B. Kleinmotorräder) wird allerdings keine Normverbrauchsabgabe erhoben (vgl. § 6 Abs. 1 letzter Satz NoVAG 1991).

B.2.2.2.2. Begriffsabgrenzung zu anderen Positionen

B.2.2.2.2.1. Position 8703 (Pkw)/8704 (Lkw)

548

Dreirad-Kraftfahrzeuge (z.B. des Typs Lastendreirad) fallen unter die Position 8711, sofern sie nicht die unter Rz 581 dargestellten Beschaffenheitsmerkmale von Kraftfahrzeugen der Position 8703 oder der Position 8704 aufweisen.

549

Vierrad-Kraftfahrzeuge für die Beförderung von Personen mit Röhrenchassis (z.B. Buggys) und einer Kraftwagenlenkung (Ackermann-Prinzip, siehe Rz 553) fallen unter die Position 8703 (Pkw) [ErlHS zu 8703].

B.2.2.3. Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung

B.2.2.3.1. Begriffsbestimmung

B.2.2.3.1.1. Wortlaut der KN-Position 8703

550

Gemäß § 2 Z 2 NoVAG 1991 gelten als Kraftfahrzeuge Personenkraftwagen und andere hauptsächlich zur Personenbeförderung gebaute Kraftfahrzeuge (ausgenommen solche der Position 8702), einschließlich Kombinationskraftwagen und Rennwagen (Position 8703 der Kombinierten Nomenklatur).

Position 8703 lautet: Personenkraftwagen und andere Kraftfahrzeuge, ihrer Beschaffenheit nach hauptsächlich zur Personenbeförderung bestimmt (ausgenommen solche der Position 8702), einschließlich Kombinationskraftwagen und Rennwagen.

Darunter fallen vor allem Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen. Die sogenannten "Klein-Lkw" unterliegen, wenn sie Kraftfahrzeuge der Position 8704 der Kombinierten Nomenklatur sind, nicht der Normverbrauchsabgabe (siehe Rz 523).

Kleinbusse (Pkw bis zu neun Sitzplätzen inklusive Fahrersitz) sind demgegenüber normverbrauchsabgabepflichtig (Position 8703). Unter die Position 8703 fallen schließlich auch Sonderfahrzeuge wie z.B. Wohnmobile.

551

Hauptsächlich zur Personenbeförderung gebaut bzw. seiner Beschaffenheit nach dazu bestimmt ist ein Kraftfahrzeug, das (nach der Intention des Herstellers) überwiegend für die Personenbeförderung entwickelt wurde. Diese Intention kommt daher einerseits durch die Erfüllung bestimmter technischer Normen (z.B. Mindestanforderungen) und andererseits durch die Bauweise zum Ausdruck.

Beispiele:

Im Fahrgastraum verbaute Sitze oder Monitore zur Unterhaltung der Fahrgäste während der Fahrt indizieren ein zur Personenbeförderung (8703) entwickeltes Kraftfahrzeug.

Ladebordwände indizieren ein zur Güterbeförderung (8704) entwickeltes Kraftfahrzeug.

552

Die Intention des Erwerbers betreffend die dem Kraftfahrzeug zugedachte Verwendung ist irrelevant für dessen Einreihung.

Beispiele:

Der Käufer des Geländewagens Hummer H2 (8703) verwendet diesen ausschließlich zum Transport seiner Hunde. Der Käufer eines Rolls Royce Silver Shadow (8703) stellt diesen als Dekoration in das Foyer seines Luxushotels.

Der Verwendungszweck kann jedoch gegebenenfalls zu einer Steuerbefreiung führen.

Beispiel:

Das Kraftfahrzeug wird für die Krankenbeförderung verwendet.

B.2.2.3.1.2. Erläuterungen zur Position 8703

553

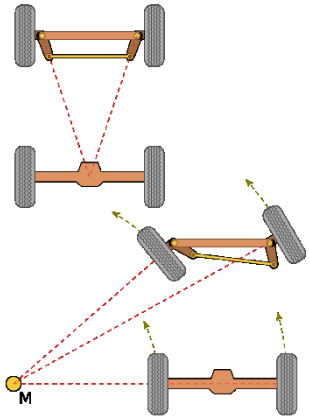
Die Position 8703 umfasst Kraftfahrzeuge verschiedener Typen (einschließlich amphibischer Kraftfahrzeuge), die ihrer Beschaffenheit nach zur Beförderung von Personen gebaut sind. Kraftfahrzeuge dieser Position können jede Art von Antriebsmotor haben (Kolbenverbrennungsmotor, Elektromotor, Gasturbine, Kombination eines Kolbenverbrennungsmotors mit einem oder mehreren Elektromotoren usw.).

Position 8703 umfasst:

- Kraftfahrzeuge zum Fahren auf Schnee (z.B. Schneemobile);
- Kraftfahrzeuge zum Fahren auf Golfplätzen und ähnliche Kraftfahrzeuge;
- Pkw (z.B. Limousinen, Taxis, Sportwagen, Rennwagen);

- Kraftfahrzeuge für Spezialtransporte (z.B. Krankenwagen, Gefangenenwagen, Leichenwagen);
- Wohnmobile (z.B. Camper, Caravans) bzw. Kraftfahrzeuge für den Personentransport, die besonders für den Wohnzweck ausgerüstet bzw. eingerichtet sind (z.B. mit Schlafplätzen, Kochgelegenheit, Toilettenanlagen);
- Vierrad- Kraftfahrzeuge mit Röhrenchassis (z.B. Quads) mit Kraftwagenlenkvorrichtung (z.B. Lenksystem nach dem Ackermann-Prinzip) [ErlHS zu 8703];

Bei einer Lenkung nach dem sog. „Ackermann-Prinzip“ handelt es sich um eine Achsschenkellenkung mit einem Lenktrapez.



Bei Kurvenfahrt muss das innenliegende Rad, das näher am Kurvenmittelpunkt (M) liegt und dem außenliegenden vorauseilt, stärker einlenken. Dazu müssen die Räder unterschiedlich geschwenkt werden: das innenliegende Rad stärker als das außenliegende. Das erreicht man mit der Bildung des sog. Lenktrapezes aus dem Achskörper, den beiden leicht nach innen weisenden Lenkhebeln an den Achsschenkeln und einer Spurstange, die kürzer als der Achskörper ist. Dadurch entstehen beim Schwenken der Räder ungleich lange Hebelarme, so dass sich die Verlängerungen der Radachsen ungefähr im Kurvenmittelpunkt schneiden (Ackermann-Prinzip). Ein Hinweis auf ein richtig dimensioniertes Lenktrapez ist die Tatsache, dass sich die verlängerten Lenkhebel an den Achsschenkeln in Geradeausstellung in der Mitte der Hinterachse treffen (siehe Abbildung, Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Lenkung, abgerufen am 16.06.2021). Die Ackermann-Lenkung kann mit unterschiedlichen Steuerungen ausgestattet sein (z.B. Lenkrad, Lenkstange).

554

Die Position 8703 umfasst auch leichte Dreirad-Kraftfahrzeuge wie:

- solche, die mit Motorradmotor, Motorradrädern usw. ausgestattet sind und aufgrund ihrer mechanischen Struktur die Eigenschaften herkömmlicher Kraftfahrzeuge besitzen, z.B. ein Kraftwagenlenksystem oder Rückwärtsgang und Differentialgetriebe;
- solche mit T-förmigem Fahrgestell, deren zwei Hinterräder einzeln durch von Akkumulatoren angetriebene Elektromotoren angetrieben werden. Diese Kraftfahrzeuge werden in der Regel mit einem einzigen zentralen Steuerknüppel betrieben, mit dem der Fahrer das Kraftfahrzeug starten, beschleunigen, bremsen, anhalten und umkehren

sowie nach rechts oder links steuern kann. Die Lenkung wird durch Veränderung der Drehzahl des einen Triebrades gegenüber der Drehzahl des anderen Triebrades oder durch Schwenken des Vorderrades herbeigeführt.

Dreirädrige Kraftfahrzeuge der beschriebenen Art werden in Position 8704 (Lkw) eingestuft, wenn sie für den Warentransport gebaut/konstruiert sind [ErlHS zu 8703].

B.2.2.3.1.3. Reichweite der Position 8703

555

Alle Antriebstechniken sind von Position 8703 erfasst:

- Benzin
- Diesel
- Flüssiggas
- Erdgas
- Biogas
- Wasserstoff
- elektrische Energie
- elektrohydraulische Energie
- Hybridantrieb (Strom und Benzin/Diesel)
- Bioethanol E 85 (Bioethanol und Benzin) ua.

556

Die Position 8703 erfordert nicht, dass es sich um ein Radfahrzeug handelt. Alle nicht schienengebundenen Landfahrzeuge können darunterfallen, sogar solche, die nicht ausschließlich schienengebunden sind.

Beispiele:

Gleiskettenfahrzeug, Mischform Straßenrad/Gleiskette, Kombination Straßenradsatz/Schienenradsatz je Achse, Luftkissenfahrzeug.

557

Für Test-, Erprobungs- oder Entwicklungskraftfahrzeuge bestehen keine Besonderheiten bei der Einreihung. Das bedeutet, dass auch Testfahrzeuge, Erprobungsfahrzeuge, Entwicklungsfahrzeuge und andere Kraftfahrzeuge, die das Erscheinungsbild von Personenkraftwagen aufweisen, aber in keiner Weise der Personenbeförderung dienen, unter die Position 8703 fallen und daher grundsätzlich der Normverbrauchsabgabe unterliegen.

© Bundesministerium für Finanzen

B.2.2.3.1.4. Rennwagen

558

Sportwagen wie Rennwagen, Go-Carts und dergleichen zählen zu den Personenkraftwagen und unterliegen nach der zollrechtlichen Einstufung grundsätzlich der Normverbrauchsabgabe.

B.2.2.3.2. Begriffsabgrenzung zu anderen Positionen

B.2.2.3.2.1. Position 8702 (Omnibusse)

559

Nicht unter die Normverbrauchsabgabe fallen Omnibusse (ab insgesamt zehn Personen inkl. Fahrer). Diese werden unter die Position 8702 eingereiht.

Unter Position 8703 fallen hauptsächlich zur Beförderung von Personen (höchstens neun Personen inkl. Fahrer) gebaute Kraftfahrzeuge.

> *Beispiel:*
>
> *Kleinbusse (der Beschaffenheit nach gebaut für maximal neun Personen inkl. Fahrer) tarifieren nach 8703.*

B.2.2.3.2.2. Position 8704 (Lkw)

560

Die Position 8704 umfasst Kraftfahrzeuge für den Gütertransport, insbesondere:

- gewöhnliche Lkw,
- Sattelschlepper, auch mit Tiefladeplattform bzw. Auffahrrampen,
- Klein-Lkw (z.B. mit Pritsche, Plane, geschlossenem Aufbau),
- Lieferkraftwagen aller Art,
- Möbelwagen, Müllwagen,
- Lkw mit selbsttätiger Entladevorrichtung (z.B. Kipplaster),
- Tankwagen (auch mit Pumpen ausgestattet),
- Kühl- und andere Thermoswagen.

Diese Kraftfahrzeuge fallen nicht in den Anwendungsbereich des Normverbrauchsabgabegesetzes.

Für Mehrzweck-Kraftfahrzeuge (Van, SUV, Pick-up, Pritschenwagen, Doppelkabinen-Kraftfahrzeuge) sowie Kombinationskraftwagen bestehen Abgrenzungskriterien zwischen den Positionen 8703 und 8704 (siehe Rz 568 bis 575).

© Bundesministerium für Finanzen

B.2.2.3.2.3. Position 8705

561

In die Position 8705 gehören eine Reihe besonders konstruierter oder umgebauter Kraftfahrzeuge, auf denen Vorrichtungen oder Geräte angebracht sind, um sie für bestimmte andere als bloße Beförderungszwecke verwendbar zu machen. Es sind demnach Kraftfahrzeuge, deren wesentlicher Zweck nicht das Befördern von Personen oder Gütern ist. Somit sind diese Kraftfahrzeuge nicht von der Normverbrauchsabgabe erfasst.

Beispiele:

- ***Abschleppwagen,*** *bestehend aus einem Lastkraftwagenfahrgestell, auch mit Ladepritsche, Hebezeug, wie nicht drehbarem Kran, Hebebaum, Flaschenzug oder Seilwinde zum Heben und Abschleppen von Pannenfahrzeugen.*
- ***Spritzenwagen,*** *deren Pumpe in der Regel durch den Fahrzeugmotor angetrieben wird, z. B. Spritzenwagen für die Feuerwehr.*
- ***Leiterwagen und Kraftwagen mit Hebeplattform*** *zum Instandhalten von elektrischen Oberleitungen, der Straßenbeleuchtung usw. sowie Kraftwagen oder Sattelschlepper mit verstellbarer Plattform und Schwenkarmen für Film- und Fernsehaufnahmen.*
- ***Kraftwagen für die Reinigung von Straßen, Kanalisationen*** *sowie von Start- und Landebahnen auf Flugplätzen usw., wie Kehrwagen, Wassersprengwagen, kombinierte Wasserspreng- und Kehrwagen sowie Fäkalienwagen mit Ansaugvorrichtung.*
- ***Schneeräumer mit nichtabnehmbarer Schneeräumvorrichtung,*** *dh. ausschließlich zum Schneeräumen gebaute, meist mit Schneeschleudern oder Schneefräsen ausgestattete Kraftwagen. Die Schneeschleudern oder Schneefräsen werden durch den Fahrzeugmotor oder einen besonderen Motor angetrieben.*
- ***Kraftwagen zum Sprengen oder Streuen,*** *auch mit Heizvorrichtung, zum Spritzen von Teer oder zum Streuen von Kies, für landwirtschaftliche Zwecke usw.*
- ***Kranwagen (Autokrane),*** *nicht zum Befördern von Gütern bestimmt, bestehend aus einem Lastkraftwagenfahrgestell, auf dem ein Fahrerhaus und ein drehbarer Kran festmontiert sind. Selbstladefahrzeuge gehören jedoch zu Pos. 8704.*
- ***Fahrbare Tiefbohrgeräte,*** *bestehend aus einem Lastkraftwagen und einem darauf angebrachten Metallgerüst mit Seilwinden und anderen für Schürf- und Tiefbohrzwecke erforderlichen Geräten*

B.2.2.3.2.4. Position 8709 (Kraftkarren)

562

Kraftkarren sind Kraftfahrzeuge ohne Hebevorrichtung, von der in Fabriken, Lagerhäusern, Hafenanlagen oder auf Flugplätzen zum Kurzstreckentransport von Waren verwendeten Art. Darunter fallen auch Zugkraftkarren, von der auf Bahnhöfen verwendeten Art. Diese Kraftfahrzeuge unterliegen nicht der Normverbrauchsabgabe.

Beispiel:

Kraftkarren für den Gepäcktransport auf Anhängern zum Gepäckwagen der Zuggarnitur im Bahnhof bzw. zum Flugzeug auf der Parking Position des Flughafengeländes unterliegen nicht der Normverbrauchsvergabe.

© Bundesministerium für Finanzen

B.2.2.3.2.5. Position 8710 (Gepanzerte Kampffahrzeuge)

563

Unter diese Position fallen Kampffahrzeuge mit Panzerung, die für militärische oder polizeiliche Einsatzzwecke konstruiert sind. Eine Bordbewaffnung muss nicht vorhanden sein.

> *Beispiele:*
>
> *Das gepanzerte Mehrzweck-Kraftfahrzeug des Bundesheeres „HUSAR" (IVECO Light Multirole Vehicle) mit 12,7-mm-Bordmaschinengewehr ist ein Kampffahrzeug mit Panzerung der Position 8710.*
>
> *Die beschusssicher gebaute Limousine eines Politikers ist kein Kampffahrzeug und ist unter 8703 einzureihen und unterliegt daher der Normverbrauchsabgabe.*

B.2.2.3.2.6. Position 8711 (Krafträder, Fahrräder mit Hilfsmotor, Beiwagen)

564

Zweirädrige Kraftfahrzeuge fallen nicht unter die Position 8703. Betreffend Abgrenzung von Drei- und Vierradfahrzeugen siehe Rz 548 f bzw. zur Begriffsbestimmung von Position 8711 siehe Rz 581.

B.2.2.4. Einzelabgrenzungsfragen

565

Für Rechtsmittelverfahren bei strittiger Einreihung in den Zolltarif ist grundsätzlich zu beachten:

Wird mit Bescheidbeschwerde die Einreihung einer Ware in den Zolltarif angefochten, so sind der Beschwerde Muster, Abbildungen oder Beschreibungen beizugeben, aus denen die für die Einreihung maßgeblichen Merkmale der Ware hervorgehen. Ferner ist nachzuweisen, dass die den Gegenstand des angefochtenen Bescheids bildende Ware mit diesen Mustern, Abbildungen oder Beschreibungen übereinstimmt (§ 250 Abs. 2 BAO).

Diese Bestimmung erfasst nicht nur Beschwerden gegen Bescheide über verbindliche Zolltarifauskünfte (Art. 33 UZK), sondern alle Fälle, in denen der Spruch eines bekämpften Bescheides von der Einreihung in den Zolltarif abhängt. Entspricht eine Bescheidbeschwerde in solchen Fällen dem Erfordernis des § 250 Abs. 2 BAO nicht, so ist ein Mängelbehebungsauftrag (§ 85 Abs. 2 BAO) zu erlassen (VwGH 15.10.2020, Ra 2020/16/0049).

B.2.2.4.1. Wohnmobile (8703 – 8704)

566

Wohnmobile sind grundsätzlich unter Position 8703 (Pkw) einzureihen. Dies gilt sowohl für alle serienmäßig gefertigten Wohnmobile als auch bei Umgestaltung eines Lkw-Fahrgestells (8704) zu einem Wohnmobil (siehe Beispiel in Rz 538).

Wohnmobile der Aufbauart „SA“ stellen für die zolltarifarische Einstufung keine Besonderheit dar (8703). Wohnmobile sind definiert als Kraftfahrzeuge der Klasse M mit besonderer Zweckbestimmung. Sie müssen so gebaut sein, dass sie die Unterbringung von Personen erlauben und mindestens die folgende Ausrüstung umfassen:

- Tisch und Sitzgelegenheiten,
- Schlafgelegenheiten, die u. U. tagsüber als Sitze dienen können,
- Kochgelegenheit und
- Einrichtungen zur Unterbringung von Gepäck und sonstigen Gegenständen.

Diese Ausrüstungsgegenstände sind im Wohnbereich fest anzubringen, mit Ausnahme des Tischs, der leicht entfernbar sein kann.

567

Abgrenzungsprobleme bereiten in der Regel auf Basis eines Lkw-Fahrgestells gefertigte Wohnmobile mit getrennten Bereichen für Wohnzwecke bzw. zur Personenbeförderung und für andere Transportzwecke (z.B. Pferde, Motorräder, mobiles Büro), sohin bei Vorliegen von Mehrzweck-Kraftfahrzeugen.

Im Falle eines mobilen Büros besteht ein beruflicher Aufenthaltszweck/-bereich in einem vom Wohnbereich abgetrennten Bereich, der Charakter eines Kraftfahrzeuges zur Personenbeförderung wird dadurch nicht berührt. Es bleibt in diesem Fall grundsätzlich bei der Einstufung in die Position 8703.

Betreffend andere Mehrzweck-Kraftfahrzeuge mit separater Wohnzelle und sonstiger Transportzelle siehe Rz 571.

B.2.2.4.2. Mehrzweck-Kraftfahrzeuge oder Kombinationskraftwagen (8703 – 8704: Van, SUV, Pick-up, Pritschenwagen, Doppelkabinen-Kraftfahrzeuge)

568

Mehrzweck-Kraftfahrzeuge sind Kraftfahrzeuge, die sich auf Grund ihrer Bauart und Konzeption tarifarisch sowohl als Kraftfahrzeuge für die Warenbeförderung der Position 8704 (Lkw) als auch als Kraftfahrzeuge für die Personenbeförderung der Position 8703 (Pkw) darstellen können.

569

Der Ausdruck "Kombinationskraftwagen" bezeichnet Kraftfahrzeuge mit maximal neun Sitzplätzen (einschließlich Fahrersitz), deren Innenraum ohne Umbau sowohl für die Beförderung von Personen als auch von Gütern verwendet werden kann [ErlHS zu 8703].

Der Begriff Kraftwagen ist in der Kombinierten Nomenklatur nicht definiert. Ein Kraftwagen muss jedoch jedenfalls durch einen Motor angetrieben werden.

B.2.2.4.2.1. Kraftfahrzeuge mit einer Sitzreihe

570

Kraftfahrzeuge mit einer Sitzreihe mit geschlossenem oder offenem Aufbau sind grundsätzlich in die Position 8704 (Lkw) einzureihen, wenn

- das höchste zulässige Gesamtgewicht für die Warenbeförderung gegenüber jenem für die Personenbeförderung überwiegt und
- weder Komforteinrichtungen noch Verankerungspunkte für Sitze oder Sicherheitsgurte im Warenbeförderungsbereich vorhanden sind.

Andernfalls liegt ein Kraftfahrzeug der Position 8703 (Pkw) vor.

Für die Gewichtsermittlung können folgende Ansätze verwendet werden:

Pro Person können 75 kg angesetzt werden. Die Nutzlast setzt sich aus dem Gewicht der beförderbaren Personen (das sind vorhandene Sitze bzw. Verankerungspunkte) und dem Gewicht für die Warenbeförderung zusammen und entspricht der Differenz aus höchstem zulässigem Gesamtgewicht und Eigengewicht des fahrbereiten Kraftfahrzeuges. Das Eigengewicht des Kraftfahrzeuges umfasst dabei neben allen erforderlichen Betriebsstoffen (z.B. voller Tank, ein Reserverad, Bordwerkzeug) auch anderes Zubehör, das mit dem Kraftfahrzeug üblicherweise zusammen verkauft wird.

> *Beispiel:*
>
> *Ein Kraftfahrzeug auf einem Lkw-Fahrgestell hat im Fahrerhaus (3 Sitze) hinter der Sitzreihe serienmäßig eine Schlafgelegenheit für 3 Personen mit klappbaren Betten. Der abgetrennte Laderaum besteht aus zwei Zellen, eine für den Transport von drei Pferden mit Fenstern, eine für Pferdebedarf ohne Fenster.*
>
> *Das Fahrerhaus mit Schlafgelegenheit weist keine weiteren Sitzplätze oder Verankerungspunkte auf. Der Bereich zur Warenbeförderung überwiegt jedenfalls (drei mögliche Pferde sind schwerer als drei mögliche Personen), weshalb das Kraftfahrzeug in die Position 8704 einzuordnen ist.*

© Bundesministerium für Finanzen

571

Bei Pferdetransportern oder Motorradtransportern mit getrennter Wohnzelle wird das Verhältnis der Volumina des für Wohnzwecke dienenden Teils zu dem anderen Transportzwecken dienenden Teil ermittelt und der Einstufung zugrunde gelegt.

Beispiel:

Siehe Beispiel Rz 570, jedoch anstelle des komfortablen mit einem normalen Fahrerhaus ohne Schlafmöglichkeit und anstelle der Pferdebedarfszelle mit einer Wohnzelle ausgestattet.

In der mit Fenstern versehenen Wohnzelle befindet sich eine Sitzgelegenheit für drei Personen, entsprechende Schlafgelegenheiten sowie eine Koch- und Duschgelegenheit. Das Volumen der Wohnzelle ist etwas größer als jenes der Pferdetransportzelle.

Nach dem Verhältnis der Volumina überwiegt der Personenbeförderungszweck, sodass das Kraftfahrzeug in Position 8703 einzureihen ist.

B.2.2.4.2.2. Kraftfahrzeuge mit mehr als einer Sitzreihe und geschlossenem Aufbau

572

Kraftfahrzeuge mit mehr als einer Sitzreihe und geschlossenem Aufbau (z.B. Van, SUV, Kombi, Doppelkabinen-Kraftfahrzeug) sind ihrer Beschaffenheit nach eher zur Personen- als zur Warenbeförderung bestimmt und daher in die Position 8703 (Pkw) einzureihen, wenn sie beispielsweise folgende Merkmale aufweisen:

- ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht bis zu 5 Tonnen und
- entweder einen einzigen umschlossenen Innenraum (Bereich) für Fahrer, Passagiere und Ladegut (auch mit undichter Trennwand) oder
- zwei durch eine untrennbar verbundene und im Wesentlichen klimatisch dichte Trennwand abgeteilte Bereiche für Passagier- und Warenbeförderung und
  - das Vorhandensein von Komfortmerkmalen (z.B. Aschenbecher, Lautsprecher, Beleuchtung) im Warenbeförderungsbereich oder
  - eingebaute Sitze oder Verankerungspunkte für vorgesehene Sitze im Warenbeförderungsbereich oder
  - Sicherheitsgurte bzw. Befestigungspunkte dafür im Warenbeförderungsbereich oder
  - seitliche Fenster im Warenbeförderungsbereich oder
  - der Aufbau und das Volumen des Bereichs für die Warenbeförderung (Kofferraum) gehen nicht erheblich über den eines Kraftfahrzeuges zur Personenbeförderung hinaus.

© Bundesministerium für Finanzen

573

Solche Kraftfahrzeuge sind ihrer Beschaffenheit nach eher zur Waren- als zur Personenbeförderung bestimmt und daher in die Position 8704 (Lkw) einzureihen, wenn sie beispielsweise folgende Merkmale aufweisen:

- ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 5 Tonnen oder
- zwei durch eine untrennbar verbundene und im Wesentlichen klimatisch dichte Trennwand abgeteilte Bereiche für Passagier- und Warenbeförderung und
- der Aufbau und das Volumen des Bereichs für die Warenbeförderung gehen erheblich über den eines Kraftfahrzeuges für die Personenbeförderung hinaus, und
- Fehlen von Komfortmerkmalen (z.B. Aschenbecher, Lautsprecher, Beleuchtung) im Warenbeförderungsbereich und
- Fehlen von Sitzen oder Verankerungspunkten für vorgesehene Sitze im Warenbeförderungsbereich und
- Fehlen von Sicherheitsgurten bzw. Befestigungspunkten dafür im Warenbeförderungsbereich sowie
- Fehlen seitlicher Fenster im Warenbeförderungsbereich.

Kastenwagen (sog. Vans), die unter Position 8703 einzureihen sind, sind jedoch unter Umständen nach § 3 Z 2 lit. b NoVAG 1991 befreit (siehe Rz 654 bis 657).

B.2.2.4.2.3. Kraftfahrzeuge mit mehr als einer Sitzreihe und offenem Aufbau

574

Kraftfahrzeuge mit mehr als einer Sitzreihe und offener oder abdeckbarer Ladefläche (z.B. Pick-up, Pritschenwagen) sind ihrer Beschaffenheit nach eher zur Personen- als zur Warenbeförderung bestimmt und daher in die Position 8703 (Pkw) einzureihen, wenn sie z.B. folgende Merkmale aufweisen [NE zu 8703]:

- eine umlegbare oder fehlende Abtrennung zwischen Passagierbereich und Ladefläche oder
- eine fixe Trennwand bzw. zwei gesonderte Bereiche für Passagier- und Warentransport und eine maximale Ladeflächenlänge (das ist die innere Länge auf dem Boden des für die Warenbeförderung bestimmten Bereichs) von 50% des Radstandes des Kraftfahrzeuges.

Kraftfahrzeuge des Typs Pick-up bzw. Pritschenwagen bestehen normalerweise aus einem geschlossenen Bereich für die Beförderung von Personen und einem offenen oder abdeckbaren Bereich für die Beförderung von Waren.

Für die Längenermittlung der Ladefläche gilt:

- Die Länge ist bei geschlossenen Ladebordwänden (insbesondere Heckklappe) zu ermitteln. Ob die Heckklappe auf der Ladefläche aufliegt oder nur an diese anstößt, ist

dabei unbeachtlich. Eine etwaige Vermessung der Ladefläche bei geöffneter Ladebordwand ist unzulässig.

- Wird die Ladefläche durch ein Umklappen der Ladebordwand erreicht, das nicht ohne erheblichen Aufwand rückgängig zu machen ist, muss jedenfalls eine (weitere) Ladebordwand angefügt sein, weil das Vorhandensein einer fixen Ladebordwand eine grundsätzliche Voraussetzung für die Einstufung als Lkw im Sinne der Kombinierten Nomenklatur ist.
- Der Umbau der Ladefläche wird nur akzeptiert, wenn dieser in der Art erfolgt, dass ein Rückbau nur unter erheblichem Aufwand und mit erheblichen Kosten möglich ist. Dies ist jedenfalls dann nicht der Fall, wenn der Umbau nur durch Schraubverbindungen erfolgt, die ohne wesentlichen Aufwand entfernt werden können.
- Aushöhlungen in der Ladebordwand (z.B. durch Entfernen einer Verblechung zum Längengewinn) führen ebensowenig zu einer Verlängerung der Ladefläche wie Aushöhlungen des Fahrgastraumes. Dies gilt bei angefügten Ladebordwänden ebenso wie bei auf die Ladefläche aufgesetzten Ladebordwänden.
- Eine in die Ladefläche eingelegte Schutzwanne, die z.B. Verschmutzungen oder Beschädigungen des Laderaumes verhindern soll, führt zu einer Verkleinerung oder Verkürzung der Ladefläche, wenn sie nur mit erheblichem Aufwand und Kosten entfernt werden kann.
- Ein auf die Ladefläche aufgesetzter Kasten, der z.B. der sicheren Unterbringung von Werkzeug oder als Behältnis für ein Reserverad dient, führt nicht zu einer Verkleinerung oder Verkürzung der Ladefläche.

575

Solche Kraftfahrzeuge sind ihrer Beschaffenheit nach eher zur Waren- als zur Personenbeförderung bestimmt und daher in die Position 8704 (Lkw) einzureihen, wenn sie z.B. folgende Merkmale aufweisen:

- das Vorhandensein von mehr als zwei Achsen oder
- ein geschlossener Bereich für Passagiere und eine Ladefläche ohne seitlich klappbare Bordwände, auch abdeckbar, und eine Ladeflächenlänge (das ist die innere Länge auf dem Boden des für die Warenbeförderung bestimmten Bereichs) von mehr als 50% des Radstandes des Kraftfahrzeuges oder
- ein geschlossener Bereich für Passagiere und eine Ladefläche von der Art eines Lkw (z.B. mit seitlich klappbaren Bordwänden, ohne Radkästen, auch abnehmbar oder kippbar).

© Bundesministerium für Finanzen

B.2.2.4.3. Geländewagen (8701 – 8703)

576

Geländewagen sind Kraftfahrzeuge, die besonders zum Fahren in unwegsamem Gelände konstruiert sind. Merkmale von Geländewagen sind z.B. größere Bodenfreiheit, Vierradantrieb, Differentialsperre, Getriebe mit eigener Geländeübersetzung, Stollenbereifung, stärkere Stoßdämpfer.

Geländewagen mit Lenkrad werden grundsätzlich in Position 8703 (Pkw) eingereiht, andere können jedoch auch unter Position 8701 (Zugmaschinen) fallen.

577

Zu Position 8701 gehören Geländefahrzeuge, die zur Verwendung als Zugmaschinen bestimmt sind und folgende Merkmale aufweisen:

- eine Lenkstange mit zwei Griffen (daher Motorradlenker, kein Lenkrad), an der die Kontrolleinrichtungen für die Steuerung des Kraftfahrzeuges montiert sind; die Lenkung wird durch Drehen der zwei Vorderräder bewirkt und beruht auf einem Kraftwagenlenksystem (Ackermann-Prinzip, siehe Rz 553);
- Bremssysteme an allen Rädern;
- ein Automatikgetriebe und einen Rückwärtsgang;
- einen Motor, der speziell für die Benutzung in schwer zugänglichem Gelände entwickelt ist und bei niedriger Drehzahl eine ausreichende Zugkraft für angehängte Gerätschaften liefert;
- die Kraft wird über Wellen auf die Räder übertragen und nicht mittels einer Kette;
- die Reifen haben ein tiefes Profil, das für unbefestigtes Gelände geeignet ist;
- eine Ankupplungsvorrichtung beliebiger Art, z.B. einen Anhängehaken, mit der das Kraftfahrzeug mindestens das Zweifache seines Eigengewichts ziehen oder schieben kann;
- eine Anhängelast (nicht gebremst) von mindestens dem Zweifachen seines Eigengewichts. Diese kann durch technische Unterlagen, wie Benutzerhandbuch, Bescheinigung des Herstellers oder einer nationalen Behörde mit genauer Angabe der Anhängelast des Geländefahrzeugs in Kilogramm und seines Eigengewichts (Gewicht des Kraftfahrzeuges ohne Flüssigkeiten, Personen oder Ladung) nachgewiesen werden.

B.2.2.4.4. Vierrad-Kraftfahrzeuge mit Lenkstange (Quads, 8701 – 8703)

578

Vierrädrige Gelände-Kraftfahrzeuge (Quads) mit Röhrenchassis, motorradähnlichem Sitz und off-road-Bereifung, mit einem Kraftwagenlenksystem (Ackermann-Prinzip, siehe Rz 553) mit Lenkstange sind grundsätzlich unter Position 8703 (Pkw) einzureihen [ErlHS zu 8701]. Dies

gilt auch dann, wenn die genannten Voraussetzungen zur Einreihung in Position 8701 (Zugmaschine) erfüllt sind.

Zugmaschinen (8701) sind Kraftfahrzeuge, die im Wesentlichen zum Ziehen oder Schieben anderer Kraftfahrzeuge, Geräte oder Lasten gebaut sind. Sie können auch Zusatzvorrichtungen haben, die es ermöglichen, im Zusammenhang mit der Hauptverwendung der Zugmaschinen Werkzeuge, Geräte, Saatgut, Düngemittel usw. zu befördern [Anmerkung 2 zu Kapitel 87 der Kombinierten Nomenklatur].

Die Untergliederungen der Position 8701 erwähnen konkret Einachsschlepper, Sattel-Straßenzugmaschinen, Gleiskettenzugmaschinen sowie Acker- und Forstschlepper. Klassische Traktoren mit geringer Höchstgeschwindigkeit und deutlich unterschiedlicher Reifengröße auf Vorder- und Hinterachse fallen jedenfalls unter Position 8701. Während diese Fälle normverbrauchsabgaberechtlich unproblematisch sind, ist bei anderen Zugmaschinen und Quads ggf. eine Abgrenzung zu Position 8703 erforderlich.

579

Eine Einreihung in Position 8701 (Zugmaschine) kann nur erfolgen, wenn sämtliche Kriterien zur Einreihung in Position 8701 (Zugmaschine) und alle nachstehenden Zusatzkriterien zur Einreihung als Acker- oder Forstschlepper in die Unterpositionen 8701 91 10, 92 10, 93 10, 94 10 bzw. 95 10 erfüllt sind:

- Kraftfahrzeug ist nach Bauweise und Ausstattung erkennbar zur Verwendung in land- und forstwirtschaftlichen oder gartenbaulichen Betrieben bestimmt
- Höchstgeschwindigkeit in der Regel 45 km/h;
- Motor mit maximaler Zugkraft, z.B. bei Verwendung eines Sperrdifferentials;
- Einzelsitz (Platz nur für den Fahrer).
- **Ackerschlepper** verfügen im Allgemeinen über eine hydraulische Vorrichtung zum Heben und Senken von landwirtschaftlichen Geräten (z.B. Eggen, Pflügen), über eine Zapfwelle, durch die andere Maschinen oder Geräte angetrieben werden können, und über eine Vorrichtung zum Ankuppeln von Anhängern. Sie können auch mit einer hydraulischen Vorrichtung zum Betätigen von Hebe- oder Fördergeräten (z.B. Heuladern, Düngerladern) ausgestattet sein, sofern diese als Zubehör anzusehen sind.
- **Forstschlepper** verfügen über eine fest angebrachte Seilwinde, die zum Abschleppen gefällter Bäume geeignet ist.

580

Mit Kolbenverbrennungsmotoren betriebene Quad-Spielfahrzeuge zum Besteigen und Fortbewegen durch Kinder werden in Position 9503 eingereiht, sofern nachfolgende Kriterien nicht überschritten werden:

- maximale Höchstgeschwindigkeit bis zu 20 km/h;
- maximales Eigengewicht bis zu 50 kg;
- maximale Hubraumgröße des Motors bis zu 49 cm^3;
- mit Ein-Gang-Kraftübertragung;
- mit nur einem Hinterradbremssystem.

Wird nur eines der Kriterien überschritten, so sind Quad-Spielfahrzeuge in die Position 8703 einzureihen.

B.2.2.4.5. Dreirad-Kraftfahrzeuge mit Lenkstange (8703 – 8711)

581

Leichte dreirädrige Kraftfahrzeuge mit Motorradmotor, -rädern etc. sind unter die Positionen 8703 (Pkw) einzureihen, wenn sie aufgrund ihrer mechanischen Struktur

- entweder mit einem Kraftwagenlenksystem (daher vorne zwei Räder mit Lenkung nach dem Ackermann-Prinzip, siehe Rz 553)
- oder mit einem Rückwärtsgang und einem Differential (daher hinten zwei Räder)

ausgestattet sind [ErlHS zu 8703].

Falls diese Merkmale nicht vorliegen, sind sie unter Position 8711 einzureihen (siehe Rz 548 ff).

Zweiräder mit Beiwagen fallen jedenfalls unter Position 8711.

Beispiel 1:

Das klassische Piaggio APE 50 mit kleinem Führerhaus und Lastenaufbau oder Pritsche wiegt ca. 500 kg und hat zwei Hinterräder, ist mit Motorradmotor und –reifen ausgestattet und hat einen Rückwärtsgang mit Differential. Das Kraftfahrzeug ist daher unter die Position 8704 einzureihen.

Beispiel 2:

Die Harley Davidson Tri Glide wiegt ca. 580 kg und hat zwei Hinterräder in Autoreifendimension (215/45R18). Das Kraftfahrzeug ist daher unter die Position 8703 einzureihen.

Beispiel 3:

Das Trike CanAm Spyder wiegt ca. 320 kg und hat zwei Vorderräder mit Kraftwagenlenksystem und ist daher unter Position 8703 einzureihen.

Beispiel 4:

Das Trike Piaggio MP3 hat zwei neigbare Vorderräder mit Kraftwagenlenksystem und ist daher unter Position 8703 einzureihen.

Beispiel 5:

Das Lastendreirad Dreisla XL150 verfügt über Rückwärtsgang und Differentialgetriebe und ist daher unter Position 8704 einzureihen.

© Bundesministerium für Finanzen

B.2.2.4.6. Pistengeräte und Motorschlitten (Maschinen – 8703)

582

Pistengeräte sind unter die Position 8479 der Kombinierten Nomenklatur (Maschinen, Apparate und mechanische Geräte mit eigener Funktion, in Kapitel 84 anderweit weder genannt noch inbegriffen) einzureihen. Damit werden sie von der Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe nicht erfasst.

583

Motorschlitten (Schneemobile, Schneemotorräder) sind der KN-Position 8703 zuzuordnen und unterliegen daher grundsätzlich der Normverbrauchsabgabe. Da Motorschlitten regelmäßig nicht zum Verkehr zugelassen werden, bestehen keine Bedenken, wenn der Fahrzeughändler bei der Lieferung keine Normverbrauchsabgabe berechnet bzw. an das Finanzamt abführt. Für diese Fälle ist eine allfällige spätere Zulassung zum Verkehr ein normverbrauchsabgabepflichtiger Vorgang im Sinne des § 1 Z 3 NoVAG 1991.

B.2.2.4.7. Invalidenkraftfahrzeuge (8703)

584

Invalidenkraftfahrzeuge sind Pkw der Position 8703, die entsprechend umgebaut wurden, um Menschen mit körperlichen Behinderungen die Möglichkeit zu geben, das Kraftfahrzeug zu lenken.

Nicht steuerbar waren Invalidenkraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 18 KFG 1967 mit einem Eigengewicht von nicht mehr als 300 kg und mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h bei einer Belastung von 75 kg. Diese Fahrzeugkategorie wurde mit der 31. KFG-Novelle (BGBl. I Nr. 43/2013) per 26. Februar 2013 abgeschafft.

Die Übergangsregelung des § 132 Abs. 29 Z 2 KFG 1967 sieht vor, dass bereits genehmigte oder zugelassene Invalidenkraftfahrzeuge weiterhin verwendet werden dürfen und den bisher für sie geltenden Bestimmungen unterliegen.

585

Betreffend die Befreiung von der Normverbrauchsabgabe von Kraftfahrzeugen für Menschen mit Behinderungen siehe Rz 219 bis 263.

B.2.2.4.8. Elektro-Kraftfahrzeuge (8703 80) und Hybrid-Elektro-Kraftfahrzeuge (8703)

586

Kraftfahrzeuge, die von einem oder mehreren Elektromotoren durch Akkumulatoren angetrieben werden, werden als „Elektrofahrzeuge“ bezeichnet [ErlHS zu 8703].

Elektrofahrzeuge tarifieren nach 8703 80.

© Bundesministerium für Finanzen

Zu den in § 3 Z 2 lit. a NoVAG 1991 zitierten KN-Codes 8703 10 90 und 8703 90 wird angemerkt:

8703 10 90 bezeichnete Schneespezialfahrzeuge (einschließlich Motorschlitten); Spezialfahrzeuge zur Personenbeförderung auf Golfplätzen sowie ähnliche Kraftfahrzeuge mit anderem als Kolbenverbrennungsmotor. Diese Unterposition wurde aufgelassen.

8703 90 bezeichnete nicht nur Kraftfahrzeuge mit Elektromotor, sondern auch Kraftfahrzeuge mit anderem als Hubkolbenverbrennungsmotor mit Fremdzündung. Diese Unterposition verweist nunmehr jedoch auf andere Kraftfahrzeuge als solche mit Kolbenverbrennungsmotor und/oder Elektromotor.

587

Kraftfahrzeuge, die eine Kombination eines Kolbenverbrennungsmotors mit einem oder mehreren Elektromotoren aufweisen, werden als „Hybrid-Elektro-Kraftfahrzeuge (HEVs)“ bezeichnet. Zum Zwecke des mechanischen Antriebs beziehen diese Kraftfahrzeuge sowohl Kraft aus Verbrennungsmotoren als auch aus einer elektrischen Energiespeichervorrichtung (z.B. elektrischen Akkumulatoren, Kondensatoren, Schwungrädern/Generatoren).

Es gibt verschiedene Arten von Hybrid-Elektro-Kraftfahrzeugen, die nach der Art der Antriebskonfiguration (wie Parallelhybrid, Serienhybrid, Power-Splits oder Serien-Parallel-Hybride) und Grad der Hybridisierung (daher Vollhybriden, Halbhybriden und Plug-in-Hybriden) unterschieden werden können.

Plug-in-Hybridfahrzeuge (PHEVs) sind solche, bei denen die Akkumulatoren durch Anstecken an ein elektrisches Energieversorgungsnetz oder eine Ladestation aufgeladen werden [ErlHS zu 8703].

Hybrid-Elektro-Kraftfahrzeuge tarifieren nach Position 8703.

Betreffend die Steuerbefreiung für Kraftfahrzeuge, die elektrisch oder auf andere Weise emissionsfrei angetrieben werden, siehe Rz 100 bis 108.

B.2.2.4.9. Oldtimer (87XX – 9705)

588

Kraftfahrzeuge des Kapitels 87 unterliegen als Oldtimer der spezielleren Einreihung nach Position 9705 (Sammlungsstücke von geschichtlichem Wert) und sind als solche nicht normverbrauchsabgabepflichtig.

589

Sammlungsstücke sind Gegenstände, die geeignet sind, in eine Sammlung aufgenommen zu werden, das heißt Gegenstände,

- die verhältnismäßig selten sind,
- normalerweise nicht ihrem ursprünglichen Verwendungszweck gemäß benutzt werden,
- Gegenstand eines Spezialhandels außerhalb des üblichen Handels mit ähnlichen Gebrauchsgegenständen sind und
- einen hohen Wert haben.

Von geschichtlichem oder völkerkundlichem Wert sind solche Sammlungsstücke,

- die einen charakteristischen Schritt in der Entwicklung der menschlichen Errungenschaften dokumentieren oder
- einen Abschnitt dieser Entwicklung veranschaulichen.

Kraftfahrzeuge, die diese Voraussetzungen erfüllen, sind jedoch nicht von geschichtlichem oder völkerkundlichem Wert, wenn die zuständige Behörde nachweist, dass sie keinen charakteristischen Schritt in der Entwicklung der menschlichen Errungenschaften dokumentieren oder keinen Abschnitt dieser Entwicklung veranschaulichen können (EuGH 10.10.1985, Rs 200/84, *Daiber*; EuGH 03.12.1998, Rs C-259/97, *Clees*).

590

Zu Position 9705 gehören Sammler-Kraftfahrzeuge von geschichtlichem oder völkerkundlichem Wert, die [Zusätzliche Anmerkung 1 zu Kapitel 97 der Kombinierten Nomenklatur]:

a) sich in ihrem Originalzustand befinden, d. h. an denen keine wesentlichen Änderungen an Fahrgestell, Karosserie, Lenkung, Bremsen, Getriebe, Aufhängesystem, Motor oder Kotflügel usw. vorgenommen wurden. Instandsetzung und Wiederaufbau ist zulässig, defekte oder verschlissene Teile, Zubehör und Einheiten können ersetzt worden sein, sofern sich das Kraftfahrzeug in historisch einwandfreiem Zustand befindet. Modernisierte oder umgebaute Kraftfahrzeuge sind ausgeschlossen;

b) mindestens 30 Jahre alt sind;

c) einem nicht mehr hergestellten Modell oder Typ entsprechen.

Zu dieser Position gehören auch folgende Sammlerstücke:

- Kraftfahrzeuge, die unabhängig von ihrem Herstellungsdatum nachweislich bei einem geschichtlichen Ereignis im Einsatz waren;
- Renn-Kraftfahrzeuge, die nachweislich ausschließlich für den Motorsport entworfen, gebaut und verwendet worden sind und bei angesehenen nationalen und internationalen Ereignissen bedeutende sportliche Erfolge errungen haben.

© Bundesministerium für Finanzen

Teile und Zubehör für Kraftfahrzeuge werden in diese Position eingereiht, sofern es sich um Originalteile oder Originalzubehör handelt, ihr Alter mindestens 30 Jahre beträgt und sie nicht mehr hergestellt werden.

Nachbildungen und Nachbauten sind ausgeschlossen, es sei denn, sie erfüllen selbst die drei oben genannten Kriterien.

Dass ein Kraftfahrzeug die unter a) – c) angeführten Kriterien kumulativ erfüllt, ist durch ein Gutachten eines gerichtlich beeideten Sachverständigen der Fachgruppe 17.47 (Sachverständiger für historische Kraftfahrzeuge, Restaurierung, Bewertung) nachzuweisen. Auch der Nachweis des Einsatzes bei einem geschichtlichen Ereignis bzw. der ausschließlichen Entwicklung für den Motorsport sowie der bedeutenden sportlichen Erfolge ist durch ein Gutachten eines gerichtlich beeideten Sachverständigen der Fachgruppe 17.47 (Sachverständiger für historische Kraftfahrzeuge, Restaurierung, Bewertung) nachzuweisen.

In diesen Fällen werden die allgemeinen Kriterien für die Eignung des Kraftfahrzeuges zur Aufnahme in eine Sammlung (siehe Rz 589) als gegeben angenommen (widerlegbare Vermutung).

Randzahlen 591 bis 649: *derzeit frei*

B.3. Steuerbefreiungen (§ 3 NoVAG 1991)

B.3.1. Emissionsfreie Antriebsarten

650

Gemäß § 3 Abs. 1 Z 1 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 (Rechtslage ab 1. Juli 2021) sind Kraftfahrzeuge, die auf Grund ihres Antriebes (insbesondere Elektro oder Wasserstoff) einen CO_2-Emissionswert von 0 g/km aufweisen von der Normverbrauchsabgabe befreit.

Zuvor (Rechtslage bis 30. Juni 2021) waren gemäß § 3 Z 2 lit. a NoVAG 1991, BGBl. Nr. 695/1991, nur Personenkraftwagen, welche ausschließlich mit Elektromotor angetrieben werden von der Normverbrauchsabgabe befreit.

Näheres zu diesen Befreiungsbestimmungen siehe Rz 100 bis 108.

B.3.2. Kleinkrafträder

651

Gemäß § 3 Z 2 lit. a NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 142/2000 (Rechtslage bis 30. Juni 2021) sind mehrspurige Kleinkraftwagen der Klasse L2 im Sinne von § 2 Z 4b und Z 14 bzw. § 3 Abs. 1 Z 1.2 und Z 2.3 KFG 1967, die üblicherweise als "Mopedautos" bezeichnet werden (nach der 26. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 117/2005, nunmehr Klasse L2e und Klasse L6e) von der Normverbrauchsabgabe befreit.

Der Hubraum ist bei Benzinmotoren mit 50 cm^3 begrenzt; bei Dieselmotoren ist die Leistung mit 4 kW begrenzt.

652

Die Befreiung gemäß § 3 Z 2 lit. a NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 142/2000 für mehrspurige Kleinkraftwagen ist bereits im Zeitpunkt der Lieferung des entsprechenden Kraftfahrzeuges vom Fahrzeughändler zu berücksichtigen.

653

Mit der ab 1. Juli 2021 geltenden Rechtslage (NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021) waren mehrspurige Kleinkraftwagen der Klasse L2e und L6e mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 Kubikzentimetern nicht mehr vom Anwendungsbereich des NoVAG 1991 umfasst und unterlagen daher auch weiterhin nicht der Normverbrauchsabgabe (siehe Rz 504).

Aufgrund der mit 1. September 2022 in Kraft getretenen Novellierung (BGBl. I Nr. 108/2022), sind mehrspurige Kleinkraftwagen der Klasse L2e und L6e nunmehr gänzlich und unabhängig von der Größe des Hubraums aus dem Anwendungsbereich des NoVAG 1991 ausgenommen.

B.3.3. Kastenwagen

654

Gemäß § 3 Z 2 lit. b NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 89/2017 (Rechtslage bis 30. Juni 2021) sind Kastenwagen (sog. Vans), soweit sie zwei Sitzreihen haben, sich hinter der zweiten Sitzreihe eine klimadichte Trennwand befindet und die Seitenfenster im Laderaum verblecht sind, von der Normverbrauchsabgabe befreit. Zudem muss ein Würfel mit einer Seitenlänge von mindestens einem Meter im dahinter befindlichen Laderaum Platz finden, wobei dieser Würfel durch die Laderaumtüre eingeladen werden können muss.

655

Der Befreiungstatbestand des § 3 Z 2 lit. b NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 89/2017 ist bereits im Zeitpunkt der Lieferung des entsprechenden Kraftfahrzeuges vom Fahrzeughändler zu berücksichtigen.

656

Mit der Rechtslage ab 1. Juli 2021 (NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021) ist diese Befreiungsbestimmung entfallen, wodurch diese Kraftfahrzeuge nunmehr der Normverbrauchsabgabe unterliegen.

657

Wird ein Kastenwagen, der bis 30. Juni 2021 von der Normverbrauchsabgabe befreit im Inland zugelassen war, ab dem 1. Juli 2021 neuerlich zugelassen, so unterliegt dieser

Vorgang gemäß § 1 Z 3 lit. b NoVAG 1991 grundsätzlich der Normverbrauchsabgabe, jedoch ist § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 zu beachten. Demnach bestimmt sich die Normverbrauchsabgabe nach jener Rechtslage, die im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung des Kraftfahrzeuges anzuwenden war. Aufgrund der unter dieser Rechtslage (bis 30. Juni 2021) bestehenden Befreiungsbestimmung, sind diese Kraftfahrzeuge auch bei einer neuerlichen Zulassung nicht normverbrauchsabgabepflichtig (siehe Rz 936).

B.3.4. Vorführkraftfahrzeuge und Tageszulassungen

658

Gemäß § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 (Rechtslage ab 1. Juli 2021) sind Vorführkraftfahrzeuge von Fahrzeughändlern sowie Kraftfahrzeuge, die auf den Fahrzeughändler zugelassen und nicht auf öffentlichen Straßen verwendet werden (sogenannte „Tageszulassung“), von der Normverbrauchsabgabe befreit.

Es sind somit alle Kraftfahrzeuge, die auf einen Fahrzeughändler kurzfristig zugelassen werden und die dem Verkaufszweck dieses Kraftfahrzeuges oder eines modellgleichen Kraftfahrzeuges dienen, von der Normverbrauchsabgabe befreit.

B.3.4.1. Vorführkraftfahrzeuge

659

Unter einem Vorführkraftfahrzeug ist ein Kraftfahrzeug zu verstehen, mit dem einem potentiellen Kunden die Vorzüge eines derartigen Kraftfahrzeuges vorgeführt werden sollen (siehe Rz 428 ff).

660

Die Befreiungsbestimmung des § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 (Rechtslage ab 1. Juli 2021) kann ohne weitere Verwaltungsschritte direkt in Anspruch genommen werden. Das Vorführkraftfahrzeug kann somit auf den Fahrzeughändler zugelassen werden, ohne zuvor die Normverbrauchsabgabe leisten zu müssen. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass alle Bedingungen eines Vorführkraftfahrzeuges vorliegen und nachgewiesen werden können (siehe Rz 428 ff).

Die Befreiung von der Normverbrauchsabgabe nach § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 ist daher auch bereits im Zeitpunkt der Lieferung des entsprechenden Kraftfahrzeuges vom Lieferanten zu berücksichtigen.

661

Gemäß § 3 Z 3 TS 1 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 24/2007 (Rechtslage bis 30. Juni 2021) waren Vorführkraftfahrzeuge auch schon zuvor von der Normverbrauchsabgabe befreit.

© Bundesministerium für Finanzen

Die Befreiung gemäß § 3 Z 3 TS 1 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 24/2007 ist im Wege der Vergütung zu gewähren. Gemäß § 12 Abs. 2 NoVAG 1991 sind Voraussetzung für eine Befreiung mittels Vergütung die Bekanntgabe der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) sowie die Sperre des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank. Bei Lieferungen durch einen befugten Fahrzeughändler hat die Sperrsetzung des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank über FinanzOnline im Zeitpunkt der Lieferung durch diesen zu erfolgen. Bei anderen Unternehmern bzw. bei Privaten ist ein Antrag auf Sperrsetzung mittels der amtlichen Formulare (NOVA 4) einzubringen (VwGH 24.01.2017, Ro 2016/16/0001). Grundsätzlich müssen somit Vorführkraftfahrzeuge, die die Befreiung des § 3 Z 3 TS 1 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 24/2007 in Anspruch nehmen, im Fall einer Vergütung in der Genehmigungsdatenbank gesperrt werden. Es bestehen jedoch keine Bedenken, wenn bei der erstmaligen Zulassung als Vorführkraftfahrzeug keine Sperre vorgenommen wird.

662

Wird ein Vorführkraftfahrzeug verkauft, tritt nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 im Zuge der Lieferung die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe ein. Die Normverbrauchsgabe ist in diesen Fällen vom Unternehmer, der die Lieferung ausführt, an das zuständige Finanzamt abzuführen.

Der Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991 wird auch dann erfüllt, wenn die Lieferung an einen anderen Unternehmer zur gewerblichen Weiterveräußerung erfolgt (siehe Rz 451).

663

Wird das Vorführkraftfahrzeug an einen anderen Fahrzeughändler geliefert, der dieses wiederum für Vorführzwecke nutzen möchte, kann auch der erwerbende Fahrzeughändler die Befreiung in Anspruch nehmen. Mit Hinweis auf Inanspruchnahme der Befreiung durch den erwerbenden Fahrzeughändler muss die Normverbrauchsabgabe vom liefernden Fahrzeughändler nicht abgeführt werden. Zur Bestätigung der Voraussetzungen der Befreiung hat der erwerbende Fahrzeughändler dem liefernden Fahrzeughändler eine schriftliche Bestätigung über die Inanspruchnahme der Befreiung zu übergeben.

Bei Vorführkraftfahrzeugen dürfen bestimmte Zeiträume bis zu einer Weiterveräußerung nicht überschritten werden (siehe Rz 429 f). Ausgehend davon, dass seitens der Fahrzeughändler in aller Regel fabriksneue Kraftfahrzeuge als Vorführkraftfahrzeuge verwendet werden, wird die Beurteilung von solchen Kraftfahrzeugen als Vorführkraftfahrzeuge voraussetzen, dass die in Rz 429 angeführten Zeiträume nicht überschritten werden, wobei die Besitzzeit des Vorbesitzers und die des Fahrzeughändlers zusammenzuzählen sind.

Bei einer späteren Lieferung an einen Endkunden wird der Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991 erfüllt.

Beispiel:

Am 1. November 2021 erwirbt der Fahrzeughändler A einen Personenkraftwagen von einem Fahrzeughändler in Deutschland. A möchte dieses Kraftfahrzeug als Vorführkraftfahrzeug verwenden. Der Erwerb durch A erfüllt nicht den Tatbestand des innergemeinschaftlichen Erwerbs, da ein Vorführkraftfahrzeug grundsätzlich zur Weiterlieferung bestimmt ist und A ein befugter Fahrzeughändler ist (siehe Rz 411 und Rz 429 f). Da A nicht selbst Generalimporteur ist, lässt er das Kraftfahrzeug durch den zuständigen Generalimporteur in die Genehmigungsdatenbank eintragen. Im Rahmen der Eintragung wird das Kraftfahrzeug durch den Generalimporteuer für eine Zulassung gesperrt. Um das Kraftfahrzeug als Vorführkraftfahrzeug zuzulassen, bringt A am 3. November 2021 einen Antrag auf Freischaltung (Formular NOVA 4) beim zuständigen Finanzamt ein. Nachdem das Kraftfahrzeug durch das Finanzamt freigeschaltet wurde, wird es am 15. November 2021 als Vorführkraftfahrzeug auf A zugelassen.

Am 15. März 2022 verkauft A das Kraftfahrzeug an den Fahrzeughändler B, welcher das Kraftfahrzeug wiederum für Vorführzwecke nutzen möchte. Durch die Lieferung wird grundsätzlich der Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991 erfüllt (siehe Rz 450 f). B kann jedoch die Befreiung gemäß § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 in Anspruch nehmen. Mit Hinweis auf Inanspruchnahme der Befreiung durch B muss die Normverbrauchsabgabe von A nicht abgeführt werden. Zur Bestätigung der Voraussetzungen der Befreiung hat B dem liefernden Fahrzeughändler A eine schriftliche Bestätigung über die Inanspruchnahme der Befreiung zu übergeben. Bei der Beurteilung, ob noch ein Vorführkraftfahrzeug vorliegt, muss die viermonatige Nutzung durch A dem B zugerechnet werden (siehe Rz 429 f).

Am 15. April 2022 verkauft B das Kraftfahrzeug an einen Endkunden. Im Zeitpunkt der Lieferung wird der Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991 erfüllt. Die Normverbrauchsabgabe ist in diesen Fällen nach der Rechtslage am 1. November 2021 zu bemessen (siehe Rz 457 und Rz 664).

664

§ 6 Abs. 8 NoVAG 1991 ist auf Vorführkraftfahrzeuge anwendbar, womit die, beispielsweise aufgrund eines Verkaufs oder der Aufgabe der begünstigten Nutzung, neuerlich entstehende Plicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe anhand der Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen (befreiten) Zulassung zu bemessen ist (siehe Rz 457).

B.3.4.2. Tageszulassungen

665

Bei Tageszulassungen handelt es sich um kurzfristige Zulassungen auf einen Fahrzeughändler (siehe Rz 432 ff). Im Unterschied zu einem Vorführkraftfahrzeug werden Kraftfahrzeuge mit einer Tageszulassung nicht auf Straßen des öffentlichen Verkehrs verwendet und dienen daher auch keinem Vorführzweck. Die Zulassung auf den Fahrzeughändler darf nicht länger als drei Monate dauern. Wird dieser Zeitraum überschritten, entsteht die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe gemäß § 1 Z 3 NoVAG 1991 mit dem Tag der Überschreitung.

666

Die Befreiungsbestimmung des § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 (Rechtslage ab 1. Juli 2021) kann ohne weitere Verwaltungsschritte direkt in Anspruch genommen werden. Das Kraftfahrzeug kann somit auf den Fahrzeughändler zugelassen werden, ohne zuvor die Normverbrauchsabgabe leisten zu müssen. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass alle Bedingungen eines Kraftfahrzeuges mit Tageszulassung vorliegen und nachgewiesen werden können.

Die Befreiung von der Normverbrauchsabgabe nach § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 ist daher auch bereits im Zeitpunkt der Lieferung des entsprechenden Kraftfahrzeuges vom Lieferanten zu berücksichtigen.

667

Wird ein Kraftfahrzeug mit einer Tageszulassung verkauft, tritt nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 im Zuge der Lieferung die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe ein. Die Normverbrauchsgabe ist in diesen Fällen vom Unternehmer, der die Lieferung ausführt, an das zuständige Finanzamt abzuführen.

668

Ein Kraftfahrzeug iSd § 2 Abs. 1 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 das auf den Fahrzeughändler zugelassen ist und nicht auf öffentlichen Straßen verwendet wird (sogenannte „Tageszulassung“), ist gemäß § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 von der Normverbrauchsabgabe befreit, wenn die Zulassung auf den Fahrzeughändler nicht länger als drei Monate dauert. Wird ein solches Kraftfahrzeug innerhalb der dreimonatigen Frist an einen Kunden verkauft, entsteht die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021. In diesen Fällen ist die Normverbrauchsabgabe, da die Anwendbarkeit des § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 ausgeschlossen ist, nach der Rechtslage im Zeitpunkt der Verwirklichung des Tatbestandes (Lieferung) zu bemessen.

> *Beispiel:*
>
> *Ein Fahrzeughändler lässt am 20. November 2021 ein Kraftfahrzeug im Rahmen einer Tageszulassung auf sich zu. Das Kraftfahrzeug bleibt, ohne auf Straßen des öffentlichen Verkehrs verwendet zu werden, bis zum 23. Jänner 2022 auf den Fahrzeughändler zugelassen. Am 23. Jänner 2022 verkauft der Fahrzeughändler das Kraftfahrzeug an einen Kunden und erfüllt mit dieser Lieferung den Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991. Die Normverbrauchsabgabe ist in diesem Fall nach der Rechtslage am 23. Jänner 2022 zu bestimmen.*

669

Bleibt ein solches im Rahmen einer Tageszulassung auf einen Fahrzeughändler zugelassenes Kraftfahrzeug länger als drei Monate auf den Fahrzeughändler zugelassen, entsteht die

Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe, da die Voraussetzungen der Befreiung entfallen sind (siehe Rz 433). Die Steuerschuld entsteht mit dem Tag der Überschreitung der Frist (siehe Rz 1051). Die Normverbrauchsabgabe wird anhand der Rechtslage im Zeitpunkt der Überschreitung der Frist bemessen, da § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 auf Tageszulassungen nicht anwendbar ist (siehe Rz 457). Bemessungsgrundlage ist der ohne Umsatzsteuerkomponente ermittelte gemeine Wert des Kraftfahrzeuges (siehe Rz 806 ff). Wird jedoch das Kraftfahrzeug vom Fahrzeughändler weiterhin nachweisbar nicht benutzt und kurze Zeit später fremdüblich im Inland verkauft, kann die Bemessungsgrundlage aus dem Verkaufspreis abgeleitet werden. Nichtsdestotrotz hat der Fahrzeughändler als Abgabenschuldner auch in diesen Fällen spätestens am 15. Tag (Fälligkeitstag) des auf den Kalendermonat, in dem die Steuerschuld entstanden ist (Anmeldungszeitraum), zweitfolgenden Monats eine Anmeldung einzureichen, in der er den für den Anmeldungszeitraum zu entrichtenden Betrag selbst zu berechnen hat.

Beispiel:

Ein Fahrzeughändler lässt am 20. November 2021 ein Kraftfahrzeug im Rahmen einer Tageszulassung auf sich zu. Das Kraftfahrzeug bleibt, ohne auf Straßen des öffentlichen Verkehrs verwendet zu werden, bis zum 23. Juli 2022 auf den Fahrzeughändler zugelassen. Am 23. Juli 2022 verkauft der Fahrzeughändler das Kraftfahrzeug an einen Kunden.

In diesem Fall ist das Kraftfahrzeug zunächst gemäß § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 von der Normverbrauchsabgabe befreit. Am 20. Februar 2022 wird allerdings die dreimonatige Frist überschritten, wodurch die Steuerpflicht der ursprünglichen Tatbestandserfüllung gemäß § 1 Z 3 NoVAG 1991 mit dem Tag der Überschreitung, somit am 20. Februar 2022, eintritt. Die Normverbrauchsabgabe ist nach der Rechtslage am 20. Februar 2022 zu bemessen. Bemessungsgrundlage ist der ohne Umsatzsteuerkomponente ermittelte gemeine Wert des Kraftfahrzeuges. Wird jedoch das Kraftfahrzeug vom Fahrzeughändler weiterhin nachweisbar nicht benutzt und kurze Zeit später fremdüblich im Inland verkauft, wie in diesem Fall, kann die Bemessungsgrundlage aus dem Verkaufspreis abgeleitet werden. Nichtsdestotrotz hat der Fahrzeughändler als Abgabenschuldner auch in diesen Fällen spätestens am 15. Tag (Fälligkeitstag) des auf den Kalendermonat, in dem die Steuerschuld entstanden ist, zweitfolgenden Monats (daher bis 15. April 2022) eine Anmeldung einzureichen, in der er den für den Anmeldungszeitraum zu entrichtenden Betrag selbst zu berechnen hat. Die Lieferung des Kraftfahrzeuges am 23. Juli 2022 löst keine neuerliche Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe aus, da diese bereits abgeführt worden ist.

670

Wird ein Kraftfahrzeug mit einer Tageszulassung durch einen befugten Fahrzeughändler innerhalb von drei Monaten wieder abgemeldet, ergibt sich mangels aufrechter Zulassung bei Überschreiten der drei Monate keine Steuerpflicht. Erst durch eine spätere Lieferung wird der Tatbestand gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 ausgelöst (siehe Rz 433). Es ist die Rechtslage im Zeitpunkt der Lieferung anzuwenden (siehe Rz 457). Wird das Kraftfahrzeug nach der Abmeldung wieder im Rahmen einer Tageszulassung auf einen befugten

Fahrzeughändler zugelassen, sind die vorangegangenen Tage der Zulassung bei der Ermittlung der drei Monatsfrist zu berücksichtigen.

B.3.5. Ausfuhrlieferungen

671

Von der Normverbrauchsabgabe befreit sind gemäß § 3 Abs. 2 Z 1 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 (Rechtslage ab 1. Juli 2021) bzw. gemäß § 3 Z 1 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 24/2007 (Rechtslage bis 30. Juni 2021) Ausfuhrlieferungen im Sinne des § 6 Abs. 1 Z 1 und § 7 UStG 1994 mit der Maßgabe, dass als Ausfuhrlieferungen auch Lieferungen in das übrige Gemeinschaftsgebiet (§ 1 Abs. 3 UStG 1994) gelten. Demnach müssen sämtliche Voraussetzungen vorliegen, unter denen die Ausfuhrlieferungen nach § 6 Abs. 1 Z 1 und § 7 UStG 1994 befreit sind. Erforderlich ist somit ein ausländischer Abnehmer, wenn dieser (Käufer) das Kraftfahrzeug in das Drittland befördert oder versendet (Abholfall). Darüber hinaus muss hinsichtlich der steuerfreien Ausfuhrlieferung ein Ausfuhrnachweis und Buchnachweis vorliegen. Für Lieferungen (Beförderung und Versendung) in das übrige Gemeinschaftsgebiet ist die Verordnung BGBl. Nr. 401/1996 über den Nachweis der Beförderung oder Versendung und den Buchnachweis zu beachten.

672

Als ausländischer Abnehmer gilt eine natürliche Person dann, wenn diese keinen Wohnsitz im Inland hat. Als Wohnsitz oder gewöhnlicher Aufenthalt gilt der Ort, der im Reisepass oder sonstigen Grenzübertrittsdokument eingetragen ist. Verfügt der Abnehmer über mehrere Reisepässe mit unterschiedlichen Wohnorten, kommt es auf den vorgelegten Pass an. Befindet sich im Reisepass keine Eintragung über einen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt, ist wie folgt zu unterscheiden (vgl. UStR 2000 Rz 1062):

- Bei Abnehmern, deren Reisepass von einer Behörde eines Mitgliedstaates ausgestellt wurde, ist davon auszugehen, dass ein Wohnsitz oder gewöhnlicher Aufenthalt im Gemeinschaftsgebiet vorliegt.
- In den übrigen Fällen ist von einem Wohnsitz im Gemeinschaftsgebiet auszugehen, wenn im Reisepass ein Aufenthaltstitel für die Republik Österreich (§ 2 Abs. 4 Z 14 Fremdenpolizeigesetz 2005, BGBl. I Nr. 100/2005 idgF) oder im übrigen Gemeinschaftsgebiet eingetragen ist.
- Dasselbe gilt, wenn ein Aufenthaltstitel gemäß § 8 Niederlassungs- und Aufenthaltsgesetz (NAG), BGBl. I Nr. 100/2005 idF BGBl. I Nr. 145/2020, insbesondere in Form der Aufenthaltstitel "Daueraufenthalt" im Sinne des § 8 Abs. 1 Z 7 NAG und "Aufenthaltsbewilligung für einen vorübergehenden befristeten Aufenthalt im Bundesgebiet zu einem bestimmten Zweck" im Sinne des § 8 Abs. 1 Z 12 NAG gegeben ist.

Um einen Wohnsitz im Sinne der Abgabenvorschriften zu begründen, bedarf es der tatsächlichen Verfügungsgewalt über bestimmte Räumlichkeiten, die nach der Verkehrsauffassung zum Wohnen geeignet sind, also ohne wesentliche Änderungen jederzeit zum Wohnen benutzt werden können und ihrem Inhaber nach Größe und Ausstattung ein dessen persönlichen Verhältnissen entsprechendes Heim bieten (vgl. VwGH vom 24.1.1996, 95/13/0150, sowie VwGH vom 27.11.2017, Ra 2015/15/0066).

Die Eigenschaft des ausländischen Abnehmers muss im Zeitpunkt des Abschlusses des Umsatzgeschäfts gegeben sein.

Eine juristische Person gilt dann als ausländischer Abnehmer, wenn diese über keinen Sitz im Inland verfügt. Eine ausländische Zweigniederlassung eines in Österreich ansässigen Unternehmers, die das Umsatzgeschäft im eigenen Namen abgeschlossen hat, ist als ausländischer Abnehmer zu betrachten. Dies gilt allerdings nicht für die österreichische Zweigniederlassung eines ausländischen Unternehmers.

673

Ausfuhrnachweis und Buchnachweis sind Unterlagen, mit denen der Lieferant einer steuerfrei behandelten innergemeinschaftlichen Lieferung nachweist, dass der Gegenstand der Lieferung vom Inland in das übrige Gemeinschaftsgebiet gelangt. Aus diesen Nachweisen sollten nicht nur das Land, sondern auch der Empfangsort erkennbar sein.

Der Nachweis der Beförderung oder Versendung in das übrige Gemeinschaftsgebiet ist gemäß der Verordnung des Bundesministers für Finanzen über den Nachweis der Beförderung oder Versendung und den Buchnachweis bei innergemeinschaftlichen Lieferungen, Verordnung BGBl. Nr. 401/1996 idgF, zu erbringen.

Zusätzlich besteht die Möglichkeit der Nachweisführung der Beförderung oder Versendung ins übrige Gemeinschaftsgebiet gemäß Art. 45a DVO (EU) 282/2011.

Gemäß der Verordnung BGBl. Nr. 401/1996 idgF muss der Unternehmer bei innergemeinschaftlichen Lieferungen eindeutig und leicht nachprüfbar nachweisen, dass er oder der Abnehmer den Gegenstand der Lieferung in das übrige Gemeinschaftsgebiet befördert oder versendet hat.

In den Fällen, in denen der Unternehmer oder der Abnehmer den Gegenstand der Lieferung in das übrige Gemeinschaftsgebiet befördert, hat der Unternehmer den Nachweis durch folgende Dokumente zu erbringen:

- Eine Durchschrift oder Abschrift der Rechnung;
- Einen handelsüblichen Beleg, aus welchem sich der Bestimmungsort ergibt (insbesondere Lieferschein);

- Eine Empfangsbestätigung des Abnehmers oder seines Beauftragten oder in den Fällen der Beförderung des Gegenstandes durch den Abnehmer durch eine Erklärung des Abnehmers oder seines Beauftragten, dass er den Gegenstand in das übrige Gemeinschaftsgebiet befördern wird.

674

Nachträgliche Berichtigungen des Ausfuhr- und Buchnachweises sind unter bestimmten Umständen zulässig.

Entscheidend ist, dass dem liefernden Unternehmer der Nachweis gelingt, dass die materiellen Voraussetzungen der Steuerfreiheit zweifelsfrei vorliegen. Die nachträgliche Erstellung von Dokumenten kann die Beweiskraft des Nachweises in Frage stellen. Ob der Nachweis der Beförderung erbracht ist, ist eine Frage der Beweiswürdigung (vgl. VwGH 27.11.2014, 2012/15/0192). Im Regelfall ist die umsatzsteuerliche Beurteilung auch für die Normverbrauchsabgabe maßgeblich.

Beispiel:

Ein Fahrzeughändler lieferte Kraftfahrzeuge ins Ausland. Es handelte sich dabei um Abholfälle. Im Zeitpunkt der Lieferung wurden die Verkäufe in Verkaufslisten aufgenommen, wobei der jeweilige Käufer nur lückenhaft erfasst wurde. Weiters unterblieb auch die geforderte Identitätsfeststellung mittels Anfertigung von Kopien von Reisepässen bzw. Lichtbildausweisen der abholenden Personen.

Erst Jahre später legt der Fahrzeughändler Eidesstattliche Erklärungen vor, welche vom Käufer unterschrieben wurden. In diesen Erklärungen wird ausgeführt, dass das jeweilige Kraftfahrzeug, welches in der Rechnung xy genannt wird, vom Unterschreiber (Käufer) erworben wurde und ins Ausland verbracht wurde.

Mit diesen nachträglich erstellten Dokumenten können die materiellrechtlichen Voraussetzungen für die Steuerfreiheit nicht nachgewiesen werden. Es ist dadurch nicht der Beweis erbracht worden, dass die Person, die die Erklärung unterschrieben, auch das Kraftfahrzeug ins Ausland verbracht hat.

675

Wird die Warenbewegung vom Lieferanten nicht zweifelsfrei nachgewiesen, muss dieser eine qualitativ gleichwertige Nachweisführung erbringen. Diese qualitative Gleichwertigkeit kann beispielsweise bei einer nachträglichen Erstellung von Dokumentationen in Zweifel gezogen werden.

676

Die kraftfahrrechtliche Zulassung des Kraftfahrzeuges im anderen EU-Mitgliedstaat ist weder Voraussetzung für die Steuerbefreiung noch kann sie den Ausfuhr- und Buchnachweis im Sinne der Verordnung BGBl. Nr. 401/1996 idgF ersetzen (vgl. VwGH 19.12.2013, 2012/15/0006).

677

Die Steuerbefreiung ist in Fällen anwendbar, in denen dem Grunde nach eine steuerbare Lieferung gemäß § 1 Z 1 oder Z 4 NoVAG 1991 vorliegt. Keine Anwendung findet die Steuerbefreiung für Ausfuhrlieferungen bei einer Lieferung eines Gebrauchtfahrzeuges ins Ausland, für welches ein steuerpflichtiger Vorgang im Sinne des § 1 NoVAG 1991 bereits früher gesetzt wurde, da hierbei kein normverbrauchsabgabepflichtiger Tatbestand erfüllt wird und daher die vorliegende Lieferung ins Ausland von vornherein nicht steuerbar ist.

Werden die Voraussetzungen des § 12a NoVAG 1991 erfüllt, ist für solche Exporte allerdings eine Vergütung der Normverbrauchsabgabe möglich (siehe Rz 1250 bis 1276).

678

Voraussetzung für die Befreiung ist die Bekanntgabe der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) und die Sperre des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank. Die Bekanntgabe an das zuständige Finanzamt ist materiell-rechtliche Voraussetzung und Teil des Buchnachweises und muss in sämtlichen Fällen der Ausfuhrlieferung vorliegen, damit die Steuerbefreiung beansprucht werden kann.

Als Nachweis, dass der Gegenstand der Lieferung in das übrige Gemeinschaftsgebiet befördert oder versendet wird, ist bei der Lieferung von Kraftfahrzeugen im Sinne des § 2 NoVAG 1991 die Sperre des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank nach § 30a KFG 1967 erforderlich (vgl. § 9 der Verordnung BGBl. Nr. 401/1996). Dies gilt ungeachtet des § 1 Abs. 2 der Verordnung des Bundesministers für Finanzen über das Versehen der Genehmigungsdaten oder Typendaten bestimmter Fahrzeuge oder Fahrzeugkategorien mit einer Zulassungssperre in der Genehmigungsdatenbank, BGBl. II Nr. 406/2008 auch für Kraftfahrzeuge, die auf Grund ihres Antriebes (insbesondere Elektro oder Wasserstoff) einen CO_2-Emissionswert von 0 g/km aufweisen.

Bei Lieferungen durch einen befugten Fahrzeughändler hat die Sperrsetzung des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank rechtzeitig über FinanzOnline im Zeitpunkt der Lieferung durch diesen zu erfolgen. Bei anderen Unternehmern bzw. bei Privaten ist ein Antrag auf Sperrsetzung mittels des amtlichen Formulars (NOVA 4) einzubringen (VwGH 24.01.2017, Ro 2016/16/0001).

> *Beispiel:*
>
> *Ein Taxiunternehmer verkauft ein Kraftfahrzeug (Lieferung in die Schweiz), für welches ursprünglich die Befreiung von der Normverbrauchsabgabe in Anspruch genommen wurde. Mit der Lieferung wird der Normverbrauchsabgabe-Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991 ausgelöst. Liegen die Voraussetzungen für eine steuerfreie Ausfuhrlieferung nach § 6 Abs. 1 Z 1 und § 7 UStG 1994 vor, ist durch den Abgabepflichtigen eine Abgabenerklärung (Formular NOVA 4) einzubringen und ein Antrag auf Sperre in der Genehmigungsdatenbank zu stellen, um die Befreiung von der Normverbrauchsabgabe in*

Anspruch zu nehmen. Die zuständige Behörde der Finanzverwaltung hat in diesen Fällen die Begründung für die Sperrsetzung auf Ausfuhrlieferung abzuändern. Bei einer neuerlichen Zulassung dieses Kraftfahrzeuges in der Zukunft wird der Zulassungswerber gemäß § 1 Z 3 lit. b NoVAG 1991 mit der Normverbrauchsabgabe belastet.

B.3.6. Befreiung für Menschen mit Behinderungen

679

Näheres zur Befreiung von der Normverbrauchsabgabe für Kraftfahrzeuge, die von Menschen mit Behinderungen zur persönlichen Fortbewegung verwendet werden, siehe Rz 200 bis 331.

B.3.7. Einsatzfahrzeuge der Gebietskörperschaften

680

Näheres zur Befreiung von der Normverbrauchsabgabe für Kraftfahrzeuge, die als Einsatzfahrzeuge zur Verwendung durch eine Gebietskörperschaft im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Justizwache sowie durch das Bundesheer zur Erfüllung seiner Aufgaben bestimmt sind, siehe Rz 130 bis 142.

B.3.8. Steuerbefreiung für begünstigte Verwendungszwecke

B.3.8.1. Begünstigte Verwendungszwecke bzw. Kreis der betroffenen Kraftfahrzeuge

B.3.8.1.1. Begleitfahrzeuge für Sondertransporte

681

In die Steuerbefreiung sind Kraftfahrzeuge einbezogen, die als Begleitfahrzeuge für Sondertransporte (Schwertransporte) eingesetzt werden. Voraussetzung der Befreiung ist, dass das Kraftfahrzeug zu mehr als 80% als Begleitfahrzeug für Sondertransporte eingesetzt wird.

B.3.8.1.2. Fahrschulkraftfahrzeuge

682

Der Inhalt des Begriffs Fahrschulkraftfahrzeug ist mit jenem des § 12 Abs. 2 Z 2 lit. b UStG 1994 ident. Danach ist unter einem Fahrschulkraftfahrzeug ein Kraftfahrzeug zu verstehen, das in einer Fahrschule für Unterrichtszwecke verwendet wird (VwGH 25.04.1995, 95/14/0051). Voraussetzung für die Steuerbefreiung ist, dass das Kraftfahrzeug zu mehr als 80% für Fahrschulunterrichtszwecke verwendet wird. Auch Fahrten, die für den Betrieb oder die Erhaltung des Kraftfahrzeuges unbedingt erforderlich sind (z.B. Fahrten zur Tankstelle oder zur Werkstätte) oder mit den Unterrichtszwecken unmittelbar zusammenhängen (z.B. Prüfungsfahrten), sind als Verwendungen für Fahrschulunterrichtszwecke anzusehen.

B.3.8.1.3. Miet-, Taxi- und Gästewagen

683

Von der Normverbrauchsabgabe sind Kraftfahrzeuge befreit, die ausschließlich oder vorwiegend als Miet-, Taxi- und Gästewagen verwendet werden. Näheres zur Befreiung von der Normverbrauchsabgabe für Miet-, Taxi- und Gästewagen siehe Rz 143 bis 152.

B.3.8.1.4. Kurzfristige Vermietung

684

Befreit sind Kraftfahrzeuge, die zu mehr als 80% der kurzfristigen Vermietung dienen. Damit sind jene Kraftfahrzeuge gemeint, die im Sprachgebrauch als „Leihfahrzeuge“ bezeichnet werden (siehe Rz 19). Die Vermietung darf regelmäßig einen Monat nicht übersteigen. Mehrere aufeinander folgende Vermietungen eines Kraftfahrzeuges an dieselbe Person („Kettenvermietungen“) sind für die Beurteilung dieser Frist zusammenzuzählen. Unter diese Fahrzeugkategorie fällt auch die Zurverfügungstellung eines Leihfahrzeuges durch eine Kraftfahrzeug-Werkstätte an Kunden für die Zeit der Durchführung der Reparaturarbeiten am Kraftfahrzeug des Kunden. Unmaßgeblich ist dabei, dass für die Zurverfügungstellung des Leihfahrzeuges kein gesondertes Entgelt in Rechnung gestellt wird. Keinesfalls unter die Steuerbefreiung fällt das „Verleasen“ von Kraftfahrzeugen, da beim Leasinggeschäft keine kurzfristige Vermietung vorliegt.

Für die Beurteilung der begünstigten Nutzung zur kurzfristigen Vermietung kann unter anderem Folgendes als Indiz gewertet werden:

- eine Prognoserechnung über die zukünftige Geschäftstätigkeit
- Anmietungsmöglichkeiten
- Werbemaßnahmen
- Fahrtenbuch
- Versicherungen für das betreffende Kraftfahrzeug
- etc.

Wird ein Kraftfahrzeug nach dem Erwerb mehrere Monate nicht vermietet, sind keine entsprechenden Vermietungsbemühungen bzw. Werbemaßnahmen erkennbar, werden auch keine Fahrtenbücher und auch keine anderen Unterlagen vorgelegt, ist der erforderliche Nachweis für die Steuerbefreiung nicht geglückt und die Inanspruchnahme der Befreiung steht nicht zu.

Wird ein Kraftfahrzeug nur an eine Person vermietet und anschließend an diese Person weiterveräußert, wurde das Kraftfahrzeug nicht für den begünstigten Zweck verwendet, weshalb die Befreiung nicht zusteht.

© Bundesministerium für Finanzen

B.3.8.1.5. Rettungsdienst oder Krankenwagen

685

Von der Normverbrauchsabgabe sind Kraftfahrzeuge befreit, die vorwiegend (daher zu mehr als 80%) für den Rettungsdienst oder als Krankenwagen verwendet werden. Näheres zur Befreiung von der Normverbrauchsabgabe für Kraftfahrzeuge des Rettungsdienstes und Krankenwagen siehe Rz 109 bis 122.

B.3.8.1.6. Leichenwagen

686

Leichenwagen sind Kraftfahrzeuge, die sich sowohl von der Bauweise als auch von der Ausstattung her (geschlossenes Führerhaus, seitliche Sichtverglasung, spezielle Vorrichtungen für den Sargtransport) wesentlich von Personen- und Kombinationskraftwagen unterscheiden (vgl. § 4 der Verordnung des BMF, BGBl. II Nr. 193/2002, über die steuerliche Einstufung von Kraftfahrzeugen als Kleinlastkraftwagen und Kleinbusse).

B.3.8.1.7. Feuerwehrfahrzeuge

687

Von der Normverbrauchsabgabe sind Kraftfahrzeuge befreit, die vorwiegend (daher zu mehr als 80%) als Einsatzfahrzeuge der Feuerwehren verwendet werden. Näheres zur Befreiung von der Normverbrauchsabgabe für Feuerwehrfahrzeuge siehe Rz 123 bis 129.

B.3.8.1.8. Entwicklungsfahrzeuge

688

Seit 1. September 2022 sind Kraftfahrzeuge gemäß § 3 Abs. 3 Z 8 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 108/2022, die ausschließlich zu Erprobungs- und Entwicklungszwecken durch unternehmerisch tätige Fahrzeughersteller oder Fahrzeugentwickler verwendet werden, von der Normverbrauchsabgabe befreit.

Es handelt sich bei Erprobungs- und Entwicklungsfahrzeugen um Kraftfahrzeuge, die aufgrund ihrer Beschaffenheit und Ausstattung, insbesondere mit speziellen Messgeräten, ausschließlich zu Erprobungs- und Entwicklungszwecken verwendet werden können. In der Regel ist eine Benutzung der Straßen des öffentlichen Verkehrs bei diesen Kraftfahrzeugen nur aufgrund einer nach § 34 KFG 1967 erteilten Ausnahmegenehmigung zulässig, es ist eine besondere Lenkberechtigung erforderlich und es müssen Aufzeichnungen geführt werden bzw. müssen die Erprobungs- bzw. Entwicklungsfahrten entsprechend angemeldet werden.

Erprobungs- und Entwicklungsfahrzeuge können aufgrund der fehlenden Marktgängigkeit nicht verkauft werden. Serienfahrzeuge bzw. handelsübliche Kraftfahrzeuge, die aufgrund

© Bundesministerium für Finanzen

ihrer Beschaffenheit und Ausstattung auch für den Personen- oder Gütertransport verwendet werden können, sind von der Befreiung nicht umfasst.

B.3.8.2. Allgemeine Bestimmungen der Steuerbefreiungen für begünstigte Verwendungszwecke

689

Die Befreiung von der Normverbrauchsabgabe erfolgt in den Fällen des § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 im Wege der Vergütung nach § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991, wobei Voraussetzung ist, dass der begünstigte Verwendungszweck nachgewiesen wird. In diesem Zusammenhang ist auf § 12 der Zulassungsstellenverordnung (ZustV), BGBl. II Nr. 464/1998, hinzuweisen, wonach Anträge auf Zulassung, auf vorübergehende Zulassung oder auf Erteilung von Bewilligungen zur Durchführung von Überstellungsfahrten von Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder Anträge auf Ausgabe von Kennzeichentafeln für eingeschränkte Zulassung, Probefahrten oder für Anhänger mit ausländischem Kennzeichen bei den Zulassungsstellen mit einem Formblatt (Muster nach Anlage 3 der ZustV) einzubringen sind. Der Antragsteller hat die für ihn in Betracht kommenden Rubriken dieses Formblattes vollständig und wahrheitsgetreu auszufüllen, wobei auf dem Antragsformular auch die Erklärung über die beabsichtigte Verwendungsbestimmung des Kraftfahrzeuges (unter Angabe der Kennziffer nach Anlage 4 der ZustV) abzugeben ist.

Die Inanspruchnahme der Befreiung von der Normverbrauchsabgabe für einen begünstigten Verwendungszweck wird somit zur Voraussetzung haben, dass dieser auch im Zulassungsverfahren (Zulassungsschein) angegeben wird, soweit eine Verwendungsbestimmung für diesen begünstigten Zweck vorhanden ist (z.B. gewerbsmäßige Vermietung, Taxigewerbe, Ausflugswagen-, Stadtrundfahrten-, Mietwagen-, oder Gästewagengewerbe).

690

Die im § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 angeführten Steuerbefreiungen können bei Erfüllung von sämtlichen Tatbeständen des § 1 NoVAG 1991 zur Anwendung gelangen. Voraussetzung ist, dass das Kraftfahrzeug für einen oder mehrere begünstigte Verwendungszwecke genutzt wird.

691

Da die in § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 angeführten Steuerbefreiungen im Wege der Vergütung nach § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991 gewährt werden, ist bei Erwerb eines Neufahrzeuges bei einem inländischen Fahrzeughändler die Normverbrauchsabgabe grundsätzlich zunächst voll an das zuständige Finanzamt abzuführen. Die steuerbefreite Person kann im Anschluss einen Antrag (Formular NOVA 1 bzw. 2) auf Vergütung nach § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991 beim zuständigen Finanzamt stellen.

692

In Fällen, in denen die Normverbrauchsabgabe unmittelbar beim Finanzamt zu leisten ist (z.B. innergemeinschaftlicher Erwerb oder erstmalige Zulassung), wird die Steuerpflicht mit dem Vergütungsanspruch kompensiert. Näheres dazu siehe Rz 420.

693

Da die Steuerbefreiungen des § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 nur bei Verwirklichung eines der Tatbestände des § 1 NoVAG 1991 angewendet werden, können diese bei Erwerb eines Kraftfahrzeuges, welches im Inland bereits zum Verkehr zugelassen war und somit der Normverbrauchsabgabe unterlag, nicht angewendet werden (siehe Rz 1209 sowie Rz 1215). Dies ist üblicherweise bei inländischen Gebrauchtfahrzeugen sowie Kraftfahrzeugen mit einer Tageszulassung der Fall.

Hinsichtlich Kraftfahrzeugen mit einer Tageszulassung gilt dies jedoch nur bis zum Inkrafttreten des § 3 Abs. 2 Z 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 mit 1. Juli 2021. Seit diesem Zeitpunkt sind diese Kraftfahrzeuge von der Normverbrauchsabgabe befreit, womit eine Lieferung oder neuerliche Zulassung dieser Kraftfahrzeuge zu einer neuerlichen Verwirklichung einer der Tatbestände des § 1 NoVAG 1991 führt. Daher sind die Steuerbefreiungen des § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 nunmehr auch auf diese Kraftfahrzeuge anwendbar.

Zur Inanspruchnahme der Steuerbefreiungen nach § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 in Fällen des Leasings siehe Rz 1208, Rz 1210 sowie Rz 1219.

694

Die Steuerbefreiungen des § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 setzen voraus, dass das Kraftfahrzeug vorwiegend (mehr als 80%) für den begünstigten Zweck verwendet wird. Auch Fahrten, die mit dem Betrieb oder die für die Erhaltung des Kraftfahrzeuges unbedingt erforderlich sind (z.B. Fahrten zur Tankstelle oder zur Werkstätte), sind als Verwendungen für die begünstigten Zwecke anzusehen.

Anderes gilt in Bezug auf nach § 3 Abs. 3 Z 8 NoVAG 1991 befreite Kraftfahrzeuge, die ausschließlich zu Erprobungs- und Entwicklungszwecken durch unternehmerisch tätige Fahrzeughersteller oder Fahrzeugentwickler verwendet werden. Aufgrund des Wortlauts der Befreiungsbestimmung sowie aufgrund der Beschaffenheit und Ausstattung solcher Kraftfahrzeuge, dürfen diese für keine anderen Zwecke verwendet werden.

695

Wird der begünstigte Verwendungszweck beendet, kommt es regelmäßig zu einer (nachträglichen) Steuerpflicht nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 (siehe Rz 445 bis 455).

© Bundesministerium für Finanzen

696

Gemäß § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 ist bei der Lieferung, beim Eigenverbrauch, bei der Nutzungsänderung oder der neuerlichen Zulassung eines zuvor gemäß § 3 NoVAG 1991 befreiten Kraftfahrzeuges die Normverbrauchsabgabe nach jener Rechtslage zu bemessen, die im Zeitpunkt der erstmaligen (befreiten) Zulassung anzuwenden war. Dabei ist für die Bonus-Malus-Berechnung und den Abzugsbetrag die Wertentwicklung des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen (siehe Rz 936).

697

Näheres zur Inanspruchnahme und Durchführung der Vergütung nach § 12 NoVAG 1991, siehe Rz 1200 bis 1221.

B.3.9. Botschaften, Konsulate, Internationale Organisationen, Diplomaten usw.

698

Näheres zur Befreiung von der Normverbrauchsabgabe für Botschaften, Konsulate, Internationale Organisationen und Diplomaten siehe Rz 350 bis 379.

Randzahlen 699 bis 749: *derzeit frei*

B.4. Abgabenschuldner (§ 4 NoVAG 1991)

B.4.1. Lieferung (§ 4 Z 1 NoVAG 1991)

750

Abgabenschuldner ist im Falle der Lieferung (§ 1 Z 1 und 4 NoVAG 1991) der Unternehmer (im Regelfall der Fahrzeughändler), der die Lieferung ausführt. Wirtschaftlich trifft die Steuerlast im Wege einer Überwälzung der Steuer den Erwerber des Kraftfahrzeuges.

Unternehmer ist, wer eine gewerbliche oder berufliche Tätigkeit selbstständig ausübt (§ 2 Abs. 1 UStG 1994). Für die Auslegung des Unternehmerbegriffes gelten auch für Zwecke der Normverbrauchsabgabe die Grundsätze des Umsatzsteuerrechts (siehe Rz 402 ff sowie UStR 2000 Rz 181 bis Rz 209).

B.4.2. Innergemeinschaftlicher Erwerb (§ 4 Z 1a NoVAG 1991)

751

Abgabenschuldner im Falle des innergemeinschaftlichen Erwerbs gemäß Art. 1 UStG 1994 ist der Erwerber (AbgÄG 2010 ab 1. Juli 2010). Erwerber ist der Empfänger der Lieferung (vgl. UStR 2000 Rz 3581). Dies kann ein Unternehmer (Erwerb für das Unternehmen) oder im Fall eines Neufahrzeuges gemäß Art. 1 Abs. 8 UStG 1994 auch ein Nichtunternehmer sein (siehe Rz 411 bis 420).

B.4.3. Erstmalige Zulassung (§ 4 Z 2 NoVAG 1991)

752

Führt die erstmalige Zulassung zum Verkehr im Inland zum Entstehen der Steuerschuld (z.B. Eigenimport, Widmung eines Kraftfahrzeuges als Anlagevermögen des Fahrzeughändlers), so ist derjenige, für den das Kraftfahrzeug nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen (vgl. § 37 KFG 1967 idgF) zugelassen wird bzw. zuzulassen wäre, der Abgabenschuldner. Gleiches gilt, wenn es nach einem Steuerbefreiungstatbestand gemäß § 3 Abs. 2 Z 1 NoVAG 1991 (Ausfuhrlieferung oder Lieferung in das übrige Unionsgebiet) oder einer Vergütung gemäß § 12 Abs. 1 Z 1 oder 2 oder § 12a NoVAG 1991 neuerlich zu einer Zulassung im Inland kommt oder eine Zulassung vorzunehmen wäre.

753

Wird bei einer Tageszulassung der Zeitraum von drei Monaten überschritten, dann entsteht die Steuerschuld mit dem Tag der Überschreitung dieser Frist. Abgabenschuldner ist in diesem Fall der Unternehmer, der die Tageszulassung zuvor vorgenommen hat und dafür die Befreiung nach § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 in Anspruch genommen hat.

754

An der Abgabenschuld des Zulassungsbesitzers ändert sich auch nichts, wenn eine andere Person die Abgabenerklärung abgibt und die Normverbrauchsabgabe abführt. Diese andere Person kann schon mangels Zulassung des Kraftfahrzeuges auf sich selbst nicht Abgabenschuldner im Sinne des § 4 Z 2 NoVAG 1991 sein.

755

Wird das Kraftfahrzeug für mehrere Personen zugelassen, so sind diese Gesamtschuldner im Sinne des § 6 Abs. 1 BAO. Die Inanspruchnahme der Gesamtschuldner liegt im Ermessen der Abgabenbehörde (vgl. § 20 BAO).

756

Im Falle des grenzüberschreitenden Leasings ist für das Kraftfahrzeug Normverbrauchsabgabe zu entrichten (dauernder Standort in Österreich). Das Kraftfahrzeug kann in diesen Fällen sowohl auf die Leasinggesellschaft als auch auf den Leasingnehmer mit Wohnsitz im Inland zugelassen werden. Wird das Kraftfahrzeug auf die ausländische Leasinggesellschaft zugelassen, ist diese Abgabenschuldner (§ 4 Z 2 NoVAG 1991).

Im Fall der Verwendung des Kraftfahrzeuges im Inland, wenn es nach dem Kraftfahrgesetz zuzulassen wäre (widerrechtliche Verwendung - § 1 Z 3 NoVAG 1991), sind Abgabenschuldner (als Gesamtschuldner gemäß § 6 Abs. 1 BAO) der Zulassungsbesitzer und derjenige, der das Kraftfahrzeug im Inland verwendet (§ 4 Z 3 NoVAG 1991). Damit kommen beide Personen als Abgabenschuldner in Betracht.

© Bundesministerium für Finanzen

757

Abgabenschuldner bei Menschen mit Behinderungen im Unternehmerfall nach zwei Wochen

Voraussetzung für die Befreiung für Menschen mit Behinderungen ist, dass der Mensch mit Behinderung für das Kraftfahrzeug die Steuerbefreiung gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 in Anspruch nimmt. Hierfür muss dem Unternehmer eine Bescheinigung vorgelegt werden.

Wird diese Bescheinigung nicht innerhalb von zwei Wochen ab Lieferung vorgelegt, geht die Steuerschuld auf den Empfänger der Leistung über. Dies wird grundsätzlich der Käufer des Kraftfahrzeuges sein, somit ist dieser dann auch Abgabenschuldner.

In Fall des Übergangs der Steuerschuld hat der Unternehmer das Kraftfahrzeug in der Genehmigungsdatenbank zu sperren und das zuständige Finanzamt über den Übergang der Steuerschuld in Kenntnis zu setzen (siehe Rz 225 f).

758

Abgabenschuldner bei Menschen mit Behinderungen im Nichtunternehmerfall

In jenen Fällen, in denen die Normverbrauchsabgabe beim zuständigen Finanzamt durch den Menschen mit Behinderung entrichtet werden muss, ist im Fall des Eigenimports jene Person Abgabenschuldner, für die das Kraftfahrzeug zugelassen wird, und bei einem innergemeinschaftlichen Erwerb eines Neufahrzeuges der Erwerber. Um die Steuerbefreiung in Anspruch nehmen zu können, ist die Bescheinigung bezüglich der Steuerbefreiung gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 innerhalb von zwei Wochen beim zuständigen Finanzamt vorzulegen.

Widrigenfalls ist die Normverbrauchsabgabe der Person, die die Befreiung unberechtigt in Anspruch genommen hat, vorzuschreiben. Im Falle des grenzüberschreitenden Leasings (siehe Rz 756) kann die Befreiung nur in Anspruch genommen werden, wenn das Kraftfahrzeug auf den Menschen mit Behinderung zugelassen wird, da dieser die Bescheinigung bezüglich der Steuerbefreiung gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 vorlegen muss.

759

Abgabenschuldner bei fiktiver Zulassung

Bei der fiktiven erstmaligen Zulassung (siehe Rz 36 bis 64 sowie Rz 444) ist jene Person als Abgabenschuldner für die Normverbrauchsabgabe heranzuziehen, welche das Kraftfahrzeug ohne Zulassung im Inland verwendet, obwohl es nach dem KFG 1967 zuzulassen wäre (vgl. VwGH 27.01.2010, 2009/16/0107). Als Verwender des Kraftfahrzeuges ist jene Person zu verstehen, welche das Kraftfahrzeug auf eigene Rechnung in Gebrauch nehmen kann und

die Verfügungsgewalt über das Kraftfahrzeug innehat (vgl. OGH, 18.10.2000, 9 Ob A 150/00z).

Bei der Verwirklichung des Normverbrauchsabgabe-Tatbestandes kommt es nicht darauf an, ob das Kraftfahrzeug für diese Person überhaupt zugelassen werden könnte oder wem der rechtliche Besitz des Kraftfahrzeuges zukommt (vgl. VwGH 27.01.2010, 2009/16/0107).

Siehe Rz 36 bis 64 zum Begriff des Verwenders und der widerrechtlichen Verwendung.

B.4.4. Änderung der Verhältnisse

760

Steuerschuldner ist

- im Falle einer Lieferung derjenige, der ein bisher gemäß § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 steuerbefreites Kraftfahrzeug veräußert (z.B. Verkauf eines Taxifahrzeuges durch einen Taxiunternehmer) (beachte: abweichend bei Menschen mit Behinderungen, siehe Rz 233 und 258, sowie bei Diplomaten, siehe Rz 367 f);
- in den anderen Fällen des § 1 Z 4 NoVAG 1991 derjenige, der den Eigenverbrauch (z.B. Entnahme eines Fahrschulkraftfahrzeuges) oder die Änderung der begünstigten Nutzung von nach § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 befreiten Kraftfahrzeugen (z.B. Überführung eines Vorführkraftfahrzeuges in den innerbetrieblichen Fuhrpark, Rückstellung eines Taxi-Kraftfahrzeuges an die Leasinggesellschaft, Betriebsaufgabe einer Fahrschule) bewirkt;
- im Fall einer Lieferung eines zuvor gemäß § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 befreiten Kraftfahrzeuges der Fahrzeughändler.

761

Auch im Fall, dass die Dreimonatsfrist für die Inanspruchnahme der Befreiung für Tageszulassungen vom Fahrzeughändler überschritten wird, wird dieser Fahrzeughändler zum Steuerschuldner, da hierbei der Tatbestand nach § 1 Z 3 lit. b NoVAG 1991 ausgelöst wird.

762

Einen steuerbaren Vorgang in Bezug auf eine Änderung der begünstigten Nutzung von nach § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 befreiten Kraftfahrzeugen kann nur der Unternehmer tätigen, der nach § 4 Z 1 NoVAG 1991 auch allein als Abgabenschuldner in Betracht kommt (VwGH 09.02.2005, 2001/13/0042).

> *Beispiel 1:*
>
> *Wird infolge des Todes des Taxiunternehmers das Taxiunternehmen aufgegeben, kommt es hinsichtlich der bisher gemäß § 3 Abs. 3 Z 3 NoVAG 1991 befreiten Taxifahrzeuge zu einer Änderung der begünstigten Nutzung und somit zu einem Steuertatbestand im Sinne des § 1*

Z 4 NoVAG 1991. Steuerschuldner ist der Erbe als Gesamtrechtsnachfolger des Verstorbenen.

Beispiel 2:

Gerät der Taxiunternehmer in Konkurs und wird im Zuge des Insolvenzverfahrens das Kraftfahrzeug an den Leasinggeber zurückgestellt, liegt eine Änderung der Verhältnisse nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 vor. Steuerschuldner ist der Gemeinschuldner (Taxiunternehmer).

Randzahlen 763 bis 799: *derzeit frei*

B.5. Bemessungsgrundlage (§ 5 NoVAG 1991)

B.5.1. Übersichtstabelle

800

In dieser Tabelle werden die in § 1 NoVAG 1991 behandelten Tatbestände der Normverbrauchsabgabe mit der jeweiligen Bemessungsgrundlage dargestellt.

Handlung	NoVA-Tatbestand	Bemessungsgrundlage	Randzahlen
Inländische Lieferung	§ 1 Z 1 und Z 4	Entgelt iSd § 4 UStG 1994	Rz 801 - 805
Innergemeinschaftlicher Erwerb	§ 1 Z 2	Entgelt iSd § 4 UStG 1994	Rz 801 - 805
Erwerb eines Gebrauchtfahrzeug aus EU-Raum durch Privaten	§ 1 Z 3	Gemeiner Wert (Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert) oder Kaufpreis	Rz 806 - 814
Eigenimport (z.B. Übersiedlung) eines Kraftfahrzeuges aus dem EU-Raum	§ 1 Z 3	Gemeiner Wert (Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert)	Rz 806 - 811
Erwerb eines Gebrauchtfahrzeuges aus dem EU-Raum durch Privaten bei befugtem Fahrzeughändler	§ 1 Z 3	Gemeiner Wert (hier Anschaffungspreis)	Rz 812 - 814
Eigenimport oder Erwerb eines Kraftfahrzeuges aus einem Drittland	§ 1 Z 3	Bemessungsgrundlage der Einfuhrumsatzsteuer oder gemeiner Wert (Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert)	Rz 815 - 816
Nutzungsänderung	§ 1 Z 4	Gemeiner Wert (Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert)	Rz 817

B.5.2. Lieferung und innergemeinschaftlicher Erwerb von Kraftfahrzeugen

B.5.2.1. Allgemeines

801

Die Normverbrauchsabgabe wird in allen Fällen der inländischen Lieferung (§ 1 Z 1 und 4 NoVAG 1991; siehe Rz 400 bis 410 sowie Rz 450 f) und in den Fällen des innergemeinschaftlichen Erwerbes (§ 1 Z 2 NoVAG 1991; siehe Rz 411 bis 420) vom Entgelt im Sinne des § 4 UStG 1994 bemessen. Nach § 4 Abs. 1 UStG 1994 ist Entgelt alles, was der Empfänger einer Lieferung aufzuwenden hat, um die Lieferung zu erhalten. Die Bemessungsgrundlage umfasst somit den Kaufpreis für die Grundausstattung des Kraftfahrzeuges, für die Sonderausstattungen (z.B. ABS, Airbag, Klimaanlage, Navigationssystem, Einparkhilfe usw.) und grundsätzlich auch für das mitgelieferte Zubehör (z.B. Autoradio).

802

Die Umsatzsteuer und die Normverbrauchsabgabe selbst sind nicht Teil der Bemessungsgrundlage der Normverbrauchsabgabe. Eine allfällige ausländische Abgabe für Kraftfahrzeuge darf nicht auf die Normverbrauchsabgabe angerechnet werden.

B.5.2.2. Mitgeliefertes Zubehör

803

Für die Beurteilung, ob mitgeliefertes Zubehör der Normverbrauchsabgabe zu unterziehen ist oder nicht, sind nachstehende Kriterien maßgeblich:

- Hinsichtlich der unter § 2 NoVAG 1991 fallenden Kraftfahrzeuge unterliegt jedenfalls derjenige Lieferumfang, den der Importeur bzw. der Erzeuger an den Einzelhändler erbringt, bei der Lieferung an den Abnehmer der Normverbrauchsabgabe.
- Erbringt ein Einzelhändler nach Übernahme des Kraftfahrzeuges vom Erzeuger, Importeur oder Großhändler am Kraftfahrzeug Leistungen im Auftrag seines Abnehmers, so ist davon auszugehen, dass diese Leistungen nicht der Normverbrauchsabgabe unterliegen, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:
  - Die Leistung erfolgt über individuellen Auftrag eines konkreten Abnehmers bzw. Leasingnehmers und nicht in Form eines "Sondermodells", das als besondere Ausstattungsvariante allgemein angeboten wird.
  - Es wird für die Leistung ein getrenntes und angemessenes Entgelt in Rechnung gestellt.
  - Es handelt sich tatsächlich um eine Zusatzausstattung zur normverbrauchsabgabepflichtigen Grundausstattung und nicht um den Ersatz von Teilen der Grundausstattung.

Unter den genannten Voraussetzungen können z.B. die Lieferung und der Einbau eines Autoradios, von Zusatzscheinwerfern oder Zusatzspoilern, einer Alarmanlage, die Lieferung von zusätzlichen Reifen und ähnliche Zusatzleistungen bzw. zusätzliches Zubehör bei der Bemessung der Normverbrauchsabgabe außer Betracht bleiben. Dagegen fällt beispielsweise der Einbau eines Sportlenkrades statt des serienmäßigen Lenkrades oder die Montage von Sportreifen an Stelle der serienmäßigen Reifen gegen einen entsprechenden Aufpreis nicht in den Anwendungsbereich dieser Regelung und ist daher mit dem Kraftfahrzeug normverbrauchsabgabepflichtig.

804

Erbringt ein Importeur oder Großhändler, der zugleich Einzelhändler ist, derartige Leistungen als Einzelhändler, können aber "reine" Einzelhändler solche Leistungen nicht anbieten, dann unterliegen die entsprechenden Leistungen der Normverbrauchsabgabe. Dies wäre beispielsweise dann der Fall, wenn der Importeur an andere Einzelhändler die Kraftfahrzeuge mit Klimaanlage ausliefert, während er selbst als Einzelhändler Klimaanlagen im Auftrag des Kunden einbaut.

805

Die Verlängerung der Werksgarantie für ein Kraftfahrzeug durch eine Zahlung an den Fahrzeughändler ("Extragarantie" bzw. "erweiterte" Garantie) ist neben der Lieferung des Kraftfahrzeuges als eigenständige Hauptleistung zu qualifizieren (vgl. BFH 16.01.2003, V R 16/02). Die dafür bezahlten Beträge gehören nicht zum normverbrauchsabgabepflichtigen Entgelt. Weiters unterliegt ein Servicepaket, welches Serviceleistungen einschließlich Reparaturkosten gegen ein pauschales Entgelt beinhaltet, nicht der Normverbrauchsabgabe, wenn dafür ein getrennter Vertrag und somit ein vom Anschaffungspreis getrenntes Entgelt vereinbart wird. In diesem Fall wird ein Entgelt für allfällig später auftretende, nicht der Normverbrauchsabgabe unterliegende Leistungen im Vorhinein vereinbart und entrichtet, wobei das Kostenrisiko der Leistungserbringer trägt.

B.5.3. Gemeiner Wert

B.5.3.1. Allgemeines

806

In allen Fällen, in denen die Steuerschuld nicht auf Grund einer inländischen Lieferung oder eines innergemeinschaftlichen Erwerbs entsteht (z.B. Eigenimport, Änderung der Verhältnisse durch Nutzungsänderung, Eigenverbrauch), ist die Bemessungsgrundlage der gemeine Wert ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente. Der gemeine Wert ist nach § 10 BewG 1955 zu ermitteln und wird demnach durch den Einzelveräußerungspreis im Zeitpunkt des Entstehens der Steuerschuld bestimmt. Dabei sind alle Umstände, die den Preis beeinflussen, zu berücksichtigen. Ungewöhnliche oder

persönliche Verhältnisse sind nicht zu berücksichtigen. Nach der Rechtsprechung des VwGH handelt es sich beim gemeinen Wert um eine fiktive Größe, welche nach objektiven Gesichtspunkten zu bestimmen ist, wobei es diesbezüglich auf die im gewöhnlichen Geschäftsverkehr angewandten Handelspreise (Listenpreise) ankommt (vgl. VwGH 15.03.2001, 98/16/0205; VwGH 04.11.1994, 94/16/0156).

B.5.3.2. Fahrzeugimport aus dem EU-Raum

807

Bei Import eines Kraftfahrzeuges aus dem übrigen Unionsgebiet ist der gemeine Wert als Bemessungsgrundlage heranzuziehen, wenn ein Gebrauchtfahrzeug durch einen inländischen Nichtunternehmer aus dem EU-Raum erworben wird oder ein Neu- oder Gebrauchtfahrzeug ohne unmittelbar vorangegangenen Erwerbsvorgang (z.B. bei Übersiedlung) nach Österreich eingebracht wird. In Fällen des innergemeinschaftlichen Erwerbs wird die Normverbrauchsabgabe dagegen vom Entgelt im Sinne des § 4 UStG 1994 bemessen (siehe Rz 801).

808

Nach der Rechtsprechung des EuGH ist Art. 90 EG (nunmehr Art. 110 AEUV) dahin auszulegen, dass er einer Verbrauchsabgabe wie der Normverbrauchsabgabe-Grundabgabe nicht entgegensteht, soweit deren Beträge den tatsächlichen Wertverlust der von einer Privatperson eingeführten gebrauchten Kraftfahrzeuge genau widerspiegeln und die Erreichung des Zieles ermöglichen, derartige Kraftfahrzeuge so zu besteuern, dass auf keinen Fall der Betrag der Restabgabe überschritten wird, der im Wert gleichartiger, im Inland bereits zugelassener Gebrauchtfahrzeuge enthalten ist (EuGH 29.04.2004, Rs C-387/01, *Weigel und Weigel*).

Nach dem zitierten Urteil des EuGH obliegt es dem nationalen Gericht, zu prüfen, ob die Methode, bei der der gemeine Wert zugrunde gelegt wird, diesen gemeinschaftsrechtlichen Erfordernissen entspricht. Der VwGH hat die nach der Verwaltungspraxis unter Heranziehung des Mittelwertes der Eurotax-Notierungen ermittelten Bemessungsgrundlagen der Normverbrauchs-Grundabgabe als gemeinschaftsrechtlich zulässig erachtet (VwGH 25.05.2004, 2004/15/0061).

809

Zur Ermittlung des gemeinen Wertes für Gebrauchtfahrzeuge können im Sinne der Rechtsprechung des EuGH und des VwGH somit im Inland anerkannte Fahrzeugbewertungslisten herangezogen werden. Sofern diese die unten angeführten Kriterien an eine Fahrzeugbewertung erfüllen, können daher bspw. Fahrzeugbewertungslisten wie Eurotax oder Autopreisspiegel herangezogen werden. Als gemeiner Wert gilt dabei der Mittelwert zwischen dem Händler-Einkaufspreis und dem

Händler-Verkaufspreis (jeweils ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente). Dieser Mittelwert entspricht in der Regel jenem Preis, der bei einer Veräußerung des importierten Kraftfahrzeuges an einen privaten inländischen Abnehmer (= Einzelveräußerungspreis im Sinne des § 10 BewG 1955) zu erzielen ist.

Die Fahrzeugbewertung muss enthalten:

- das konkret bewertete Kraftfahrzeug (Fahrzeugidentifikationsnummer, Marke, Modell, Typ, Baureihe, Baujahr, Erstzulassungsdatum, Kilometerstand);
- den Bewertungsstichtag;
- die Wertbestimmungsmerkmale, insbesondere ob im Bewertungsergebnis eine Umsatzsteuer- bzw. Normverbrauchsabgabekomponente enthalten ist und wie diese berechnet wurde;
- den Mittelwert zwischen dem Händler-Einkaufspreis und dem Händler-Verkaufspreis.

Dem Abgabepflichtigen steht es jedoch frei, den Grund für eine Abweichung bzw. das Vorliegen eines geringeren gemeinen Wertes konkret nachzuweisen. Als Nachweis des gemeinen Wertes für Gebrauchtfahrzeuge können daher unter anderem auch fundierte Gutachten von dazu befugten, allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen vorgelegt werden. Gelingt dieser Nachweis nicht, bleibt es beim Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert als gemeinem Wert (NoVA-Bemessungsgrundlage).

Beispiel:

Im Rahmen der Übersiedlung im September 2021 verbringt ein deutscher Staatsbürger als Übersiedlungsgut einen Personenkraftwagen (Erstzulassung in Deutschland: Dezember 2020, NoVA: 10%, CO_2-Emissionswert: 165 g/km, Abzugsposten § 6 Abs. 3 NoVAG 1991: 350 Euro) nach Österreich und beantragt die inländische Zulassung zum Verkehr. Da es sich um ein Kraftfahrzeug handelt, welches unmittelbar aus dem übrigen Unionsgebiet in das Inland gebracht wurde und im übrigen Unionsgebiet zugelassen war, ist die Steuer nach jener Rechtslage zu bemessen, die im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung des Kraftfahrzeuges im übrigen Unionsgebiet im Inland anzuwenden gewesen wäre. Dabei ist für die Bonus-Malus-Berechnung und den Abzugsbetrag die Wertentwicklung des Fahrzeuges zu berücksichtigen (siehe Rz 930 ff) Da neben dem gemeinen Wert kein Neuwagenwert vorliegt, ist die Wertentwicklung über eine Achtelung zu berücksichtigen.

Fahrzeugbewertungsliste-Händlereinkauf	*22.000,00 Euro*
Fahrzeugbewertungsliste-Händlerverkauf	*26.000,00 Euro*
(dividiert durch 2)	*48.000,00 Euro*
Mittelwert inkl. USt und NoVA	*24.000,00 Euro*

Mittelwert inkl. USt und NoVA	*24.000,00 Euro*
plus Abzugsposten	*+ 350,00 Euro**
plus Bonus	*+ 0,00 Euro*

minus Malus	*- 0,00 Euro*
Zwischensumme inkl. USt und NoVA	*24.350,00 Euro*

** Abzugsposten: Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Abzugsposten um ein Achtel reduziert. Da seit Dezember 2020 nicht mehr als ein Jahr vergangen ist (Zulassung in Österreich im September 2021), wird der gesamte Abzugsposten berücksichtigt.*

Berechnung Steuersatz:

$$\frac{165\ g/km - 115\ g/km}{5} = 10\%$$

Zwischensumme inkl. USt und NoVA	*24.350,00 Euro*
Mittelwert ohne USt und NoVA (24.350/1,30)*	***18.730,77 Euro***
Davon 10% NoVA (abzüglich € 350)	***1.523,07 Euro***
Davon 20% Umsatzsteuer	*3.746,15 Euro*

** (1,30 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 10% Normverbrauchsabgabe)*

*Als **Normverbrauchsabgabe-Bemessungsgrundlage** ist der Betrag von **18.730,77 Euro** heranzuziehen. Beantragt der Abgabepflichtige eine geringere Bemessungsgrundlage, muss er den geringeren gemeinen Wert nachweisen (z.B. Vorliegen eines wesentlichen Karosserieschadens).*

810

Wird das Gebrauchtfahrzeug durch einen Nichtunternehmer im EU-Raum käuflich erworben (beim Erwerb von Neufahrzeugen sowie bei Erwerb von Gebrauchtfahrzeugen durch einen Unternehmer handelt es sich um einen innergemeinschaftlichen Erwerb (siehe Rz 411 ff)), kann grundsätzlich der Kaufpreis als gemeiner Wert herangezogen werden. Die Heranziehung dieser Größe ist gerechtfertigt, da anzunehmen ist, dass bei der Kaufpreisfindung die wertvermindernden als auch werterhöhenden Komponenten berücksichtigt wurden, der bezahlte Kaufpreis somit grundsätzlich jenem Wert entspricht, welcher „nach der Beschaffenheit des Wirtschaftsgutes“ bei einer Veräußerung zu erzielen wäre (§ 10 BewG 1955). Der Vergleich mit den inländischen Fahrzeugbewertungslisten-Notierungen (z.B. Eurotax- oder Autopreisspiegel-Mittelwert) ist auf Nettobasis vorzunehmen, da (auch) bei einer inländischen Lieferung das (Netto-)Entgelt im Sinne des UStG 1994 Normverbrauchsabgabe-Bemessungsgrundlage ist. Soweit im Kaufpreis eine ausländische Umsatzsteuerkomponente enthalten ist, kann diese daher ausgeschieden werden. Dies wird dann der Fall sein, wenn das Kraftfahrzeug von einer Privatperson erworben wurde. Ist der Verkäufer ein Unternehmer, muss dieser Umstand aus der Rechnung ersichtlich sein (gesonderter Ausweis der ausländischen Umsatzsteuer bzw. Hinweis auf die Differenzbesteuerung). Liegt der Kaufpreis allerdings unter dem Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente), bildet der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert als gemeiner Wert die Normverbrauchsabgabe-Bemessungsgrundlage. Dem Abgabepflichtigen

steht es jedoch in diesen Fällen frei, den Grund für eine Abweichung bzw. das Vorliegen eines geringeren gemeinen Wertes konkret nachzuweisen, sodass der niedrigere Kaufpreis als Bemessungsgrundlage herangezogen werden kann. (Bei einem Erwerb bei einem befugten Fahrzeughändler im übrigen Unionsgebiet siehe Rz 812.)

Beispiel:

Eine inländische Privatperson kauft im Oktober 2021 in Deutschland einen Gebrauchtwagen, (Erstzulassung in der EU: April 2017, NoVA-Satz: 10%, CO_2-Emissionswert: 140 g/km (kein CO_2-Malus), Abzugsposten § 6 Abs. 3 NoVAG 1991: 300 Euro)

a) bei einem Unternehmer um 30.940 Euro (in der Rechnung werden 26.000 Euro zzgl. 4.940 Euro dUSt (19%) ausgewiesen)

b) bei einer Privatperson um 28.560 Euro (kein gesonderter Ausweis der dUSt im Kaufvertrag)

Nach Überstellung nach Österreich wird das Kraftfahrzeug im November 2021 zum Verkehr im Inland zugelassen.

Fahrzeugbewertungsliste-Händlereinkauf	*31.000,00 Euro*
Fahrzeugbewertungsliste-Händlerverkauf	*35.000,00 Euro*
(dividiert durch 2)	*66.000,00 Euro*
Mittelpreis inkl. USt und NoVA	*33.000,00 Euro*

Mittelwert inkl. USt und NoVA	*33.000,00 Euro*
plus Abzugsposten	*+ 150,00 Euro**
plus Bonus	*+ 0,00 Euro*
minus Malus	*- 0,00 Euro*
Zwischensumme inkl. USt und NoVA	*33.150,00 Euro*

** Abzugsposten: Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Abzugsposten um ein Achtel reduziert. Da seit April 2017 mehr als vier ganze Jahre vergangen ist (Zulassung in Österreich im November 2021), werden nur vier Achtel des Abzugspostens berücksichtigt. (300 Euro dividiert durch 8 mal 4).*

Berechnung Steuersatz:

$$\frac{140\ g/km - 90\ g/km}{5} = 10\%$$

Zwischensumme inkl. USt und NoVA	*33.150,00 Euro*
Mittelwert ohne USt und NoVA (33.150/1,30)*	***25.500,00 Euro***
Davon 10% NoVA (abzüglich € 150)	***2.400,00 Euro***
Davon 20% Umsatzsteuer	*5.100,00 Euro*

** (1,30 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 10% Normverbrauchsabgabe)*

Grundsätzlich ist in beiden Fällen der ausländische Kaufpreis (ohne Umsatzsteuerkomponente) als gemeiner Wert und damit als Bemessungsgrundlage für die Normverbrauchsabgabe heranzuziehen. Im Fall a) gelangt somit der Netto-Kaufpreis (26.000 Euro) für die Normverbrauchsabgabe-Bemessung zum Ansatz. Da jedoch im Fall b) der Netto-Kaufpreis von 24.000 Euro (28.560 minus 4.560 (19% dUSt) = 24.000) unter dem Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (z.B. Eurotax oder Autopreisspiegel) von 25.500 Euro (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) liegt, ist letzterer als Normverbrauchsabgabe-Bemessungsgrundlage anzusetzen. Dem Abgabepflichtigen steht es in beiden Fällen frei, einen geringeren gemeinen Wert nachzuweisen.

811

Zur Bemessung der Normverbrauchsabgabe im Fall der Differenzbesteuerung – siehe näher Rz 812 sowie Rz 1021 bis 1023.

B.5.3.2.1. Erwerb bei befugtem Fahrzeughändler aus dem EU-Raum

812

Wird ein Gebrauchtfahrzeug im übrigen Unionsgebiet bei einem befugten Fahrzeughändler erworben, dann gilt der Anschaffungspreis als gemeiner Wert (§ 5 Abs. 2 NoVAG 1991).

Der Kaufpreis (Anschaffungspreis) gilt somit in diesen Fällen als gemeiner Wert, und zwar ungeachtet dessen, wie weit dieser Wert vom tatsächlichen gemeinen Wert abweicht. Vorausgesetzt ist, dass eine Rechnung vorliegt, aus der sich zweifelsfrei ersehen lässt, dass der Lieferer ein befugter Fahrzeughändler ist. Den Käufer trifft in diesem Zusammenhang eine erhöhte Mitwirkungspflicht. Weiters dürfen keine Indizien vorliegen, die auf eine "Gefälligkeitsrechnung" schließen lassen, die mit dem tatsächlich entrichteten Entgelt nicht übereinstimmt (auffällige Abweichung von den inländischen Listenpreisen).

Im Falle der Differenzbesteuerung kann die ausländische Umsatzsteuerkomponente ausgeschieden werden.

Beispiel:

Eine inländische Privatperson kauft im Juni 2020 in Deutschland einen Gebrauchtwagen bei einem befugten Fahrzeughändler um 30.940 Euro (in der Rechnung wird auf die Anwendung der Differenzbesteuerung hingewiesen).

Grundsätzlich ist der ausländische Kaufpreis (ohne Umsatzsteuerkomponente; 30.940 Euro minus dUSt von 19% iHv. 4.940 Euro = 26.000 Euro) als gemeiner Wert und damit als Bemessungsgrundlage für die Normverbrauchsabgabe heranzuziehen. Unabhängig davon, ob sich auf Basis der inländischen Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwerte ein gemeiner Wert von beispielsweise 26.500 Euro ableitet, ist der tatsächliche Kaufpreis Grundlage für die Bemessung der Normverbrauchsabgabe. In diesem Fall gelangt somit der Wert von 26.000 Euro für die Bemessung der Normverbrauchsabgabe zum Ansatz.

813

In Fällen, in denen ein Kraftfahrzeug vom konzernangehörigen Vermieter mit Sitz im übrigen Unionsgebiet bei einem befugten Fahrzeughändler, welcher sich ebenfalls im übrigen Unionsgebiet befindet, erworben wird und im Weiteren (gleich anschließend) einer anderen Person im Inland (jedoch auch konzernangehörig) überlassen wird, ist im Sinne der EuGH-Rechtsprechung (EuGH 5.10.1994, Rs C-381/93, *Kommission/Frankreich*, Rz 17) der Anschaffungspreis als Obergrenze des gemeinen Wertes heranzuziehen.

Beispiel:

Die A-GmbH ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit Sitz in Deutschland und einer Betriebsstätte in Österreich. Sie ist Teil eines Konzerns, zu dem auch die X-GmbH gehört, die ebenfalls den Sitz der Gesellschaft in Deutschland hat.

Die X-GmbH erwirbt von einem Hersteller in Deutschland Kraftfahrzeuge für den gesamten Konzern und bekommt deshalb einen Rabatt von 45%.

Zum Teil werden diese Kraftfahrzeuge (Pkw) auch der A-GmbH als Mietfahrzeuge in Österreich zur Verfügung gestellt. Über die Nutzungsüberlassung von Dienstfahrzeugen innerhalb des Konzerns schließen die X-GmbH und die A-GmbH einen Rahmenmietvertrag für Österreich ab.

Die A-GmbH lässt die Kraftfahrzeuge für sich in Österreich zum Verkehr zu.

In dieser besonderen Sachverhaltskonstellation ist auf Grund der EuGH-Rechtsprechung der rabattierte Anschaffungspreis als obere Grenze des gemeinen Wertes heranzuziehen.

814

Bei einem befugten Fahrzeughändler handelt es sich um eine Person, die regelmäßig mit Kraftfahrzeugen handelt und dazu nach der für ihn geltenden Rechtslage auch berechtigt ist. Ein befugter Fahrzeughändler kann den Kraftfahrzeughandel nicht nur als Hauptgewerbe, sondern auch als Nebengewerbe betreiben. Werden allerdings nur gelegentliche und ausnahmsweise Veräußerungen von Kraftfahrzeugen getätigt, handelt es sich nicht um einen befugten Fahrzeughändler.

B.5.3.3. Fahrzeugimport aus einem Drittland

815

Wird ein Kraftfahrzeug durch einen Nichtunternehmer im Drittland käuflich erworben, kann grundsätzlich der Kaufpreis als gemeiner Wert herangezogen werden. Die Heranziehung dieser Größe ist gerechtfertigt, da anzunehmen ist, dass bei der Kaufpreisfindung die wertvermindernden als auch werterhöhenden Komponenten berücksichtigt wurden, der bezahlte Kaufpreis somit grundsätzlich jenem Wert entspricht, welcher „nach der Beschaffenheit des Wirtschaftsgutes“ bei einer Veräußerung zu erzielen wäre (§ 10 BewG 1955).

Der Vergleich mit den inländischen Fahrzeugbewertungslisten-Notierungen (z.B. Eurotax- oder Autopreisspiegel-Mittelwert) ist auf Nettobasis vorzunehmen, da (auch) bei einer inländischen Lieferung das (Netto-)Entgelt im Sinne des UStG 1994 Normverbrauchsabgabe-Bemessungsgrundlage ist. Soweit im Kaufpreis eine ausländische Umsatzsteuerkomponente enthalten ist, ist diese auszuscheiden. Dies wird dann der Fall sein, wenn das Kraftfahrzeug von einer Privatperson erworben wurde.

Ist der Kaufpreis geringer als der inländische Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente), ist der Fahrzeugbewertungs-Mittelwert grundsätzlich für die Bemessung der Normverbrauchsabgabe heranzuziehen.

Beispiel:

Eine Privatperson erwirbt einen Pkw von einem Fahrzeughändler in der Schweiz um einen Kaufpreis von 24.000 Euro.

Der inländische Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) unter Berücksichtigung aller Faktoren (Zustand des Pkw, Farbe, Kilometerleistung, …) beträgt 29.000 Euro.

Da der Kaufpreis unter dem inländischen Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert liegt, ist dieser Wert (29.000 Euro) als Bemessungsgrundlage für die Normverbrauchsabgabe heranzuziehen.

816

Für Gebrauchtfahrzeuge, die aus Drittländern in das Inland gebracht werden, besteht keine Regelung im Sinne des § 6 Abs. 8 NoVAG 1991. Bei Gebrauchtfahrzeugen, die aus einem Drittland importiert werden, ist die Normverbrauchsabgabe nach der Rechtslage im Zeitpunkt der Tatbestandsverwirklichung (Zeitpunkt der Lieferung durch inländischen Fahrzeughändler bzw. Zeitpunkt der Zulassung im Inland bei Privatimport) zu bemessen (siehe Rz 935).

Beispiel:

Eine Privatperson erwirbt und importiert im November 2023 einen Personenkraftwagen von einem Fahrzeughändler aus der Schweiz um einen Kaufpreis von 18.000 Euro (netto).

Der Personenkraftwagen wird am 25. November 2023 in Österreich zugelassen. Erstmalig wurde das Kraftfahrzeug am 25. Jänner 2019 in der Schweiz zugelassen. Da es sich um ein Kraftfahrzeug handelt, welches aus einem Drittland in das Inland gebracht wurde, ist die Steuer nach der Rechtslage im Zeitpunkt der Zulassung im Inland (Tatbestandsverwirklichung) zu bemessen.

Der inländische Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert beträgt 28.000 Euro (brutto - inkl. Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente).

Da für die Beurteilung der maßgeblichen Bemessungsgrundlage der geleistete Kaufpreis dem Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert auf Nettobasis gegenüberzustellen ist, muss die im Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert enthaltene Umsatzsteuer und Normverbrauchsabgabe ausgeschieden werden. Dabei ist zu beachten, dass die enthaltene

Normverbrauchsabgabe nach der Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung des Kraftfahrzeuges berechnet wurde.

Kaufpreis (netto): 18.000 €

Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (brutto – inkl. USt und NoVA): 28.000 €

Erstzulassung in der Schweiz: 25. Jänner 2019

Zulassung in Österreich: 25. November 2023

CO_2-Emissionswert (WLTP): nicht bekannt

CO_2-Emissionswert (NEFZ): 135 g/km

Leistung: 125 kW

Rückrechnung Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert von Brutto auf Netto:

Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (brutto)	*28.000,00 Euro*
*plus Abzugsposten****	*+ 150,00 Euro*
Zwischensumme (brutto)	*28.150,00 Euro*

*** Berechnung Abzugsposten: Da die im Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (brutto) enthaltene Normverbrauchsabgabe für den Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung des Kraftfahrzeuges berechnet wurde, ist hinsichtlich des Abzugspostens die Wertentwicklung des Fahrzeuges zu berücksichtigen. Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Abzugsposten um ein Achtel reduziert. Da seit 25. Jänner 2019 bereits vier ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich am 25. November 2023), werden vier Achtel des Abzugspostens berücksichtigt.*

Abzugsposten aliquotiert: (300 € / 8) x 4 = 150,00 €

Zwischensumme (brutto)		*28.150,00 Euro*
minus darin enthaltene USt	*(28.150 / 1,29**) x 20%*	*- 4.364,34 Euro*
*minus darin enthaltene NoVA (9%)**	*(28.150 / 1,29**) x 9%*	*- 1.963,95 Euro*
Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (netto)		***21.821,71 Euro***

*** Berechnung der enthaltenen NoVA: Da die im Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (brutto) enthaltene Normverbrauchsabgabe für den Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung des Kraftfahrzeuges berechnet wurde, ist auch bei der Rückrechnung die Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung des Kraftfahrzeuges heranzuziehen.*

(135 g/km – 90 g/km) / 5 = 9%

*** 1,29 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 9% Normverbrauchsabgabe*

Da der Kaufpreis (netto) (18.000 €) geringer ist als der inländische Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (netto - ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) (21.821,71 €), ist der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (netto) grundsätzlich für die Bemessung der Normverbrauchsabgabe heranzuziehen.

Berechnung Normverbrauchsabgabe:

Bemessungsgrundlage (netto)	*21.821,71 Euro*
NoVA-Satz: (250 g/km – 102 g/km) / 5 = 29,6*	*30%*

= NoVA Grundbetrag	*6.546,51 Euro*
plus Malus *(250 g/km* – 170 g/km) = 80 g/km; 80 x 70 Euro = 5.600 Euro*	*+ 5.600,00 Euro*
minus Abzugsposten	*- 350,00 Euro*
= zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***11.796,51 Euro***

** Ersatzberechnung CO_2-Emissionswert: Da nach der Rechtslage im Zeitpunkt der Zulassung im Inland (Tatbestandsverwirklichung) (November 2023) der WLTP-Wert der CO_2-Emissionen für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblich ist, dieser allerdings nicht vorliegt, bestimmt sich der CO_2-Emissionswert mit dem zweifachen Kilowatt-Wert der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt (siehe Rz 920).*

125 kW x 2 = 250 g/km (anzusetzender CO_2-Emissionswert)

B.5.3.4. Nutzungsänderung

817

In Fällen der Änderung der begünstigten Nutzung bei bisher von der Normverbrauchsabgabe befreiten Kraftfahrzeugen (z.B. Umwidmung eines Vorführkraftfahrzeuges in das Anlagevermögen, keine begünstigte Nutzung als Taxi usw.) ist der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) zur Ermittlung des gemeinen Wertes heranzuziehen.

B.5.4. Besondere Fälle

B.5.4.1. Kraftfahrzeuge der Klasse N1

818

Wird ein unvollständiges Kraftfahrzeug (Fahrgestell) der Klasse N1 an einen Endkunden geliefert, handelt es sich zwar um ein Kraftfahrzeug im Sinne des Kraftfahrrechtes, allerdings ist es nicht zulassungsfähig. Deshalb wird mit der Lieferung zwar ein normverbrauchsabgabepflichtiger Tatbestand verwirklicht, das Kraftfahrzeug kann in der Regel aber nicht zugelassen werden (siehe Rz 524 ff).

Es ist davon auszugehen, dass ein unvollständiges Kraftfahrzeug (Fahrgestell) der Klasse N1 mit der Absicht erworben wird, durch einen Aufbau den Zustand der Zulassungs- und Gebrauchsfähigkeit zu erreichen. Deshalb ist der Bemessungsgrundlage (geleistetes Entgelt ohne Umsatzsteuerkomponente des unvollständigen Kraftfahrzeuges (siehe Rz 801 ff)), jener Nettobetrag hinzuzurechnen, der dem Endkunden in Rechnung gestellt werden würde, um einen zulassungsfähigen Zustand herzustellen.

Ist der konkrete Nettobetrag nicht ermittelbar, kann zur Bestimmung dieses Wertes beispielsweise der Wert eines vergleichbaren Kraftfahrzeuges, welches ab Werk mit einem Aufbau (z.B. Pritsche) vervollständigt wurde, herangezogen werden. Vergleichbarkeit liegt im

Zusammenhang mit dem unvollständigen Kraftfahrzeug (Fahrgestell) der Klasse N1 beispielsweise bei selber Motorisierung, Ausstattung und Zubehör vor.

Alternativ kann die Erhöhung des Wertes (Bemessungsgrundlage) des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) auch pauschal mit 5% des Wertes des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) erfolgen, da dies den durchschnittlichen zu erwartenden Mehrkosten des Kraftfahrzeuges im zulassungsfähigen Zustand entspricht.

Diese Methoden sind als gleichwertig zu betrachten.

Zur Berechnung des Tarifs bei unvollständigen Kraftfahrzeugen der Klasse N1 siehe Rz 908 f.

819

Bei der Lieferung eines vervollständigten Kraftfahrzeuges der Klasse N1 (siehe Rz 524) ist als Bemessungsgrundlage das geleistete Entgelt (siehe Rz 801) des endgültigen, zulassungsfähigen Kraftfahrzeuges ohne Umsatzsteuerkomponente heranzuziehen. Es sind alle mit dem Erwerb zusammenhängenden Lieferungen und Leistungen (Fahrgestell, Aufbau) miteinzubeziehen. Jener Teil des Aufbaus des Kraftfahrzeuges, der keinen Zusammenhang mit der Funktion des Kraftfahrzeuges hat und keine Serienausstattung darstellt, kann von der Bemessungsgrundlage abgezogen werden (siehe Rz 821). Voraussetzung dafür ist, dass es getrennt in Rechnung gestellt wird und im Zeitpunkt des normverbrauchsabgabepflichtigen Vorgangs die Rechnungen vorgelegt werden. Der Aussteller der Rechnung muss ein Unternehmer im Sinne des UStG 1994, jedoch kein befugter Fahrzeughändler sein.

Um eine Gleichbehandlung sicherzustellen, Verwaltungslasten zu vermeiden und ungewollte Umgehungskonstruktionen zu verhindern, kann eine vereinfachte Ermittlung der Bemessungsgrundlage angewendet werden. Zur Berücksichtigung jenes Anteils des Aufbaus, der der Normverbrauchsabgabe unterliegt, kann dem Nettokaufpreis des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) ein Aufschlag von 5% hinzugerechnet werden. Damit wird der normverbrauchsabgabepflichtige Wert des Aufbaus pauschal berücksichtigt. In diesem Fall sind jedoch keine weiteren Abzüge dahingehend vorzunehmen. Voraussetzung ist, dass die Bemessungsgrundlage des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) nachgewiesen werden kann.

Daneben besteht die Möglichkeit, zur Ermittlung der Bemessungsgrundlage beispielsweise den Wert eines vergleichbaren Kraftfahrzeuges, welches ab Werk mit einem Aufbau (z.B. Pritsche) vervollständigt wurde, heranzuziehen. Vergleichbarkeit liegt im Zusammenhang mit dem vervollständigten Kraftfahrzeug der Klasse N1 beispielsweise bei selber Motorisierung, Ausstattung und Zubehör vor.

Diese Methoden sind als gleichwertig zu betrachten.

© Bundesministerium für Finanzen

Zur Berechnung des Tarifs bei vervollständigten Kraftfahrzeugen der Klasse N1 siehe Rz 910.

820

Zur Sicherstellung eines einheitlichen Vollzuges der Normverbrauchsabgabe haben Fahrzeughändler bei Lieferung eines unvollständigen oder vervollständigten Kraftfahrzeuges der Klasse N1 für jedes verkaufte Kraftfahrzeug die FIN, die selbstberechnete und entrichtete Normverbrauchsabgabe, den NoVA-Steuersatz und die Bemessungsgrundlage anzugeben. Die Daten sind im Rahmen der monatlichen Steuererklärung an das Finanzamt zu übermitteln.

821

Es sind nur jene Aufbauten, Ausstattung und Zubehör, eines vollständigen oder vervollständigten Kraftfahrzeuges Teil der Bemessungsgrundlage der Normverbrauchsabgabe, die mit der Funktion als Kraftfahrzeug im Zusammenhang stehen.

Nachfolgende Aufbauten, Ausstattung und Zubehör stehen jedenfalls mit der Funktion des Kraftfahrzeuges im Zusammenhang und sind Teil der Bemessungsgrundlage der Normverbrauchsabgabe. Es handelt sich dabei jedoch nicht um eine abschließende (taxative) Liste:

- Airbag
- Alarmanlage
- Alufelgen
- Anhängevorrichtung
- Antiblockiersystem (ABS)
- ASR (sonstige Fahrhilfen)
- Aufpreis für alle anderen Motor- oder Chassisvarianten
- Automatikgetriebe
- Außenspiegel elektrisch und beheizbar
- Basisfahrzeug (Fahrgestell) mit der kompletten Basisausstattung
- Dachreling
- Dekor-Applikation für Armaturenbrett
- Dieselzusatzheizung für Fahrerhaus
- elektrische Fensterheber
- Einfache Pritsche
- ESP
- Fahrerhaus-Klimaanlage
- Fahrwerkskomponenten (Komfortfederbein, Luftfederungen)
- Fahrgestellabdeckung
- Frontscheibenheizung

© Bundesministerium für Finanzen

- größerer Treibstofftank
- höhenverstellbarer Beifahrersitz
- Kofferaufbau
- Kastenaufbau
- Kurvenlicht
- Lackierungen und zusätzliche äußere Designelemente
- Lenkrad
- Multimedia-System mit Rückfahrkamera
- Pilotensitze
- Radzierblenden
- Reserverad
- Rundumverkleidung
- Schmutzfänger vorne und hinten
- Tagfahrlicht
- Tempomat
- Überrollbügel
- verstärkte Lichtmaschine
- Xenon- oder LED-Scheinwerfer
- Zentralverriegelung

822

Aufbauten, Ausstattung und Zubehör, welche in keinerlei Zusammenhang mit der Funktion als Kraftfahrzeug stehen und entsprechend nicht Teil der Bemessungsgrundlage der Normverbrauchsabgabe sind, sind unter anderem:

- Abschleppaufnahmen (z.B. Hub-Brillen)
- Aufbau-Kühlsysteme und mit der Kühlung im Zusammenhang stehende Vorrichtungen bei Kühlkofferaufbauten
- Dachkoffer
- Elektrische Einstiegstufe
- Heckleiter
- Hubsteiger und Arbeitsbühnen sowie damit in Zusammenhang stehende Vorrichtungen
- Innenausbau von Kastenwägen oder Kofferaufbauten (Kühlung, Werkstatt, Regalsysteme)
- Kofferklappe
- Kranaufbauten sowie damit in Zusammenhang stehende Vorrichtungen
- Ladebordwände (hydraulisch)
- Leiterträger
- Mit der Kippfunktion im Zusammenhang stehende Vorrichtungen bei Kipper-Aufbauten

© Bundesministerium für Finanzen

- Plexiglastrennwand auf Trenngitter
- Plangestell auf einer Pritsche
- Pumpen und Hakengeräte sowie damit in Zusammenhang stehende Vorrichtungen
- Reinigungs- und Räumgeräte sowie Winterdienstausrüstung (z.B. Schneepflug, Streuer, Winterdiensthydraulik)
- Rollstuhllift
- Scheibe in Trennwand
- Schutzgitter für Fenster im Laderaum
- Schwerlastträgeraufbauten
- Sicherheitsschlösser
- Stabilisierungsstützen (zum Stabilisieren des abgestellten Kraftfahrzeuges)
- Sonstige Arbeitsmaschinen
- Trennwand / Trenngitter
- Verkleidung für Laderaum
- Werkzeugbox, Transportboxen, Unterflurboxen
- Zusatzfenster

Aufbauten, Ausstattung und Zubehör, welche nicht Teil der Bemessungsgrundlage für die Normverbrauchsabgabe sind, können auch nicht Teil der Bemessungsgrundlage einer Vergütung sein.

B.5.4.2. Wohnmobile / Reisemobile

823

Bei Wohnmobilen und somit Kraftfahrzeugen mit einer zum Wohnen geeigneten Inneneinrichtung (siehe Rz 520 sowie Rz 566 ff) stellen die Antriebsmaschine und der Aufbau als Gesamtkraftfahrzeug eine wirtschaftliche Einheit dar. Solche Kraftfahrzeuge sind daher in ihrer Gesamtheit als Wohnmobil der Normverbrauchsabgabe zu unterziehen.

824

Es werden am Markt unterschiedliche Reisemobiltypen angeboten:

- Campingbusse (Kastenwagen), auch mit Hubdach oder Schlafdach, deren äußeres Erscheinungsbild dem normalen Kombifahrzeug entspricht, die einem normalen Genehmigungsverfahren analog zum Kombifahrzeug unterliegen
- Alkovenmodelle (Sandwichaufbau mit Bett über dem Fahrerhaus), teilintegrierte Kraftfahrzeuge (Sandwichaufbau mit flach gehaltener Fronteinheit) und vollintegrierte Kraftfahrzeuge (Windlaufmodell mit Vollaufbau), die einem mehrstufigen Genehmigungsverfahren unterliegen

© Bundesministerium für Finanzen

825

Ausstattung und Zubehör eines Reisemobiles ist Teil der Bemessungsgrundlage der Normverbrauchsabgabe, wenn es im Zusammenhang mit der Funktion als Kraftfahrzeug steht.

Das ist jedenfalls das Basismodell mit der kompletten Basisausstattung bzw. kompletten Basiseinrichtung und Aufpreis für alle anderen Motor- oder Chassisvarianten, Automatikgetriebe, Airbag, Antiblockiersystem (ABS), Außenspiegel elektrisch und beheizbar, elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung, Dachreling, Multimedia-System mit Rückfahrkamera, Fahrradträger, Motorradhalterung, Alufelgen, Radzierblenden, ESP, ASR (sonstige Fahrhilfen), größerer Treibstofftank, Fahrerhaus-Klimaanlage, Lenkrad, Dekor-Applikation für Armaturenbrett, Tagfahrlicht, Tempomat, Anhängevorrichtung, Fahrwerkskomponenten (Komfortfederbein, Luftfederungen), Xenon-Scheinwerfer, Kurvenlicht, Lackierungen und zusätzliche äußere Designelemente, Frontscheibenheizung, verstärkte Lichtmaschine, Alarmanlage, Pilotensitze, höhenverstellbarer Beifahrersitz, Zusatzsitz mit Sicherheitsgurt, Reserverad, Dieselzusatzheizung für Fahrerhaus, Schmutzfänger vorne und hinten.

826

Ausstattung und Zubehör eines Reisemobiles, das keinerlei Zusammenhang mit der Funktion als Kraftfahrzeug hat, kann von der Bemessungsgrundlage der Normverbrauchsabgabe ausgenommen werden, wenn es getrennt in Rechnung gestellt wird und nicht zur Basisausstattung gehört. Beim Aussteller einer Rechnung muss es sich um einen Unternehmer handeln. Dieser muss jedoch kein befugter Fahrzeughändler sein.

Dies ist zum Beispiel: Elektrische Einstiegstufe, Heckleiter, Dachkoffer, Kofferklappe, Zusatzfenster, Dachhaube, Wohnraum-Klimaanlage, Sonnenmarkise, Sat-Anlage mit TV, Solaranlage mit einer weiteren Wohnraumbatterie, Sicherheitsschlösser, Stabilisierungsstützen (zum Stabilisieren des abgestellten Kraftfahrzeuges), Außendusche, Safe, SOG-Entlüftung (WC-Absaugung), Isolierung des Abwassertankes, Gassteckdose (Außenanschluss für Grill), Zusatzsteckdosen, Gasflaschenumschaltautomatik, Isoliermatten und Isoliervorhänge, Insektenschutz im Wohnbereich, Aufpreis für verbesserte Komfortausstattung im Wohnbereich (Duschausbauten, textile Mehrausstattung, Lederausstattung, größerer Kühlschrank, stärkere Heizung, Zusatzdachlüfter, Zusatzbeleuchtung, Zusatzbett, Zusatzheizung, Zusatzkofferklappen, Zusatzsteckdosen, Zusatzverkabelungen), Rollstuhllift, Backofen, Mikrowelle, Rollladen und Rollos, Staubsaugeranlage, Stromgenerator und Solaranlage.

© Bundesministerium für Finanzen

827

Die Bemessungsgrundlage des Kraftfahrzeuges kann in keinem Fall niedriger sein als das jeweils zugrundeliegende Basismodell mit der unter Rz 825 angeführten Ausstattung.

828

Sonderausstattung, welche nicht Teil der Bemessungsgrundlage für die Normverbrauchsabgabe ist, kann auch nicht Teil der Bemessungsgrundlage einer Vergütung sein.

B.5.4.3. Tageszulassungen

829

(Rechtslage ab 1. Juli 2021)

Tageszulassungen unterliegen grundsätzlich der Steuerbefreiung gemäß § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991, wenn die Kraftfahrzeuge auf den Fahrzeughändler zugelassen und nicht auf öffentlichen Straßen verwendet werden und wenn die Zulassung nicht länger als drei Monate dauert. Wird diese Frist überschritten, entsteht die Steuerpflicht gemäß § 1 Z 3 NoVAG 1991 beim Fahrzeughändler (siehe Rz 432 ff sowie Rz 665 ff). Bemessungsgrundlage ist in diesem Fall der gemeine Wert ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente (siehe Rz 806 ff). Wird das Kraftfahrzeug kurze Zeit später fremdüblich im Inland verkauft, kann die Bemessungsgrundlage aus dem Verkaufspreis abgeleitet werden.

830

(Rechtslage bis 30. Juni 2021)

Auch wenn Kraftfahrzeuge nur kurzfristig zugelassen werden (Tageszulassung, siehe Rz 435 ff), wird der Normverbrauchsabgabe-Tatbestand ausgelöst (§ 1 Z 3 NoVAG 1991). Bemessungsgrundlage für die Normverbrauchsabgabe bildet der gemeine Wert im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung (siehe Rz 806 ff). Wird jedoch das Kraftfahrzeug vom Fahrzeughändler nachweisbar nicht benutzt und kurze Zeit später fremdüblich im Inland verkauft, kann die Bemessungsgrundlage aus dem Verkaufspreis abgeleitet werden. Nichtsdestotrotz hat der Fahrzeughändler als Abgabenschuldner auch in diesen Fällen spätestens einen Monat nach der Zulassung (Fälligkeitstag) eine Anmeldung einzureichen, in der er den zu entrichtenden Betrag selbst zu berechnen hat.

B.5.4.4. Eigenverbrauch

831

In Fällen der Zulassung eines Neufahrzeuges als Anlagevermögen eines Fahrzeughändlers bestimmt sich der gemeine Wert am inländischen Händler(verkaufs-)preis (ohne

Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) unter Berücksichtigung eines handelsüblichen Nachlasses.

B.5.4.5. Kraftfahrzeuge aus Eigenmontage

832

Bei selbst montierten Kraftfahrzeugen (Wohnmobile, Bausatzfahrzeuge) ist vorrangig der Händlerlistenpreis eines fertig gekauften derartigen Kraftfahrzeuges als Bemessungsgrundlage heranzuziehen. Sollte ein solcher nicht bestehen, ist der Wertermittlung die Summe der Werte der Bestandteile zuzüglich eines branchenüblichen (Werkstatt-)Zuschlags für den Zusammenbau zugrunde zu legen. Aus diesen Beträgen ist eine allfällige Umsatzsteuerkomponente herauszurechnen.

B.5.5. Zustandsänderung

833

Wird der Zustand des Kraftfahrzeuges vor der Lieferung oder Zulassung verändert (z.B. Reparatur eines beschädigt importierten Kraftfahrzeuges), so ist der gemeine Wert unter Beachtung des geänderten Zustands zu ermitteln. Maßgebend ist also der Zustand im Zeitpunkt der Verwirklichung des steuerpflichtigen Vorgangs. Demgegenüber hat eine Änderung nach Vollziehung des Normverbrauchsabgabe-Tatbestandes keine Auswirkung auf die Bemessungsgrundlage der Normverbrauchsabgabe.

> *Beispiel:*
>
> *Die freiwillige Feuerwehr einer Gemeinde kauft bei einem inländischen Fahrzeughändler (A) ein Mannschaftsfahrzeug. Das Kraftfahrzeug wird jedoch nicht direkt an den Käufer ausgeliefert, sondern im Auftrag der Feuerwehr an einen weiteren Unternehmer (B) überstellt, welcher das Kraftfahrzeug entsprechend der allgemeinen Baurichtlinie für Einsatzfahrzeuge umgestaltet.*
>
> *Der inländische Fahrzeughändler löst mit der Lieferung den Normverbrauchsabgabe-Tatbestand nach § 1 Z 1 NoVAG 1991 aus. Das Entgelt für die Fahrzeuglieferung ist der Normverbrauchsabgabe und der Umsatzsteuer zu unterziehen. Demgegenüber ist der Unternehmer B mit seiner Leistung (Werklieferung) umsatzsteuerpflichtig, löst damit aber keinen weiteren (zweiten) normverbrauchsabgabepflichtigen Vorgang aus.*

Randzahlen 834 bis 899: *derzeit frei*

B.6. Tarif (§ 6 NoVAG 1991)

B.6.1. Rechtslage ab 1. Juli 2021

B.6.1.1. Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 und Z 2 (§ 6 Abs. 1 NoVAG 1991)

900

Für Krafträder sowie für leichte und schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge, mit einem Hubraum von mehr als 125 Kubikzentimetern (Klasse L3e bis L7e), errechnet sich der Steuersatz in Prozent nach der folgenden Formel:

$$Steuersatz\ in\ \% = \frac{\text{CO}_2\text{-Emissionswert in } g/km\ -\ 55\ g/km}{4}$$

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,50 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt 30%.

Beginnend ab 1. Jänner 2024 wird der CO_2-Abzugsbetrag laufend gesenkt. Siehe dazu Rz 925.

Leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge der Klasse L6e sind seit 1. September 2022, aufgrund der Änderung durch BGBl. I Nr. 108/2022, vom Anwendungsbereich des NoVAG 1991 ausgenommen (siehe Rz 512).

901

Übersteigt der CO_2-Ausstoß 150 g/km, erhöht sich die Steuer für den die Grenze von 150 g/km übersteigenden CO_2-Ausstoß um 20 Euro je g/km.

Beispiel:

Ein Motorrad hat einen CO_2-Emissionswert von 175 g/km und einen Netto-Kaufpreis iHv 2.000 Euro.

Der Steuersatz errechnet sich: (175 g/km – 55 g/km) / 4 = 30%

25 g/km übersteigen die maßgebenden 150 g/km. --> 25 g/km x 20 Euro = 500 Euro

Bemessungsgrundlage 2.000 Euro x 30%	*600 Euro*
CO_2-Austoß > 150 g/km: 25 g/km x 20 Euro	*500 Euro*
gesamter NoVA-Betrag	***1.100 Euro***

B.6.1.2. Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 3 (§ 6 Abs. 2 NoVAG 1991)

902

Für Personen- und Kombinationskraftwagen (Klasse M1) errechnet sich der Steuersatz in Prozent nach der folgenden Formel:

$$Steuersatz\ in\ \% = \frac{\text{CO}_2\text{-Emissionswert in } g/km\ -\ 112\ g/km}{5}$$

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,50 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt 50%.

Näheres zu den jährlichen Wertänderungen (beginnend mit 1. Jänner 2022 und letztmalig mit 1. Jänner 2024) beim CO_2-Abzugsbetrag, Malusgrenzwert, Malusbetrag sowie Höchststeuersatz siehe Rz 926.

903

Wird bei einem Kraftfahrzeug der CO_2-Ausstoß von 200 g/km überschritten, erhöht sich die Steuer für den die Grenze von 200 g/km übersteigenden CO_2-Ausstoß um 50 Euro je g/km.

Beispiel:

255 g/km – 200 g/km = 55 g/km x 50 Euro = 2.750 Euro (Malus)

904

Von der errechneten Steuer ist der Abzugsposten in Höhe von 350 Euro abzuziehen. Die Berechnung kann zu keiner Steuergutschrift führen.

Beispiel:

Die Bemessungsgrundlage für einen im Juli 2021 aus einem Drittland eigenimportierten und in Österreich zugelassenen Pkw beträgt 6.000 Euro, der CO_2-Ausstoß 130 g/km (WLTP).

Berechnung Steuersatz: $\frac{130\ g/km - 112\ g/km}{5} = 3{,}6 = 4\ \%$

6.000 Euro x 4% = 240 Euro – 350 Euro (Abzugsposten) = -110 („Gutschrift“)

Da der Abzugsposten aber zu keiner Gutschrift führen kann, beträgt die Normverbrauchsabgabe Null.

B.6.1.3. Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 (§ 6 Abs. 3 NoVAG 1991)

905

Für Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg (Klasse N1) errechnet sich der Steuersatz in Prozent nach der folgenden Formel:

$$Steuersatz\ in\ \% = \frac{\text{CO}_2\text{-Emissionswert in } g/km\ -\ 165\ g/km}{5}$$

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,50 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt 50%.

Für die jährlichen Wertänderungen (beginnend mit 1. Jänner 2022 und letztmalig mit 1. Jänner 2024) beim CO_2-Abzugsbetrag, Malusgrenzwert, Malusbetrag sowie beim Höchststeuersatz siehe Rz 927.

906

Wird bei einem Kraftfahrzeug der CO_2-Ausstoß von 253 g/km überschritten, erhöht sich die Steuer für den die Grenze von 253 g/km übersteigenden CO_2-Ausstoß um 50 Euro je g/km.

Beispiel:

315 g/km – 253 g/km = 62 g/km x 50 Euro = 3.100 Euro (Malus)

907

Von der errechneten Steuer ist der Abzugsposten in Höhe von 350 Euro abzuziehen. Die Berechnung kann zu keiner Steuergutschrift führen.

908

Wird ein unvollständiges Kraftfahrzeug (Fahrgestell) der Klasse N1 an einen Endkunden geliefert, handelt es sich zwar um ein Kraftfahrzeug im Sinne des Kraftfahrrechtes, allerdings ist es nicht zulassungsfähig. Deshalb wird mit der Lieferung zwar ein normverbrauchsabgabepflichtiger Tatbestand verwirklicht, das Kraftfahrzeug kann in der Regel aber nicht zugelassen werden (siehe Rz 524 ff).

Es ist davon auszugehen, dass ein unvollständiges Kraftfahrzeug (Fahrgestell) der Klasse N1 mit der Absicht erworben wird, durch einen Aufbau den Zustand der Zulassungs- und Gebrauchsfähigkeit zu erreichen. Es ist daher für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe der CO_2-Ausstoß des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) der Klasse N1 entsprechend dem zulassungsfähigen Zustand erhöht anzusetzen.

Ist der CO_2-Emissionswert des konkreten Kraftfahrzeuges im zulassungsfähigen Zustand nicht bekannt, kann zur Ermittlung dieses Wertes beispielsweise der Wert eines vergleichbaren Kraftfahrzeuges, welches ab Werk mit einem Aufbau (z.B. Pritsche) vervollständigt wurde, herangezogen werden. Vergleichbarkeit liegt im Zusammenhang mit dem unvollständigen Kraftfahrzeug (Fahrgestell) der Klasse N1 beispielsweise bei selber Motorisierung, Ausstattung und Zubehör vor.

Alternativ kann die Erhöhung des Wertes (CO_2-Ausstoß) des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) auch pauschal mit 5% des Wertes des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) erfolgen, da dies dem durchschnittlich zu erwartenden zusätzlichen CO_2-Ausstoß des Kraftfahrzeuges im zulassungsfähigen Zustand entspricht. Voraussetzung für

diese Methode ist, dass der CO_2-Emissionswert des konkreten unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) bekannt ist (siehe Rz 909).

Weiters kann für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe als maßgeblicher CO_2-Emissionswert auch der Minimalwert des WLTP CO_2-Ausstoßes der Interpolationsfamilie eines Fahrzeugtyps, pauschal um 5% erhöht, herangezogen werden. Dieser entspricht dem durchschnittlich zu erwartenden CO_2-Emissionswert des Kraftfahrzeuges im zulassungsfähigen Zustand.

Diese Methoden sind als gleichwertig zu betrachten.

Zur Bemessungsgrundlage bei unvollständigen Kraftfahrzeugen der Klasse N1 siehe Rz 818.

Beispiel 1:

Lieferung eines Kraftfahrzeuges der Klasse N1 im unvollständigen Zustand durch H am 1. Dezember 2021 an den Endkunden K. Der Kaufpreis (netto) beträgt 30.000 Euro. Das Kraftfahrzeug hat in diesem Zustand einen CO_2-Ausstoß von 270 g/km. Bei diesem Fahrzeugtyp beträgt der Minimalwert des WLTP CO_2-Ausstoßes der Interpolationsfamilie 280 g/km. Anschließend wird das Kraftfahrzeug (Fahrgestell) im Auftrag des Endkunden K zum Aufbauunternehmer A verbracht, welcher eine einfache Pritsche aufbaut und somit den zulassungsfähigen Zustand herstellt. Diese Aufbauten (Pritsche, Fahrzeugbeleuchtung, usw.) kosten bei diesem Fahrzeugmodell (VW Crafter) 1.600 Euro (netto) und erhöhen den CO_2-Emissionswert um 5 g/km. Nach der Fertigstellung seines Werkes liefert der Aufbauunternehmer A das vervollständigte Kraftfahrzeug an den Endkunden K.

Bereits die Lieferung des Fahrgestelles stellt eine normverbrauchsabgabepflichtige Lieferung iSd § 1 Z 1 NoVAG 1991 dar. Der Bemessungsgrundlage des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) ist jener Nettobetrag hinzuzurechnen, der dem Endkunden in Rechnung gestellt werden würde, um einen zulassungsfähigen Zustand herzustellen. Außerdem ist der CO_2-Ausstoß entsprechend erhöht anzusetzen. Da alle Aufbauten in diesem Fall im Zusammenhang mit der Funktion des Kraftfahrzeuges stehen, beträgt die Bemessungsgrundlage in diesem Fall 31.600 Euro und der relevante CO_2-Emissionswert 275 g/km.

Alternativ könnten die relevanten Werte auch mit der pauschalen Erhöhung von jeweils 5% der Werte des unvollständigen Kraftfahrzeuges angenommen werden. Diese Methodik würde zu einer Bemessungsgrundlage von 31.500 Euro und einem CO_2-Emissionswert von 284 g/km führen.

Daneben besteht die Möglichkeit, den für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen CO_2-Emissionswert mit dem Minimalwert des WLTP CO_2-Ausstoßes der Interpolationsfamilie des Fahrzeugtyps, pauschal um 5% erhöht, anzunehmen. Dies würde zu einem maßgeblichen CO_2-Emissionswert von 294 g/km führen.

Der für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe herangezogene CO_2-Emissionswert ist durch den Fahrzeughersteller H in der Genehmigungsdatenbank in das Feld Reserve 03 (NoVA CO_2) einzutragen (siehe Rz 911). Außerdem hat der Fahrzeughersteller H im Rahmen der monatlichen Steuererklärung die FIN, die selbstberechnete und entrichtete Normverbrauchsabgabe, den NoVA-Steuersatz und die Bemessungsgrundlage an das Finanzamt zu übermitteln (siehe Rz 820).

© Bundesministerium für Finanzen

Beispiel 2:

Lieferung eines Kraftfahrzeuges der Klasse N1 im unvollständigen Zustand durch H am 1. Dezember 2021 an den Endkunden K. Der Kaufpreis (netto) beträgt 30.000 Euro. Das Kraftfahrzeug hat in diesem Zustand einen CO_2-Ausstoß von 280 g/km. Bei diesem Fahrzeugtyp beträgt der Minimalwert des WLTP CO_2-Ausstoßes der Interpolationsfamilie 280 g/km.

Anschließend wird das Kraftfahrzeug (Fahrgestell) im Auftrag des Endkunden K zum Aufbauunternehmer A verbracht, welcher einen Hubsteiger aufbaut und somit den zulassungsfähigen Zustand herstellt. Nach der Fertigstellung seines Werkes liefert der Aufbauunternehmer A das vervollständigte Kraftfahrzeug an den Endkunden K.

Die Kosten des Hubsteigers variieren, beispielsweise aufgrund nicht vorhersehbarer Montagezeiten und auch die CO_2-Emissionswerte des vervollständigten Kraftfahrzeuges (Fahrgestell plus Aufbau) können erst nach dem Aufbau festgestellt werden. Die notwendigen Aufbauten, um einen zulassungsfähigen Zustand herzustellen (Pritsche, Fahrzeugbeleuchtung, usw.), kosten allerdings bei einem vergleichbaren Kraftfahrzeug 1.600 Euro (netto) und erhöhen den CO_2-Emissionswert um 5 g/km, wodurch ein vergleichbares vervollständigtes Kraftfahrzeug einen Wert von 31.600 Euro (netto) und einen CO_2-Emissionswert von 285 g/km hat.

Bereits die Lieferung des Fahrgestelles stellt eine normverbrauchsabgabepflichtige Lieferung iSd § 1 Z 1 NoVAG 1991 dar. Der Bemessungsgrundlage des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) ist jener Nettobetrag hinzuzurechnen, der dem Endkunden in Rechnung gestellt werden würde, um einen zulassungsfähigen Zustand herzustellen. Außerdem ist der CO_2-Ausstoß entsprechend erhöht anzusetzen. Da die konkreten Kosten des Teils des Aufbaus, der notwendig ist, um einen zulassungsfähigen Zustand herzustellen, sowie die darauf entfallenden zusätzlichen CO_2-Emissionen im Zeitpunkt der Lieferung des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) noch nicht bekannt sind, können zur Ermittlung dieser Werte die Werte eines vergleichbaren Kraftfahrzeuges, welches ab Werk mit einem Aufbau (z.B. Pritsche) vervollständigt wurde, herangezogen werden. Ein solches Kraftfahrzeug hat einen Wert von 31.600 Euro und einen relevanten CO_2-Emissionswert von 285 g/km.

Da die Werte für das konkrete unvollständige Kraftfahrzeug (Fahrgestell) bekannt sind, können die Erhöhungen alternativ auch pauschal mit jeweils 5% der Werte des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) erfolgen. Die Bemessungsgrundlage würde daher in diesem Fall 31.500 Euro betragen und der relevante CO_2-Emissionswert wäre mit 294 g/km anzusetzen.

Daneben besteht die Möglichkeit, den für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen CO_2-Emissionswert mit dem Minimalwert des WLTP CO_2-Ausstoßes der Interpolationsfamilie des Fahrzeugtyps, pauschal um 5% erhöht, anzunehmen. Dies würde zu einem maßgeblichen CO_2-Emissionswert von 294 g/km führen.

Der für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe herangezogene CO_2-Emissionswert ist durch den Fahrzeughersteller H in der Genehmigungsdatenbank in das Feld Reserve 03 (NoVA CO_2) einzutragen (siehe Rz 911). Außerdem hat der Fahrzeughersteller H im Rahmen der monatlichen Steuererklärung die FIN, die selbstberechnete und entrichtete Normverbrauchsabgabe, den NoVA-Steuersatz und die Bemessungsgrundlage an das Finanzamt zu übermitteln (siehe Rz 820).

Beispiel 3:

Lieferung eines Kraftfahrzeuges der Klasse N1 im unvollständigen Zustand durch H am 1. Dezember 2021 an den Endkunden K. Der Kaufpreis (netto) beträgt 30.000 Euro. Das Kraftfahrzeug hat in diesem Zustand einen CO_2-Ausstoß von 400 g/km, da der Hersteller den durch den Aufbau höchstmöglich erreichbaren CO_2-Emissionswert ausweist. Bei diesem Fahrzeugtyp beträgt der Minimalwert des WLTP CO_2-Ausstoßes der Interpolationsfamilie 280 g/km.

Anschließend wird das Kraftfahrzeug (Fahrgestell) im Auftrag des Endkunden K zum Aufbauunternehmer A verbracht, welcher eine einfache Pritsche aufbaut und somit den zulassungsfähigen Zustand herstellt. Nach Fertigstellung seines Werkes liefert der Aufbauunternehmer A das vervollständigte Kraftfahrzeug an den Endkunden K.

Die konkreten Kosten des Aufbaus variieren, beispielsweise aufgrund nicht vorhersehbarer Montagezeiten und auch die CO_2-Emissionswerte des vervollständigten Kraftfahrzeuges (Fahrgestell plus Aufbau) können erst nach dem Aufbau festgestellt werden. Die notwendigen Aufbauten, um einen zulassungsfähigen Zustand herzustellen (Pritsche, Fahrzeugbeleuchtung, usw.), kosten allerdings bei einem vergleichbaren Kraftfahrzeug 2.000 Euro (netto), wodurch ein vergleichbares vervollständigtes Kraftfahrzeug einen Wert von 32.000 Euro (netto) hat. Der CO_2-Emissionswert eines solchen vervollständigten Kraftfahrzeuges beträgt 295 g/km.

Bereits die Lieferung des Fahrgestelles stellt eine normverbrauchsabgabepflichtige Lieferung iSd § 1 Z 1 NoVAG 1991 dar. Der Bemessungsgrundlage des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) ist jener Nettobetrag hinzuzurechnen, der dem Endkunden in Rechnung gestellt werden würde, um einen zulassungsfähigen Zustand herzustellen. Außerdem ist der CO_2-Ausstoß entsprechend erhöht anzusetzen. Da die konkreten Kosten des Teils des Aufbaus, der notwendig ist um einen zulassungsfähigen Zustand herzustellen, sowie die darauf entfallenden zusätzlichen CO_2-Emissionen im Zeitpunkt der Lieferung des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) noch nicht bekannt sind, können zur Ermittlung dieser Werte die Werte eines vergleichbaren Kraftfahrzeuges, welches ab Werk mit einem Aufbau (z.B. Pritsche) vervollständigt wurde, herangezogen werden. Ein solches Kraftfahrzeug hat einen Wert von 32.000 Euro und einen relevanten CO_2-Emissionswert von 295 g/km.

Hinsichtlich der Möglichkeit der ersatzweisen Ermittlung des maßgeblichen CO_2-Emissionswertes mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt gilt folgendes: Wurde der CO_2-Emissionswert für das unvollständige Kraftfahrzeug (Fahrgestell) nach den Vorgaben des WLTP-Messzyklus gemessen und in der Genehmigungsdatenbank erfasst, ist dieser Wert grundsätzlich anzuwenden, unabhängig davon, ob es sich um den tatsächlichen CO_2-Ausstoß des konkreten Kraftfahrzeuges handelt oder es sich um einen fiktiven maximal erreichbaren Wert handelt (siehe Rz 909). In diesem Fall können die Erhöhungen alternativ auch pauschal mit jeweils 5% der Werte des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) erfolgen. Die Bemessungsgrundlage würde daher in diesem Fall 31.500 Euro betragen und der relevante CO_2-Emissionswert wäre mit 420 g/km anzusetzen.

Daneben besteht die Möglichkeit, den für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen CO_2-Emissionswert mit dem Minimalwert des WLTP CO_2-Ausstoßes der Interpolationsfamilie des Fahrzeugtyps, pauschal um 5% erhöht, anzunehmen. Dies würde zu einem maßgeblichen CO_2-Emissionswert von 294 g/km führen.

© Bundesministerium für Finanzen

Der für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe herangezogene CO_2-Emissionswert ist durch den Fahrzeughersteller H in der Genehmigungsdatenbank in das Feld Reserve 03 (NoVA CO_2) einzutragen (siehe Rz 911). Außerdem hat der Fahrzeughersteller H im Rahmen der monatlichen Steuererklärung die FIN, die selbstberechnete und entrichtete Normverbrauchsabgabe, den NoVA-Steuersatz und die Bemessungsgrundlage an das Finanzamt zu übermitteln (siehe Rz 820).

909

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit zur Ermittlung des für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen Wertes über die Erhöhung des CO_2-Ausstoßes des unvollständigen Kraftfahrzeuges um 5%, nur dann, wenn der Wert für das konkrete unvollständige Kraftfahrzeug bekannt ist. Ist daher kein CO_2-Wert für das unvollständige Kraftfahrzeug im COC-Papier eingetragen, besteht diese Möglichkeit grundsätzlich nicht.

Eine Ermittlung des CO_2-Wertes auf Grundlage des § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 scheidet für Kraftfahrzeuge, die im sogenannten Light-Duty-Verfahren (Euro 6) homologiert werden aus (siehe Rz 920 f), da der CO_2-Wert des unvollständigen Kraftfahrzeuges der Klasse N1 für eine Heranziehung der Pauschalierungsmethode bekannt sein muss.

Für im Light-Duty-Verfahren (Euro 6) homologierte Kraftfahrzeuge besteht daher jedenfalls die Möglichkeit zur Ermittlung des für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen Wertes über die Erhöhung des CO_2-Ausstoßes des unvollständigen Kraftfahrzeuges um 5%.

Daneben kann zur Ermittlung dieses Wertes der Wert eines vergleichbaren Kraftfahrzeuges, welches ab Werk mit einem Aufbau (z.B. Pritsche) vervollständigt wurde, herangezogen werden. Vergleichbarkeit liegt im Zusammenhang mit dem unvollständigen Kraftfahrzeug beispielsweise bei selber Motorisierung, Ausstattung und Zubehör vor.

Alternativ kann als maßgeblicher CO_2-Emissionswert der Minimalwert des WLTP CO_2-Ausstoßes der Interpolationsfamilie eines Fahrzeugtyps, pauschal um 5% erhöht, herangezogen werden.

Für Kraftfahrzeuge, die hingegen im Heavy-Duty-Verfahren (Euro VI) homologiert werden, liegt in der Regel kein CO_2-Wert nach dem WLTP Messverfahren vor, weshalb für diese Kraftfahrzeuge die Ersatzberechnung nach der Motorleistung zur Anwendung kommt (siehe Rz 920).

910

Bei vervollständigten Kraftfahrzeugen der Klasse N1 (siehe Rz 524) kann der CO_2-Ausstoß hinsichtlich jenes Teil des Aufbaus der Kraftfahrzeuge, der keinen Zusammenhang mit der Funktion der Kraftfahrzeuge hat und keine Serienausstattung darstellt, verringert werden,

© Bundesministerium für Finanzen

wobei dies ausschließlich durch den Hersteller oder dessen Bevollmächtigten erfolgen kann und durch diesen belegt werden muss.

Um eine Gleichbehandlung sicherzustellen, Verwaltungslasten zu vermeiden und ungewollte Umgehungskonstruktionen zu verhindern, kann eine vereinfachte Ermittlung des für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen CO_2-Ausstoßes angewendet werden.

Zur Berücksichtigung jenes Anteils des Aufbaus, der der Normverbrauchsabgabe unterliegt, kann dem CO_2-Ausstoß des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) ein Aufschlag von 5% hinzugerechnet werden. Damit wird die Erhöhung des CO_2-Ausstoßes durch den Aufbau pauschal berücksichtigt. In diesem Fall sind jedoch keine weiteren Abzüge dahingehend vorzunehmen. Voraussetzung ist, dass der CO_2-Ausstoß des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) bekannt ist.

Daneben besteht die Möglichkeit, zur Ermittlung des für die Tarifberechnung maßgeblichen Wertes beispielsweise den Wert eines vergleichbaren Kraftfahrzeuges, welches ab Werk mit einem Aufbau (z.B. Pritsche) vervollständigt wurde, heranzuziehen. Vergleichbarkeit liegt im Zusammenhang mit dem vervollständigten Kraftfahrzeug der Klasse N1 beispielsweise bei selber Motorisierung, Ausstattung und Zubehör vor.

Für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe kann als maßgeblicher CO_2-Emissionswert alternativ auch der Minimalwert des WLTP CO_2-Ausstoßes der Interpolationsfamilie eines Fahrzeugtyps, pauschal um 5% erhöht, herangezogen werden. Dieser entspricht dem durchschnittlich zu erwartenden CO_2-Emissionswert des Kraftfahrzeuges im zulassungsfähigen Zustand.

Diese Methoden sind als gleichwertig zu betrachten.

Zur Bemessungsgrundlage bei vervollständigten Kraftfahrzeugen der Klasse N1 siehe Rz 819.

Beispiel 1:

Lieferung eines Kraftfahrzeuges der Klasse N1 im vervollständigten Zustand (mit einer Pritsche) durch H am 1. Februar 2022 an den Endkunden K. Der Kaufpreis (netto) beträgt 40.000 Euro. Das vervollständigte Kraftfahrzeug hat einen CO_2-Ausstoß von 287 g/km. Bei diesem Fahrzeugtyp beträgt der Minimalwert des WLTP CO_2-Ausstoßes der Interpolationsfamilie 280 g/km.

Vor der Lieferung an den Endkunden K wurde das noch unvollständige Kraftfahrzeug (Fahrgestell) zum Aufbauunternehmer A gebracht, welcher die Pritsche aufbaute sowie weitere Ausstattung hinzufügte, die nicht im Zusammenhang mit der Funktion des Kraftfahrzeuges stehen. Das Fahrgestell hat ohne den Aufbau und die Ausstattung einen Nettokaufpreis von 35.000 Euro und einen CO_2-Emissionswert von 270 g/km. In der Rechnung an den Endkunden K wurden die Kosten des Fahrgestelles (35.000 €), die Kosten der Pritsche (3.000 €) sowie die Kosten der weiteren Ausstattung, die in keinem Zusammenhang mit der Funktion des Kraftfahrzeuges steht (2.000 €), exakt ausgewiesen.

Die Lieferung des vervollständigten Kraftfahrzeuges am 1. Februar 2022 löst den Tatbestand des § 1 Z 1 NoVAG 1991 aus. Da es sich um eine Lieferung eines vollständigen Kraftfahrzeuges handelt, kann jener Teil der Ausstattung, des Zubehörs und des Aufbaus des Kraftfahrzeuges, der keinen Zusammenhang mit der Funktion des Kraftfahrzeuges hat, von der Bemessungsgrundlage und dem relevanten CO_2-Emissionswert abgezogen werden. Es können daher in diesem Fall die Kosten für die Teile der Ausstattung und des Aufbaus, die nicht im Zusammenhang mit der Funktion des Kraftfahrzeuges stehen (2.000 €), von der Bemessungsgrundlage ausgeschieden werden. Die Bemessungsgrundlage würde daher in diesem Fall 38.000 Euro betragen.

Da die zusätzlich durch den Aufbau und die Ausstattung, welche nicht im Zusammenhang mit der Funktion des Kraftfahrzeuges stehen, verursachten CO_2-Emissionswerte nicht ausgewiesen wurden, kann dieser konkrete Wert nicht entsprechend vermindert angesetzt werden. Die notwendigen Aufbauten, um einen zulassungsfähigen Zustand herzustellen (Pritsche, Fahrzeugbeleuchtung, usw.), erhöhen allerdings bei einem vergleichbaren Kraftfahrzeug den CO_2-Emissionswert um 15 g/km, wodurch der CO_2-Emissionswert eines solchen vervollständigten Kraftfahrzeuges 285 g/km beträgt. Dieser Wert kann für die Bemessung der Normverbrauchsabgabe herangezogen werden.

Da die Werte für das noch unvollständige Kraftfahrzeug (Fahrgestell) bekannt sind, können die Erhöhungen der Werte durch den Aufbau und die Ausstattung, die im Zusammenhang mit der Funktion des Kraftfahrzeuges stehen, auch pauschal mit jeweils 5% der Werte des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) erfolgen. Die Bemessungsgrundlage würde daher in diesem Fall 36.750 Euro betragen und der relevante CO_2-Emissionswert wäre mit 284 g/km anzusetzen.

Daneben besteht die Möglichkeit, den für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen CO_2-Emissionswert mit dem Minimalwert des WLTP CO_2-Ausstoßes der Interpolationsfamilie des Fahrzeugtyps, pauschal um 5% erhöht, anzunehmen. Dies würde zu einem maßgeblichen CO_2-Emissionswert von 294 g/km führen.

Der für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe herangezogene CO_2-Emissionswert ist durch den Fahrzeughersteller H in der Genehmigungsdatenbank in das Feld Reserve 03 (NoVA CO_2) einzutragen (siehe Rz 911). Außerdem hat der Fahrzeughersteller H im Rahmen der monatlichen Steuererklärung die FIN, die selbstberechnete und entrichtete Normverbrauchsabgabe, den NoVA-Steuersatz und die Bemessungsgrundlage an das Finanzamt zu übermitteln (siehe Rz 820).

Beispiel 2:

Lieferung eines Kraftfahrzeuges der Klasse N1 im vervollständigten Zustand (mit einer Pritsche) durch H am 1. Februar 2022 an den Endkunden K. Der Kaufpreis (netto) beträgt 40.000 Euro. Das vervollständigte Kraftfahrzeug hat einen CO_2-Ausstoß von 287 g/km. Vor der Lieferung an den Endkunden K wurde das noch unvollständige Kraftfahrzeug (Fahrgestell) zum Aufbauunternehmer A gebracht, welcher die Pritsche aufbaute sowie weitere Ausstattung hinzufügte, die nicht im Zusammenhang mit der Funktion des Kraftfahrzeuges steht. Das Fahrgestell hat ohne den Aufbau und die Ausstattung einen Nettokaufpreis von 35.000 Euro und einen CO_2-Emissisonswert von 270 g/km. In die Rechnung an den Endkunden K wurden allerdings nur die Kosten des vollständigen Kraftfahrzeuges aufgenommen.

Die Lieferung des vervollständigten Kraftfahrzeuges am 1. Februar 2022 löst den Tatbestand des § 1 Z 1 NoVAG 1991 aus. Da es sich um eine Lieferung eines vervollständigten Kraftfahrzeuges handelt, kann jener Teil der Ausstattung, des Zubehörs und des Aufbaus des Kraftfahrzeuges, der keinen Zusammenhang mit der Funktion des

Kraftfahrzeuges hat, von der Bemessungsgrundlage und dem relevanten CO_2-Emissionswert abgezogen werden. Da in diesem Fall allerdings die Kosten des Aufbaus und der Ausstattung nicht getrennt in der Rechnung ausgewiesen wurden und die zusätzlich durch den Aufbau und die Ausstattung, welche im Zusammenhang mit der Funktion des Kraftfahrzeuges stehen, verursachten CO_2-Emissionswerte nicht ausgewiesen wurden, können diese konkreten Werte nicht entsprechend vermindert angesetzt werden.

Die notwendigen Ausstattungen und Aufbauten, um einen zulassungsfähigen Zustand herzustellen (Pritsche, Fahrzeugbeleuchtung, usw.), kosten allerdings bei einem vergleichbaren Kraftfahrzeug 4.000 Euro und erhöhen den CO_2-Emissionswert um 15 g/km, wodurch die Bemessungsgrundlage eines solchen vervollständigten Kraftfahrzeuges 39.000 Euro und der CO_2-Emissionswert 285 g/km beträgt. Diese Werte können für die Bemessung der Normverbrauchsabgabe herangezogen werden.

Da die Werte für das noch unvollständige Kraftfahrzeug (Fahrgestell) bekannt sind, können die Erhöhungen der Werte durch den Aufbau und die Ausstattung, die im Zusammenhang mit der Funktion des Kraftfahrzeuges stehen, auch pauschal mit jeweils 5% der Werte des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) erfolgen. Die Bemessungsgrundlage würde daher in diesem Fall 36.750 Euro betragen und der relevante CO_2-Emissionswert wäre mit 284 g/km anzusetzen.

Daneben besteht die Möglichkeit, den für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen CO_2-Emissionswert mit dem Minimalwert des WLTP CO_2-Ausstoßes der Interpolationsfamilie des Fahrzeugtyps, pauschal um 5% erhöht, anzunehmen. Dies würde zu einem maßgeblichen CO_2-Emissionswert von 294 g/km führen.

Der für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe herangezogene CO_2-Emissionswert ist durch den Fahrzeughersteller H in der Genehmigungsdatenbank in das Feld Reserve 03 (NoVA CO_2) einzutragen (siehe Rz 911). Außerdem hat der Fahrzeughersteller H im Rahmen der monatlichen Steuererklärung die FIN, die selbstberechnete und entrichtete Normverbrauchsabgabe, den NoVA-Steuersatz und die Bemessungsgrundlage an das Finanzamt zu übermitteln (siehe Rz 820).

Beispiel 3:

Lieferung eines Kraftfahrzeuges der Klasse N1 im vervollständigten Zustand (mit einem Hubsteiger) durch H am 1. Februar 2022 an den Endkunden K. Der Kaufpreis (netto) beträgt 60.000 Euro. Das vervollständigte Kraftfahrzeug hat einen CO_2-Ausstoß von 360 g/km. Vor der Lieferung an den Endkunden K wurde das noch unvollständige Kraftfahrzeug (Fahrgestell) zum Aufbauunternehmer A gebracht, welcher den Hubsteiger aufbaute und somit den zulassungsfähigen Zustand herstellte. Das Fahrgestell hat ohne die Aufbauten einen Nettokaufpreis von 35.000 Euro und einen CO_2-Emissionswert von 270 g/km. Dem Endkunden K wurden in der Rechnung die Kosten des Fahrgestelles (35.000 Euro), der einfachen Fahrgestellabdeckung samt Beleuchtung (2.300 Euro - Aufbau und Zubehör, welche der Funktion des Kraftfahrzeuges dienen) sowie des auf die Fahrgestellabdeckung montierten Hubsteigers (22.700 Euro) klar ausgewiesen. Die jeweils auf die Teile entfallenden CO_2-Emissionswerte werden nicht ausgewiesen.

Die Lieferung des vervollständigten Kraftfahrzeuges (Fahrgestell plus Aufbau) am 1. Februar 2022 löst den Tatbestand des § 1 Z 1 NoVAG 1991 aus. Da es sich um eine Lieferung eines vervollständigten Kraftfahrzeuges handelt, kann jener Teil der Ausstattung, des Zubehörs und des Aufbaus des Kraftfahrzeuges, der keinen Zusammenhang mit der Funktion des Kraftfahrzeuges hat, von der Bemessungsgrundlage abgezogen werden. Es können daher in diesem Fall die Kosten des Hubsteigers von der Bemessungsgrundlage

abgezogen werden. Die Bemessungsgrundlage würde daher in diesem Fall 37.300 Euro betragen.

Da die zusätzlich durch den Aufbau und die Ausstattung, welche nicht im Zusammenhang mit der Funktion des Kraftfahrzeuges stehen, verursachten CO_2-Emissionswerte nicht ausgewiesen wurden, kann dieser konkrete Wert nicht entsprechend vermindert angesetzt werden. Die notwendigen Aufbauten, um einen zulassungsfähigen Zustand herzustellen (Pritsche, Fahrzeugbeleuchtung, usw.), erhöhen allerdings bei einem vergleichbaren Kraftfahrzeug den CO_2-Emissionswert um 15 g/km, wodurch der CO_2-Emissionswert eines solchen vervollständigten Kraftfahrzeuges 285 g/km beträgt. Dieser Wert kann für die Bemessung der Normverbrauchsabgabe herangezogen werden.

Da die Werte für das noch unvollständige Kraftfahrzeug (Fahrgestell) bekannt sind, können die Erhöhungen der Werte durch den Aufbau und die Ausstattung, die im Zusammenhang mit der Funktion des Kraftfahrzeuges stehen, auch pauschal mit jeweils 5% der Werte des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) erfolgen. Die Bemessungsgrundlage würde daher in diesem Fall 36.750 Euro betragen und der relevante CO_2-Emissionswert wäre mit 284 g/km anzusetzen.

Daneben besteht die Möglichkeit, den für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen CO_2-Emissionswert mit dem Minimalwert des WLTP CO_2-Ausstoßes der Interpolationsfamilie des Fahrzeugtyps, pauschal um 5% erhöht, anzunehmen. Dies würde zu einem maßgeblichen CO_2-Emissionswert von 294 g/km führen.

Der für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe herangezogene CO_2-Emissionswert ist durch den Fahrzeughersteller H in der Genehmigungsdatenbank in das Feld Reserve 03 (NoVA CO_2) einzutragen (siehe Rz 911). Außerdem hat der Fahrzeughersteller H im Rahmen der monatlichen Steuererklärung die FIN, die selbstberechnete und entrichtete Normverbrauchsabgabe, den NoVA-Steuersatz und die Bemessungsgrundlage an das Finanzamt zu übermitteln (siehe Rz 820).

911

Hersteller oder Bevollmächtigte, die zur Eintragung von Fahrzeugdaten in der Genehmigungsdatenbank ermächtigt sind (Erzeuger, Generalimporteur), haben zur Sicherstellung eines einheitlichen Vollzuges der Normverbrauchsabgabe Eintragungen in die Genehmigungsdatenbank vorzunehmen. Für unvollständige und vervollständigte Kraftfahrzeuge der Klasse N1 muss der nach den obigen Ausführungen für die Normverbrauchsabgabe relevante und nach WLTP ermittelte, für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgebliche CO_2-Ausstoß in der Genehmigungsdatenbank in Feld Reserve 03 (NoVA CO_2) erfasst werden.

Die technischen Vorgaben der Dateneingabe werden in einem Erlass des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) bekanntgegeben.

© Bundesministerium für Finanzen

B.6.1.4. Maßgeblicher CO_2-Emissionswert (§ 6 Abs. 4 NoVAG 1991)

912

Für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe ist der nach dem WLTP (Kraftwagen) oder WMTC (Krafträder) Messverfahren ermittelte kombinierte CO_2-Ausstoß heranzuziehen. Für extern aufladbare Elektro-Hybridfahrzeuge ist der gewichtete kombinierte CO_2-Ausstoß heranzuziehen.

B.6.1.5. Maßgeblicher CO_2-Emissionswert für ein Kraftfahrzeug gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 (§ 6 Abs. 5 NoVAG 1991)

913

Wird für ein unvollständiges Kraftfahrzeug (Fahrgestell) der Klasse N1 der durch den Aufbau höchstmöglich erreichbare CO_2-Emissionswert ausgewiesen, ist dieser heranzuziehen, wenn er nach den Vorgaben des WLTP-Messzyklus gemessen wurde, unabhängig davon, ob es sich um den tatsächlichen CO_2-Ausstoß des konkreten Kraftfahrzeuges handelt oder es sich um einen fiktiven maximal erreichbaren Wert handelt. Wird der nach den obigen Ausführungen (siehe Rz 908) für die Normverbrauchsabgabe relevante und nach dem WLTP-Messzyklus ermittelte CO_2-Ausstoß in der Genehmigungsdatenbank erfasst, ist dieser für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe heranzuziehen.

914

Bei Kraftfahrzeugen der Klasse gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991 ist somit für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe jedenfalls primär der in der Genehmigungsdatenbank im Feld Reserve 03 (NoVA CO_2) erfasste Wert heranzuziehen. Dies unabhängig davon, ob es sich bei diesem Wert um den tatsächlichen CO_2-Ausstoß nach dem WLTP-Messzyklus des konkreten Kraftfahrzeuges handelt, ob es sich um einen nach den obigen Ausführungen (siehe Rz 908 ff) ermittelten Wert handelt oder ob es sich, aufgrund des Nichtvorliegens von CO_2-Emissionswerten, um den über die Ersatzberechnung (Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt – siehe Rz 920 f) ermittelten und im Feld Reserve 03 (NoVA CO_2) erfassten Wert handelt.

Ist im Feld Reserve 03 (NoVA CO_2) kein Wert erfasst, ist der in der Genehmigungsdatenbank erfasste tatsächliche CO_2-Ausstoß nach dem WLTP-Messzyklus des konkreten Kraftfahrzeuges für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe heranzuziehen.

Werden allerdings die CO_2-Emissionen des Kraftfahrzeuges gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991 nicht nach dem WLTP-Messzyklus, sondern ausschließlich nach dem NEFZ-Messzyklus ermittelt (auslaufende Serien), sind die nach dem NEFZ-Messzyklus ermittelten Werte maßgeblich (siehe Rz 915 ff).

© Bundesministerium für Finanzen

Liegt überhaupt kein CO_2-Emissionswert vor, weder nach dem WLTP- noch nach dem NEFZ-Messzyklus (für auslaufende Serien), wird der CO_2-Emissionswert ersatzweise mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt angenommen (siehe Rz 920 f).

915

Werden für ein Kraftfahrzeug zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg (Klasse N1) die CO_2-Emissionen nicht nach dem WLTP-Messzyklus, sondern ausschließlich nach dem NEFZ-Messzyklus ermittelt (auslaufende Serien), sind die nach dem NEFZ-Messzyklus ermittelten Werte maßgeblich. Näheres zur Definition eines Kraftfahrzeuges einer auslaufenden Serie siehe Rz 1332.

916

Für diese Kraftfahrzeuge errechnet sich der Steuersatz in Prozent nach der folgenden Formel:

$$Steuersatz\ in\ \% = \frac{\text{CO}_2\text{-Emissionswert in } g/km\ -\ 140\ g/km}{5}$$

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,50 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt 50%. Bei dieser Steuersatzermittlung ist keine jährliche Absenkung des CO_2-Abzugsbetrages vorgesehen.

917

Wird bei einem Kraftfahrzeug der CO_2-Ausstoß von 238 g/km überschritten, erhöht sich die Steuer für den die Grenze von 238 g/km übersteigenden CO_2-Ausstoß um 50 Euro je g/km.

Beispiel:

275 g/km – 238 g/km = 37 g/km x 50 Euro= 1.850 Euro (Malus)

918

Von der errechneten Steuer ist der Abzugsposten in Höhe von 350 Euro abzuziehen. Die Berechnung kann zu keiner Steuergutschrift führen.

© Bundesministerium für Finanzen

B.6.1.6. Kraftfahrzeuge ohne CO_2-Emissionswert (§ 6 Abs. 6 NoVAG 1991)

B.6.1.6.1. Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 und Z 2 NoVAG 1991

919

Liegt für Krafträder im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 1 NoVAG 1991 oder für leichte und schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 kein CO_2-Emissionswert vor, berechnet sich der Steuersatz in Prozent nach der folgenden Formel:

$$Steuersatz\ in\ \% = (Hubraum\ in\ cm^3 - 100\ cm^3)\ \times\ 0{,}02$$

Es gilt ein Höchstsatz von 30%.

Da der Steuersatz und nicht der CO_2-Emissionswert ermittelt wird, besteht für diese Krafträder kein CO_2-Malus.

B.6.1.6.2. Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 3 und Z 4 NoVAG 1991

920

Liegt für einen Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991 oder ein Lastkraftfahrzeug im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991 kein CO_2-Emissionswert vor, wird der CO_2-Emissionswert ersatzweise mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt angenommen. (Für Lastkraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991 (Klasse N1), für die die CO_2-Emissionen ausschließlich nach dem NEFZ-Messzyklus ermittelt wurden, siehe Rz 915 ff.)

Beispiel: 100 kW x 2 = 200 g/km anzusetzender CO_2-Emissionswert

921

Leichte Kraftfahrzeuge werden im sogenannten Light-Duty-Verfahren homologiert. Bei diesem Verfahren wird das gesamte Kraftfahrzeug geprüft und auch ein WLTP-Wert ermittelt.

Schwerere Kraftfahrzeuge werden hingegen im Heavy-Duty-Verfahren homologiert. Bei diesem Verfahren wird ausschließlich der Motor geprüft und somit kein WLTP-Wert ermittelt. In diesem Fall sowie auch in jenem Fall, in welchem zwar ein CO_2-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 CO_2-Emissionswert vorhanden ist und wie hoch dieser ist, ergibt sich aus den Fahrzeugpapieren (Übereinstimmungsbescheinigung, Typgenehmigung, Einzelgenehmigung).

B.6.1.6.3. Nachgewiesener CO_2-Emissionswert

922

Wird vom Abgabenschuldner der entsprechende CO_2-Emissionswert oder Kraftstoffverbrauch nachgewiesen, ist dieser heranzuziehen. Dieser nachgewiesene Wert muss jedoch zwingend den Vorgaben des WLTP- bzw. WMTC-Messverfahrens entsprechen.

B.6.1.6.4. Wohnmobile der Aufbauart „SA“

923

Für Wohnmobile der Aufbauart „SA“ laut Typenschein, Einzelgenehmigungsbescheid oder EG- bzw. EU-Übereinstimmungsbescheinigung, jeweils gemäß Abschnitt III des KFG 1967, kann der CO_2-Emissionswert, welcher der Berechnung nach § 6 Abs. 2 NoVAG 1991 zugrunde liegt, wahlweise mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt angenommen werden.

Es besteht daher die Wahlmöglichkeit für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe entweder den gemessenen CO_2-Emissionswert oder die Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt multipliziert mit zwei heranzuziehen. Bei Ausübung der Wahlmöglichkeit nach § 6 Abs. 6 Z 4 NoVAG 1991 ist die Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt multipliziert mit zwei für die Berechnung des prozentuellen Steuersatzes und des CO_2-Malus zu Grunde zu legen. Liegen für Wohnmobile der Aufbauart „SA“ keine CO_2-Emissionswerte vor, ist dieser Wert nach § 6 Abs. 6 Z 2 NoVAG 1991 ebenfalls mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt anzunehmen. Auch in diesen Fällen gilt nach § 6 Abs. 6 Z 4 letzter Satz NoVAG 1991 der Mindeststeuersatz in Höhe von 16%.

924

Der Steuersatz in Prozent für Wohnmobile der Aufbauart „SA“ errechnet sich nach der folgenden Formel:

$$Steuersatz\ in\ \% = \frac{\text{CO}_2\text{-Emissionswert in } g/km\ -\ 112\ g/km}{5}$$

oder

$$Steuersatz\ in\ \% = \frac{(\text{Nennleistung des Verbrennungsmotors in kW}\ \times 2) - 112}{5}$$

Der Mindeststeuersatz für Wohnmobile der Aufbauart „SA“ beträgt bei Anwendung der Ersatzberechnung nach der Motorleistung jedenfalls zumindest 16%.

© Bundesministerium für Finanzen

B.6.1.7. Wertänderungen des Tarifs (§ 6 Abs. 7 NoVAG 1991)

925

Bei Krafträdern sowie bei schweren vierrädrigen Kraftfahrzeugen, mit einem Hubraum von mehr als 125 Kubikzentimetern (Klasse L3e, L4e, L5e sowie L7e), vermindert sich beginnend ab 1. Jänner 2024 der Wert 55 g alle zwei Jahre jeweils um den Wert zwei.

1. Juli 2021:

$$Steuersatz\ in\ \% = \frac{\text{CO}_2\text{-Emissionswert in } g/km\ -\ 55\ g/km}{4}$$

1. Jänner 2024:

$$Steuersatz\ in\ \% = \frac{\text{CO}_2\text{-Emissionswert in } g/km\ -\ 53\ g/km}{4}$$

Beispiel:

1. Juli 2021: (150 g/km – 55 g/km) / 4 = 23,75 --> gerundet 24%

1. Jänner 2024: (150 g/km – 53 g/km) / 4 = 24,25 --> gerundet 24%

926

Beginnend mit 1. Jänner 2022 und letztmalig mit 1. Jänner 2024 werden bei Personen und Kombinationskraftwagen (Klasse M1), der CO_2-Abzugsposten, der Malusgrenzwert, der Malusbetrag und der Höchststeuersatz, wie in der folgenden Tabelle dargestellt, abgeändert:

	ab 1. Juli 2021	ab 1. Jänner 2022	ab 1. Jänner 2023	ab 1. Jänner 2024
CO_2-Abzugsbetrag	112 g/km	107 g/km	102 g/km	97 g/km
Malus-Grenzwert	200 g/km	185 g/km	170 g/km	155 g/km
Malusbetrag	50 Euro	60 Euro	70 Euro	80 Euro
Höchststeuersatz	50%	60%	70%	80%

927

Beginnend mit 1. Jänner 2022 und letztmalig mit 1. Jänner 2024 werden bei Lastkraftfahrzeugen im Sinn des § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991 (Klasse N1), der CO_2-Abzugsposten, der Malusgrenzwert, der Malusbetrag und der Höchststeuersatz, wie in der folgenden Tabelle dargestellt, abgeändert:

	ab 1. Juli 2021	ab 1. Jänner 2022	ab 1. Jänner 2023	ab 1. Jänner 2024
CO_2-Abzugsbetrag	165 g/km	160 g/km	155 g/km	150 g/km

Malus-Grenzwert	253 g/km	238 g/km	223 g/km	208 g/km
Malusbetrag	50 Euro	60 Euro	70 Euro	80 Euro
Höchststeuersatz	50%	60%	70%	80%

928

Für Kraftfahrzeuge, für die ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag vor dem 1. Dezember eines Jahres abgeschlossen wurde und deren Lieferung gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991 oder deren innergemeinschaftlicher Erwerb gemäß § 1 Z 2 NoVAG 1991 vor dem 1. April des Folgejahres erfolgt, können die bis zum 31. Dezember eines Jahres geltenden Werte weiter angewendet werden.

Beispiele:

1. *Ein Kraftfahrzeug wird am 10. Februar 2023 durch einen inländischen Fahrzeughändler an einen Endkunden in Österreich geliefert. Der unwiderrufliche schriftliche Kaufvertrag für diesen Erwerbsvorgang wurde am 23. Oktober 2022 abgeschlossen.*
   Die Normverbrauchsabgabe für diese steuerbare Lieferung ist anhand der bis 31. Dezember 2022 geltenden Werte zu berechnen.

2. *Ein Kraftfahrzeug wird am 19. März 2024 durch einen inländischen Fahrzeughändler an einen Endkunden in Österreich geliefert. Der unwiderrufliche schriftliche Kaufvertrag für diesen Erwerbsvorgang wurde bereits am 10. November 2022 abgeschlossen.*
   Die Normverbrauchsabgabe für diese steuerbare Lieferung ist anhand der bis 31. Dezember 2023 geltenden Werte zu berechnen.

929

Ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag liegt im Sinne einer zivilrechtlichen Betrachtung dann vor, wenn es zu einer schriftlichen Einigung über Kaufpreis und Kaufgegenstand mit Abschlusswillen kommt.

Kleinere Modifikationen am Kraftfahrzeug (Kaufgegenstand), wie der Austausch oder Einbau von leicht entfernbaren Zubehör- oder Einbauteilen (z.B. Autoradio, Sitzbezüge, Navigationsgeräte, typentsprechende Bereifung oder Felgen), die geringfügige Auswirkungen auf die Höhe des Kaufpreises haben, sind auch nach dem Abschluss des Kaufvertrages möglich.

Wird allerdings der Vertragsgegenstand grundlegend geändert, beispielsweise durch Änderungen an Fahrzeugteilen, die unmittelbar der Funktion als Kraftfahrzeug dienen und daher bei einer nachträglichen Änderung angezeigt und in den Genehmigungsnachweis eingetragen werden müssen (z.B. Motorisierung, Fahrgestell, Lenkrad, Karosserie, typfremde Bereifung oder Felgen), kommt es zu einer Novation gemäß § 1376 ABGB und es handelt sich somit nicht mehr um denselben Kaufvertrag. Findet die Novation nach dem für den

Kaufvertragsabschluss notwendigen Tag statt, kann die Übergangsregelung nicht zur Anwendung kommen.

B.6.1.8. Import von Gebrauchtfahrzeugen aus dem Unionsgebiet (§ 6 Abs. 8 NoVAG 1991)

B.6.1.8.1. Allgemeines

930

Bei Gebrauchtfahrzeugen, die unmittelbar aus dem übrigen Unionsgebiet in das Inland gebracht werden und die bereits im übrigen Unionsgebiet zum Verkehr zugelassen waren, ist für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe die jeweilige Rechtslage anzuwenden, die im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung im übrigen Unionsgebiet in Österreich anzuwenden gewesen wäre. Dabei ist für die Bonus-Malus-Berechnung und den Abzugsbetrag die Wertentwicklung des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen.

Gleiches gilt für Gebrauchtfahrzeuge, die unmittelbar aus einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) in das Inland gebracht werden und die bereits im EWR-Staat zugelassen waren (vgl. VwGH 11.9.2018, Ra 2016/16/0104).

Im Sinne der Rechtsprechung des EuGH (unter anderem EuGH 9.3.1995, C-345/93, *Nunes Tadeu*; EuGH 22.2.2001, C-393/98, *Gomes Valente*; EuGH 7.4.2011, C-402/09, *Tatu*), handelt es sich im Zusammenhang mit § 6 Abs. 8 NoVAG 1991, entgegen der umsatzsteuerrechtlichen Definition (siehe Rz 419), um ein Gebrauchtfahrzeug, wenn dieses bereits in einem Staat zugelassen und verwendet wurde. Die Dauer der Zulassung sowie die Anzahl der bereits gefahrenen Kilometer sind nicht maßgeblich.

> *Beispiel:*
>
> *Ein Personenkraftwagen wird durch eine Privatperson bei einem Fahrzeughändler in Italien am 1. April 2023 erworben und importiert. Das Kraftfahrzeug wurde am 1. Dezember 2022 erstmalig in Italien zugelassen und weist im Zeitpunkt des Erwerbs einen Kilometerstand von 2.000 Kilometer auf.*
>
> *Da es sich bei dem Kraftfahrzeug um ein neues Fahrzeug im Sinne des Art. 1 UStG 1994 handelt (siehe Rz 419), wird mit dem Erwerb der Tatbestand des innergemeinschaftlichen Erwerbs gemäß § 1 Z 2 NoVAG 1991 erfüllt. Es entsteht daher die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe bereits durch den Erwerb. Zudem ist für das Kraftfahrzeug Erwerbsteuer in Österreich zu entrichten.*
>
> *Da das Kraftfahrzeug jedoch bereits in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union (Italien) zugelassen war und unmittelbar aus einem solchen in das Inland gebracht wurde, ist § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 anwendbar. Die Normverbrauchsabgabe ist nach der Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung (Dezember 2022) zu berechnen.*

Ein Kraftfahrzeug wird unmittelbar aus dem übrigen Unionsgebiet oder einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) in das Inland gebracht, wenn das Kraftfahrzeug direkt

von einem EU-Mitgliedstaat oder EWR-Staat nach Österreich verbracht wird. Ein bloßer Transport über Drittländer ist dabei unschädlich.

Die Regelung findet auch dann Anwendung, wenn das Kraftfahrzeug nicht durch die Person, die es in das Inland gebracht hat (inländischer Fahrzeughändler, privater Eigenimporteur), sondern erst nach einer Weiterveräußerung im Inland durch den Erwerber zugelassen wird.

Beispiel:

Die Privatperson A erwirbt und importiert im Dezember 2023 ein gebrauchtes Kraftrad (Klasse L3e) aus Deutschland. Das Kraftfahrzeug wurde erstmalig im Juni 2020 in Deutschland zugelassen. Eine Zulassung auf A im Inland erfolgt nicht. Im März 2024 veräußert A das Kraftrad an die inländische Privatperson B, welche es im April 2024 im Inland zulassen möchte.

Obwohl das Kraftfahrzeug nicht durch den Zulassungswerber B in das Inland gebracht wurde, ist § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 anwendbar und somit für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe die Rechtslage im Juni 2020 maßgeblich. Die zeitliche Lücke zwischen Import und Zulassung sowie die Weiterveräußerung im Inland sind nicht schädlich.

931

Ist neben der Bemessungsgrundlage (Entgelt bzw. gemeiner Wert) auch der Neuwagenwert des Kraftfahrzeuges bekannt, so ist der Bonus-Malus zwingend anhand des Wertverhältnisses zwischen Bemessungsgrundlage und Neuwagenwert zu verringern und es ist nur der aliquote Anteil anzusetzen.

Beispiel 1 – Berechnung ausgehend vom gemeinen Wert Netto:

Gemeiner Wert (netto): 30.000 €

Neuwagenwert (brutto – inkl. USt und NoVA): 90.000 €

Erstzulassung in der EU: 1. Februar 2013 (maßgeblich für anzuwendende Rechtslage)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO_2 in g/km: 200 (NEFZ)

NOx in mg/km: 65

Bemessungsgrundlage (netto)	*30.000,00 Euro*
NoVA-Satz: (10 l – 3 l) x 2 = 14%	*4.200,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO_2-Ausstoß (< 120 g/km)	*- 0,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)	*- 0,00 Euro*
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)	*- 0,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2b lit. a u. b - Malus CO_2-Ausstoß	*+ 2.000,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO_2-Emissionswerten	*+ 0,00 Euro*
Summe NoVA-Malus	*+ 2.000,00 Euro*

*Summe Bonus-Malus:(**46,85%** von 2.000,00 lt. Vergleichsrechnung)*	*+ 937,00 Euro*
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	*+ 1.027,40 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***6.164,40 Euro***

Rückrechnung Neuwagenwert von Brutto auf Netto:

Neuwagenwert lt. Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (brutto)	*90.000,00 Euro*
plus Abzugsposten	*+ 0,00 Euro*
plus Bonus	*+ 0,00 Euro*
minus Malus (inkl. 20% Erhöhungsbetrag)	*- 2.400,00 Euro*
Zwischensumme (brutto)	*87.600 Euro*

** Berechnung Malus: (200 - 150) x 25 € + (200 - 170) x 25 € = 2.000 €*
Malus inklusive Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 = 2.000 € x 1,2 = 2.400 €

Zwischensumme (brutto)	*87.600 Euro*
Neuwagenwert ohne USt und NoVA (netto) (87.600/1,368)*	*+ 64.035,09 Euro*

** (1,368 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 16,8% Normverbrauchsabgabe (inklusive 20% Zuschlag von 14%))*

Vergleichsrechnung:

Neuwagenwert ohne USt und NoVA (netto)	*64.035,09 Euro*
Aktuelle Bemessungsgrundlage (netto)	*30.000,00 Euro*
*Zeitwert**	***46,85%***

** Berechnung Zeitwert: Es ist aus dem Neupreis die inkludierte Umsatzsteuer, Normverbrauchsabgabe, sowie der Erhöhungsbetrag herauszurechnen. Anschließend wird dieser reduzierte Neuwagenwert mit der aktuellen Bemessungsgrundlage in Relation gesetzt.*

Beispiel 2 – Berechnung ausgehend vom gemeinen Wert Brutto:

Gemeiner Wert (brutto – inkl. USt und NoVA): 32.000 €

Neuwagenwert (brutto – inkl. USt und NoVA): 75.000 €

Erstzulassung in der EU: 1. April 2013 (maßgeblich für anzuwendende Rechtslage)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO_2 in g/km: 200 (NEFZ)

NOx in mg/km: 65

Bemessungsgrundlage (brutto)	*32.000,00 Euro*
NoVA-Satz: (10 l – 3 l) x 2 = 14% (22.643,22 € x 14%)	*3.170,05 Euro*
Bemessungsgrundlage (netto)	*22.643,22 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO_2-Ausstoß (< 120 g/km)	*- 0,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)	*- 0,00 Euro*

Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)	*- 0,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2b lit. a u. b - Malus CO_2-Ausstoß	*+ 2.000,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO_2-Emissionswerten	*+ 0,00 Euro*
Summe NoVA-Malus	*+ 2.000,00 Euro*
*Summe Bonus-Malus:(**42,67%** von 2.000,00 lt. Vergleichsrechnung)*	*+ 853,40 Euro*
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	*+ 804,69 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***4.828,14 Euro***

Rückrechnung Bemessungsgrundlage von Brutto auf Netto:

Bemessungsgrundlage (brutto)	*32.000,00 Euro*
plus Abzugsposten	*+ 0,00 Euro*
plus Bonus	*+ 0,00 Euro*
*minus Malus**	*- 1.024,08 Euro*
Zwischensumme (brutto)	*30.975,92 Euro*

** Berechnung Malus: (200 - 150) x 25 € + (200 - 170) x 25 € = 2.000 €*
Malus inklusive Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 = 2.000 € x 1,2 = 2.400 €
Malus (inklusive Erhöhungsbetrag) aliquotiert über Zeitwert: 2.400 € x 42,67% = 1.024,08 €

Zwischensumme inkl. USt und NoVA	*30.975,92 Euro*
Bemessungsgrundlage ohne USt und NoVA (netto) *30.975,92 Euro / 1,368**	*22.643,22 Euro*

** (1,368 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 16,8% Normverbrauchsabgabe (inklusive 20% Zuschlag von 14%))*

Vergleichsrechnung:

Neuwagenwert (brutto – inkl. USt und NoVA)	*75.000,00 Euro*
Aktuelle Bemessungsgrundlage (brutto – inkl. USt und NoVA)	*32.000,00 Euro*
*Zeitwert**	***42,67%***

** Berechnung Zeitwert: Es wird der Neuwagenwert (brutto) mit der aktuellen Bemessungsgrundlage (brutto) in Relation gesetzt.*

932

Ist der Neuwagenwert des Kraftfahrzeuges nicht bekannt, so ist die Wertentwicklung über eine Achtelung zu berücksichtigen. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus-Malus um ein Achtel reduziert. Nach Ablauf von sieben ganzen Jahren bleibt immer ein Achtel stehen, auch wenn bereits acht oder mehr volle Jahre abgelaufen sind. Der Bonus-Malus kann sich somit nur auf den Betrag von einem Achtel reduzieren.

© Bundesministerium für Finanzen

Die Berücksichtigung der Wertentwicklung über eine Achtelung stellt ein bloßes Hilfsinstrument für Fälle dar, in denen der Neuwagenwert des Kraftfahrzeuges nicht bekannt ist.

Beispiel 1 – Berechnung ausgehend vom gemeinen Wert Netto:

Gemeiner Wert (netto): 30.000 €

Neuwagenwert: nicht bekannt

Erstzulassung in der EU: 8. Februar 2013 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 9. März 2019 (maßgeblich für die Aliquotierung)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO_2 in g/km: 200 (NEFZ)

NOx in mg/km: 65

Bemessungsgrundlage (netto)	*30.000,00 Euro*
NoVA-Satz: (10 l – 3 l) x 2 = 14%	*4.200,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO_2-Ausstoß (< 120 g/km)	*- 0,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)	*- 0,00 Euro*
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)	*- 0,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2b lit. a u. b - Malus CO_2-Ausstoß	*+ 2.000,00 Euro**
Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO_2-Emissionswerten	*+ 0,00 Euro*
Summe NoVA-Malus	*+ 2.000,00 Euro*
*Summe Bonus-Malus:(**2/8** von 2.000,00)*	*+ 500,00 Euro*
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	*+ 940,00 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***5.640,00 Euro***

** Berechnung Malus: (200 - 150) x 25 € + (200 - 170) x 25 € = 2.000 €*
Malus Aliquotiert: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus/Malus um ein Achtel reduziert. Da seit Februar 2013 mehr als sechs ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im März 2019), werden nur zwei Achtel des Malus berücksichtigt.

Beispiel 2 – Berechnung ausgehend vom gemeinen Wert Brutto:

Gemeiner Wert (brutto – inkl. USt und NoVA): 44.000 €

Neuwagenwert: nicht bekannt

Erstzulassung in der EU: 8. Februar 2013 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 20. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO_2 in g/km: 200 (NEFZ)

NOx in mg/km: 65

Bemessungsgrundlage (brutto)	*44.000,00 Euro*
NoVA-Satz: (10 l – 3 l) x 2 = 14% (31.944,44 x 14%)	*4.472,22 Euro*
Bemessungsgrundlage (netto)	*31.944,44 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO_2-Ausstoß (< 120 g/km)	*- 0,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)	*- 0,00 Euro*
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)	*- 0,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2b lit. a u. b - Malus CO_2-Ausstoß	*+ 2.000,00 Euro**
Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO_2-Emissionswerten	*+ 0,00 Euro*
Summe NoVA-Malus	*+ 2.000,00 Euro*
*Summe Bonus-Malus (**1/8** von 2.000,00)*	*+ 250,00 Euro*
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	*+ 944,44 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***5.666,66 Euro***

** Berechnung Malus: (200 - 150) x 25 € + (200 - 170) x 25 € = 2.000 €*
Malus Aliquotiert: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus/Malus um ein Achtel reduziert. Da seit Februar 2013 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Malus berücksichtigt.

Rückrechnung Bemessungsgrundlage von Brutto auf Netto:

Bemessungsgrundlage (brutto)	*44.000,00 Euro*
plus Abzugsposten	*+ 0,00 Euro*
plus Bonus	*+ 0,00 Euro*
*minus Malus**	*- 300,00 Euro*
Zwischensumme (brutto)	*43.700,00 Euro*

** Berechnung Malus: (200 - 150) x 25 € + (200 - 170) x 25 € = 2.000 €*
Malus inklusive Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 = 2.000 € x 1,2 = 2.400 €
Malus (inklusive Erhöhungsbetrag) aliquotiert über Achtelung: Da seit Februar 2013 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird beim Malus nur ein Achtel berücksichtigt, welches immer stehen bleibt. (2.400 € / 8) x 1 = 300 €

Zwischensumme inkl. USt und NoVA	*43.700,00 Euro*
Bemessungsgrundlage ohne USt und NoVA (netto) ***43.700,00 Euro / 1,368****	***31.944,44 Euro***

** (1,368 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 16,8% Normverbrauchsabgabe (inklusive 20% Zuschlag von 14%))*

933

Bei Tatbestandsverwirklichung seit 1. Juli 2021 ist auch beim Abzugsposten bzw. Abzugsbetrag die Wertentwicklung des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen. Es ist somit der Abzugsposten bzw. Abzugsbetrag der anzuwendenden Rechtslage heranzuziehen, welche

sich nach dem Erstzulassungsdatum im Unionsgebiet richtet. Dieser ist wie der Bonus-Malus entweder über die tatsächliche Wertentwicklung oder eine Achtelung zu verringern (siehe Rz 931 f).

Bei Tatbestandsverwirklichung bis 30. Juni 2021 ist der Abzugsposten bzw. Abzugsbetrag nicht Teil der Verhältnisrechnung, die bei der Zulassung eines eigenimportierten Kraftfahrzeuges oder eines von einem Fahrzeughändler „importierten“ Kraftfahrzeuges, das im Inland weitergeliefert wird, anzuwenden ist. Es ist somit der Abzugsposten bzw. Abzugsbetrag gemäß der zum Zeitpunkt der Erfüllung des Tatbestandes gesetzlichen Regelung heranzuziehen. Dieser ist in voller Höhe anzusetzen und nicht der Wertentwicklung zu unterwerfen.

934

Es gelten auch für Kraftfahrzeuge, welche unmittelbar aus dem Unionsgebiet kommen, die Bestimmungen des § 5 NoVAG 1991 zur Bemessungsgrundlage.

935

Für Gebrauchtfahrzeuge, die aus Drittländern in das Inland gebracht werden, besteht keine solche Regelung. Bei Gebrauchtfahrzeugen, die aus einem Drittland importiert werden, ist somit die Normverbrauchsabgabe grundsätzlich nach der Rechtslage im Zeitpunkt der Tatbestandsverwirklichung (Zeitpunkt der Lieferung durch inländischen Fahrzeughändler bzw. Zeitpunkt der Zulassung im Inland bei Privatimport) zu bemessen. Die Wertentwicklung des Kraftfahrzeuges ist dabei für die Bonus-Malus-Berechnung und den Abzugsbetrag nicht zu berücksichtigen, womit die vollen Beträge anzusetzen sind.

Beispiel 1:

Eine Privatperson importiert im August 2023 im Rahmen einer Übersiedlung einen Personenkraftwagen aus der Schweiz. Der Personenkraftwagen wird am 18. August 2023 in Österreich zugelassen. Erstmalig wurde das Kraftfahrzeug am 10. Mai 2018 in der Schweiz zugelassen. Da es sich um ein Kraftfahrzeug handelt, welches aus einem Drittland in das Inland gebracht wurde, ist die Steuer nach der Rechtslage im Zeitpunkt der Zulassung im Inland (Tatbestandsverwirklichung) zu bemessen.

Gemeiner Wert (netto): 20.000 €

(Näheres zur Bemessungsgrundlage in Fällen des Fahrzeugimportes aus Drittländern siehe Rz 815 f)

CO_2-Emissionswert (WLTP): nicht bekannt

CO_2-Emissionswert (NEFZ): 140 g/km

Leistung: 110 kW

Bemessungsgrundlage (netto)	*20.000,00 Euro*
NoVA-Satz: (220 g/km – 102 g/km) / 5*	*24%*

= NoVA Grundbetrag	*4.800,00 Euro*
plus Malus *(220 g/km* – 170 g/km) = 50 g/km; 50 x 70 Euro = 3.500 Euro*	*+ 3.500,00 Euro*
minus Abzugsposten	*- 350,00 Euro*
= zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***7.950,00 Euro***

** Ersatzberechnung CO_2-Emissionswert: Da nach der Rechtslage im Zeitpunkt der Zulassung im Inland (Tatbestandsverwirklichung) (August 2023) der WLTP-Wert der CO_2-Emissionen für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblich ist, dieser allerdings nicht vorliegt, bestimmt sich der CO_2-Emissionswert mit dem zweifachen Wert der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt (siehe Rz 920).*

110 kW x 2 = 220 g/km (anzusetzender CO_2-Emissionswert)

Das Vereinigte Königreich hat mit Ablauf des 31. Jänner 2020 (Übergangsperiode bis 31. Dezember 2020) die Europäische Union verlassen, womit es nunmehr als Drittland anzusehen ist. Nach Artikel 8 des Protokolls zu Irland und Nordirland, ist jedoch Nordirland auch nach dem 31. Dezember 2020 in Bezug auf die Bestimmungen zu Waren weiterhin als Gemeinschaftsgebiet anzusehen. Alle Kraftfahrzeuge, die aus dem Vereinigten Königreich (ausgenommen Nordirland) importiert werden (unabhängig vom Erstzulassungsdatum), sind daher der Rechtslage im Zeitpunkt der Tatbestandsverwirklichung zu unterwerfen.

Beispiel 2:

Ein österreichischer Fahrzeughändler erwirbt und importiert im März 2022 ein Motorrad aus dem Vereinigten Königreich. Erstmalig wurde das Motorrad am 15. Oktober 2010 in Deutschland zugelassen. Am 10. April 2022 verkauft und liefert der österreichische Händler das Motorrad an eine im Inland ansässige Privatperson. Da es sich um ein Motorrad handelt, welches aus einem Drittland in das Inland gebracht wurde, ist die Steuer nach der Rechtslage im Zeitpunkt der Lieferung durch den inländischen Fahrzeughändler (Tatbestandsverwirklichung) zu bemessen.

Kaufpreis / Entgelt (netto): 12.000 €

(Näheres zur Bemessungsgrundlage in Fällen der inländischen Lieferung siehe Rz 801 ff)

CO_2-Emissionswert (WMTC): nicht bekannt

Hubraum: 1000 cm^3

Bemessungsgrundlage (netto)	*12.000,00 Euro*
NoVA-Satz: (1.000 cm^3 – 100 cm^3) x 0,02*	*18%*
= zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***2.160,00 Euro***

** Ersatzberechnung Steuersatz: Da nach der Rechtslage im Zeitpunkt der Lieferung durch den inländischen Fahrzeughändler (Tatbestandsverwirklichung) (April 2022) der WMTC-Wert der CO_2-Emissionen für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblich ist, dieser allerdings nicht vorliegt, bestimmt sich der Steuersatz in Prozent aus dem um 100 Kubikzentimeter verminderten Hubraum in Kubikzentimeter multipliziert mit 0,02 (siehe Rz 919).*

Ebenso ist für Kraftfahrzeuge, die unmittelbar aus dem übrigen Unionsgebiet in das Inland gebracht werden, ein etwaiges früheres Erstzulassungsdatum im Vereinigten Königreich (ausgenommen Nordirland) für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe unbeachtlich.

Beispiel 3:

Eine Privatperson erwirbt und importiert im August 2024 einen gebrauchten Personenkraftwagen aus den Niederlanden. Der Personenkraftwagen wird am 18. August 2024 in Österreich zugelassen.

Erstmalig wurde der Personenkraftwagen am 14. September 2018 im Vereinigten Königreich zugelassen. Am 6. Juni 2022 (und daher nach dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU) wurde der Personenkraftwagen aus dem Vereinigten Königreich in die Niederlande geliefert und zugelassen.

Da das Kraftfahrzeug unmittelbar aus dem übrigen Unionsgebiet in das Inland gebracht wird und bereits im übrigen Unionsgebiet zum Verkehr zugelassen war, ist § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 anwendbar. Da das Vereinigte Königreich mit dem Austritt aus der EU als Drittland anzusehen ist, ist das Erstzulassungsdatum im Jahr 2018 unbeachtlich. Für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe ist vielmehr die Rechtslage anzuwenden, die am 6. Juni 2022, im Zeitpunkt der Zulassung in den Niederlanden, in Österreich anzuwenden gewesen wäre.

Gemeiner Wert (brutto – inkl. USt und NoVA): 18.000 €

(Näheres zur Bemessungsgrundlage in Fällen des Erwerbs eines Gebrauchtfahrzeuges aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union durch Private siehe Rz 806 ff)

Neuwagenwert: nicht bekannt

Erstzulassung in der EU: 6. Juni 2022 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 18. August 2024 (maßgeblich für die Aliquotierung)

*CO_2-Emissionswert (WLTP): nicht bekannt**

CO_2-Emissionswert (NEFZ): 200 g/km

Leistung: 120 kW

*** Berechnung CO_2-Emissionswert: Im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung in der EU (Juni 2022) ist für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe der nach dem WLTP Messverfahren ermittelte kombinierte CO_2-Ausstoß heranzuziehen (siehe Rz 912). Da dieser nicht vorliegt, wird der CO_2-Emissionswert ersatzweise mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt (120 kW x 2 = 240 g/km) angenommen.*

Rückrechnung Bemessungsgrundlage von Brutto auf Netto:

Bemessungsgrundlage (brutto)	*18.000,00 Euro*
plus Abzugsposten (350 Euro x 6/8)	*+ 262,50 Euro*
plus Bonus	*+ 0,00 Euro*
*minus Malus**	*- 2.475,00 Euro*
Zwischensumme (brutto)	*15.787,50Euro*

*** Berechnung Malus: (240 - 185) x 60 € = 3.300 €*
Malus aliquotiert über Achtelung: Da seit Juni 2022 mehr als zwei ganze Jahre vergangen sind

(Zulassung in Österreich im August 2024), werden sechs Achtel des Malus berücksichtigt. (3.300 € / 8) x 6 = 2.475 €

Zwischensumme inkl. USt und NoVA	*15.787,50 Euro*
Bemessungsgrundlage ohne USt und NoVA (netto) *15.787,50 Euro/ 1,47**	*10.739,80 Euro*

** (1,47 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 27% Normverbrauchsabgabe)*

Bemessungsgrundlage (netto)	*10.739,80 Euro*
NoVA-Satz: (240 g/km – 107 g/km) / 5 = 26,6% ~ 27%	*27%*
NoVA-Grundbetrag	*2.899,75 Euro*
plus anteiliger Malus	*+ 2.475,00 Euro*
minus anteiliger Abzugsposten	*- 262,50 Euro*
= zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***5.112,25 Euro***

Anderes gilt jedoch für Kraftfahrzeuge,

- die aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union (inkl. Nordirland) importiert werden,
- bereits vor dem 1. Jänner 2021 im Vereinigten Königreich zugelassen waren und
- bereits vor dem 1. Jänner 2021 aus dem Vereinigten Königreich in einen Mitgliedstaat der Europäischen Union (inkl. Nordirland) importiert wurden.

Für diese Kraftfahrzeuge ist ein Zulassungsdatum im Vereinigten Königreich für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe weiterhin maßgeblich.

Beispiel 4:

Eine Privatperson erwirbt und importiert im August 2024 einen gebrauchten Personenkraftwagen in den Niederlanden. Der Personenkraftwagen wird am 18. August 2024 in Österreich zugelassen.

Erstmalig wurde der Personenkraftwagen am 10. Jänner 2009 im Vereinigten Königreich zugelassen. Im März 2020 (und daher vor dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU) wurde der Personenkraftwagen in die Niederlande geliefert.

Da der Personenkraftwagen im Zeitpunkt des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union bereits in einen anderen Mitgliedstaat geliefert wurde, ist für das Kraftfahrzeug die Warenverkehrsfreiheit gemäß Art. 110 AEUV weiterhin zu beachten. Wird daher ein vor dem 1. Jänner 2021 im Vereinigten Königreich zugelassenes und in die Europäische Union importiertes Kraftfahrzeug aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union nach Österreich importiert und zugelassen, ist § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 anwendbar. Es ist die Normverbrauchsabgabe nach der Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung im Vereinigten Königreich (Jänner 2009) zu bemessen.

Gemeiner Wert (netto): 6.000 €

(Näheres zur Bemessungsgrundlage in Fällen des Erwerbs eines Gebrauchtfahrzeuges aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union durch Private siehe Rz 806 ff)

CO_2-Emissionswert (NEFZ): 140 g/km

Leistung: 110 kW

MVEG-Verbrauch (Benzin): 8 l/100 km

NOx in mg/km: 65

Bemessungsgrundlage (netto)	*6.000,00 Euro*
NoVA-Satz: (8 l – 3 l) x 2	*10%*
NoVA-Grundbetrag	*600,00 Euro*
Erhöhungsbetrag 20%	*120,00 Euro*
= zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***720,00 Euro***

B.6.1.8.2. Sinngemäße Anwendung für Vorgänge gemäß § 1 Z 3 lit. b und Z 4 NoVAG 1991

936

Auch bei Kraftfahrzeugen, welche den Steuertatbestand gemäß § 1 Z 3 lit. b oder Z 4 NoVAG 1991 auslösen und zuvor gemäß § 3 NoVAG 1991 befreit waren, ist jene Rechtslage für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe heranzuziehen, die beim Setzen des ersten Steuertatbestandes in Geltung stand. Dabei ist wiederum für die Bonus-Malus-Berechnung und den Abzugsbetrag die Wertentwicklung des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen.

Dies gilt gemäß § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 jedoch nicht für Kraftfahrzeuge, die auf den Fahrzeughändler zugelassen und nicht auf öffentlichen Straßen verwendet werden (sogenannte „Tageszulassung“), da für diese die Anwendung des § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 explizit ausgeschlossen ist. Für diese Kraftfahrzeuge ist die Rechtslage im Zeitpunkt der neuerlichen Tatbestandserfüllung maßgeblich.

Beispiel 1:

Ein Fahrzeughändler hat im April 2018 ein Kraftfahrzeug auf sein Unternehmen angemeldet, welches er als Kundenwagen einsetzt. Hierfür hat er die Befreiungsbestimmung für kurzfristige Vermietung in Anspruch genommen.

Im Juli 2021 wird dieses Kraftfahrzeug aus dem Unternehmen entnommen. Es wird der Tatbestand nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 verwirklicht. Für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe ist die Rechtslage, welche im Jahr 2018 in Geltung stand, heranzuziehen.

Beispiel 2:

Ein Fahrzeughändler lässt am 20. Oktober 2021 ein Kraftfahrzeug auf sich zu, um dieses als Vorführkraftfahrzeug zu nutzen. Er erfüllt hinsichtlich des Vorführkraftfahrzeuges alle Voraussetzungen (siehe Rz 428 ff sowie Rz 659 ff) und nutzt dieses bis zum 23. März 2022 zu diesem begünstigten Zweck. Am 23. März 2022 verkauft der Fahrzeughändler das Kraftfahrzeug an einen Kunden und erfüllt mit dieser Lieferung den Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991. Die Normverbrauchsabgabe ist in diesem Fall nach der Rechtslage am 20. Oktober 2021 zu bestimmen. Dabei ist wiederum für die Bonus-Malus-Berechnung und

den Abzugsbetrag die Wertentwicklung des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen. Die Wertentwicklung kann daher über das Wertverhältnis zwischen dem Entgelt bzw. dem gemeinen Wert und dem Neuwagenwert oder über eine Achtelung berechnet werden.

Beispiel 3:

Ein Fahrzeughändler lässt am 20. November 2021 ein Kraftfahrzeug im Rahmen einer Tageszulassung auf sich zu. Das Kraftfahrzeug bleibt bis zum 23. Jänner 2022 auf den Fahrzeughändler zugelassen. Am 23. Jänner 2022 verkauft der Fahrzeughändler das Kraftfahrzeug an einen Kunden und erfüllt mit dieser Lieferung den Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991. Die Normverbrauchsabgabe ist in diesem Fall nach der Rechtslage am 23. Jänner 2022 zu bestimmen.

Beispiel 4:

Ein Taxiunternehmer erwirbt am 20. Oktober 2021 ein Kraftfahrzeug, um dieses als Taxi zu nutzen. Er erfüllt hinsichtlich des Taxis alle Voraussetzungen (siehe Rz 143 bis 152) und nutzt dieses bis zum 23. März 2022 zu diesem begünstigten Zweck. Am 23. März 2022 verkauft der Taxiunternehmer das Kraftfahrzeug und erfüllt damit den Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991. Die Normverbrauchsabgabe ist in diesem Fall gemäß § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 nach der Rechtslage am 20. Oktober 2021 zu bestimmen.

Beispiel 5:

Ein Taxiunternehmer erwirbt am 20. Oktober 2020 ein Kraftfahrzeug, um dieses als Taxi zu nutzen. Er erfüllt hinsichtlich des Taxis alle Voraussetzungen (siehe Rz 143 bis 152) und nutzt dieses bis zum 23. März 2022 zu diesem begünstigten Zweck. Am 23. März 2022 verkauft der Taxiunternehmer das Kraftfahrzeug und erfüllt damit den Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991. Die Normverbrauchsabgabe ist auch in diesem Fall nach der Rechtslage am 20. Oktober 2020 zu bestimmen.

B.6.1.8.3. Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991, die bereits im Geltungszeitraum einer älteren Rechtslage im Inland zugelassen waren, aber nicht der Normverbrauchsabgabe unterlegen sind

937

Lastkraftfahrzeuge, die bereits im Inland zugelassen waren, jedoch nicht der Normverbrauchsabgabe unterlagen, sind auch weiterhin nicht der Normverbrauchsabgabe zu unterwerfen. Es erfolgt dadurch eine Gleichstellung mit Gebrauchtfahrzeugen aus dem übrigen Unionsgebiet.

Wird allerdings das nicht der Normverbrauchsabgabe unterliegende Lastkraftfahrzeug (Klasse N1) durch Umbauten zu einem der Normverbrauchsabgabe unterliegenden Kraftfahrzeug (Klasse M1) umgestaltet, ist dieses, wie auch bisher der Normverbrauchsabgabe zu unterwerfen (siehe Rz 440).

Ebenso ist diese Bestimmung nicht auf Kraftfahrzeuge anwendbar, die zwar aufgrund ihrer Einstufung in der Kombinierten Nomenklatur unter Position 8704 nicht der Normverbrauchsabgabe unterlagen, jedoch nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen als Kraftfahrzeuge der Klasse M1 einzuordnen sind.

Beispiel:

Ein Pick-up mit Doppelkabine wurde am 1. März 2021 durch einen inländischen Fahrzeughändler an einen Kunden geliefert und am selben Tag zugelassen. Der Pick-up wurde nach der Kombinierten Nomenklatur unter Position 8704 eingestuft (Kraftfahrrechtlich aber als Personenkraftwagen der Klasse M1) und unterlag daher am 1. März 2021 nicht der Normverbrauchsabgabe.

Am 10. Oktober 2022 wird das Kraftfahrzeug weiterverkauft und auf den Käufer am 12. Oktober 2022 zugelassen. In diesem Zeitpunkt wird der Pick-up nach dem KFG 1967 als Personenkraftwagen der Klasse M1 eingeordnet. Durch die Zulassung wird der Tatbestand des § 1 Z 3 lit. b NoVAG 1991 erfüllt. § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 ist auf diesen Vorgang nicht anwendbar, da es sich nicht um ein Kraftfahrzeug gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991 (N1) handelt, womit das Kraftfahrzeug nach der Rechtslage am 12. Oktober 2022 zu besteuern ist.

Für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe bei Import eines Kraftfahrzeuges der Klasse N1 siehe Rz 523.

B.6.1.9. Vergütung des Umsatzsteueranteils in Höhe von 16,67%

B.6.1.9.1. Allgemeines

938

Nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 (zuvor § 6 Abs. 7 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 13/2014) gilt eine Sonderregelung für den Fall, dass die Normverbrauchsabgabe Teil der Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer ist.

Wird für ein Kraftfahrzeug nach der Lieferung durch den Fahrzeughändler oder der erstmaligen Zulassung beim unmittelbar folgenden umsatzsteuerpflichtigen Rechtsgeschäft über das Kraftfahrzeug die Normverbrauchsabgabe in die Berechnung des Entgelts einbezogen, dann ist dem Erwerber des Kraftfahrzeuges ein Betrag von 16,67% der Normverbrauchsabgabe zu vergüten. Voraussetzung für die Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 ist somit, dass in Bezug auf ein Kraftfahrzeug, nach der Erfüllung eines normverbrauchsabgabepflichtigen Tatbestandes, ein unmittelbar darauffolgendes Rechtsgeschäft erfolgt, bei welchem die geleistete Normverbrauchsabgabe in die Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer miteinkalkuliert wird.

939

Die Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 kann für ein Kraftfahrzeug nur einmal vorgenommen werden (keine Mehrfachvergütung).

B.6.1.9.2. Anwendungsfälle

940

Hauptanwendungsfall der Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 sind Leasingfahrzeuge, da diese im Rahmen eines Leasinggeschäfts oder eines allfälligen späteren Verkaufs durch das Leasingunternehmen selbst für umsatzsteuerpflichtige Rechtsgeschäfte verwendet werden.

Zunächst wird bei Erwerb eines „neuen“ Kraftfahrzeuges durch ein Leasingunternehmen von einem inländischen Fahrzeughändler der Tatbestand der Lieferung nach § 1 Z 1 (oder Z 4) NoVAG 1991 erfüllt. Die Normverbrauchsabgabe und die Umsatzsteuer werden nebeneinander auf Basis der gleichen Bemessungsgrundlage erhoben. Gleiches gilt für den innergemeinschaftlichen Erwerb eines Kraftfahrzeuges durch ein inländisches Leasingunternehmen (Tatbestand des § 1 Z 2 NoVAG 1991 wird erfüllt). Auch in diesen Fällen wird die Normverbrauchsabgabe zunächst neben der zu leistenden Erwerbsteuer fällig, womit weder die Erwerbsteuer Teil der Bemessungsgrundlage der Normverbrauchsabgabe noch die Normverbrauchsabgabe Teil der Bemessungsgrundlage der Erwerbsteuer ist.

Wird allerdings das Kraftfahrzeug unmittelbar nach der normverbrauchsabgabepflichtigen Lieferung an das Leasingunternehmen oder dem innergemeinschaftlichen Erwerb durch das Leasingunternehmen im Rahmen eines umsatzsteuerpflichtigen Leasinggeschäfts vermietet, wird die Normverbrauchsabgabe für das Leasingunternehmen als Kostenfaktor systembedingt in die Leasingraten und damit in die Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer einbezogen.

Auch im Falle eines vorzeitigen Verkaufs des Kraftfahrzeuges oder des Verkaufs nach Ablauf der vereinbarten Leasingvertragsdauer durch das Leasingunternehmen ist die (Rest-)Normverbrauchsabgabe in diesen Fällen systembedingt Teil des umsatzsteuerpflichtigen Entgelts (Nettoverkaufspreises).

In diesen Fällen kann daher nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 eine Vergütung von 16,67% der vom Fahrzeughändler für das neue Leasingfahrzeug in Rechnung gestellten oder im Rahmen des innergemeinschaftlichen Erwerbs durch das Leasingunternehmen entrichteten Normverbrauchsabgabe beim Leasingunternehmen erfolgen.

> *Beispiel:*
>
> *Das Leasingunternehmen A erwirbt bei einem inländischen Fahrzeughändler einen neuen Pkw (Klasse M1). Die Lieferung erfüllt den Tatbestand des § 1 Z 1 NoVAG 1991. Der Fahrzeughändler verrechnet dem Leasingunternehmen A die Normverbrauchsabgabe und führt sie an das Finanzamt ab. Die Umsatzsteuer und die Normverbrauchsabgabe werden bei diesem Verkauf nebeneinander auf Basis der gleichen Bemessungsgrundlage erhoben, womit an diesem Punkt keine Umsatzsteuer auf die Normverbrauchsabgabe erhoben wird.*
>
> *Das Kraftfahrzeug wird in der Folge im Rahmen eines Leasinggeschäfts an einen inländischen Kunden vermietet. In die Leasingraten wird die geleistete*

Normverbrauchsabgabe als Kostenfaktor des Leasingunternehmens miteinbezogen, womit Umsatzsteuer auf die Normverbrauchsabgabe erhoben wird. Dem Leasingunternehmen A steht als Erwerber des Kraftfahrzeuges die Vergütung von 16,67% der geleisteten Normverbrauchsabgabe zu.

940a

Die in Rz 940 beschriebene Vorgangsweise kann für sämtliche Fälle angewendet werden, in denen die Normverbrauchsabgabe vom Leasingunternehmen im Rahmen der Leasingraten der Umsatzsteuer unterworfen wird. Die (Begünstigungs-)Regelung des § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 kann vom Leasingunternehmen auch dann angewendet werden, wenn es sich beim Leasingfahrzeug um ein nach § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 befreites Kraftfahrzeug handelt (z.B. Taxifahrzeug), für welches der Leasingnehmer (z.B. Taxiunternehmer) gemäß § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991 die Vergütung der Normverbrauchsabgabe vornehmen kann. So soll mit der Vergütung von 16,67% der Normverbrauchsabgabe die Mehrbelastung durch die auf die Normverbrauchsabgabe erhobene Umsatzsteuer ausgeglichen werden.

Die nach § 12 Abs. 1 Z 3 iVm § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 bestehende Normverbrauchsabgabe-Vergütung kann daher auch in diesen Fällen in der Höhe der vom Leasingunternehmen an den Fahrzeughändler bezahlten, oder aufgrund eines innergemeinschaftlichen Erwerbs entrichteten Normverbrauchsabgabe, vorgenommen werden (Nachweis mittels Rechnungskopie des Leasingunternehmens).

940b

Die Vergütung von 16,67% kann für sämtliche Fälle angewendet werden, in denen die Normverbrauchsabgabe vom Leasingunternehmen im Rahmen der Leasingraten der Umsatzsteuer unterworfen wird. Dies ist der Fall, wenn die Normverbrauchsabgabe vom Leasingunternehmen als Kostenfaktor getragen wird und damit, aufgrund der Einbeziehung der Normverbrauchsabgabe in die Kalkulation und Höhe der Leasingraten, im Rahmen dieser der Umsatzsteuer unterworfen wird. Es ist dabei unbeachtlich, ob der Leasingnehmer oder das Leasingunternehmen wirtschaftlicher Eigentümer des Kraftfahrzeuges ist.

Wird allerdings die Normverbrauchsabgabe nicht vom Leasingunternehmen, sondern unmittelbar vom Leasingnehmer an den Fahrzeughändler geleistet, kann die Vergütung nicht angewendet werden, da in diesem Fall die Normverbrauchsabgabe keinen Kostenfaktor beim Leasingunternehmen darstellt und somit nicht in die umsatzsteuerpflichtige Leasingrate einbezogen wird.

Gleiches gilt, wenn der Leasingnehmer die Normverbrauchsabgabe vorweg an das Leasingunternehmen entrichtet, welches die Abgabe an den Fahrzeughändler leistet, da auch in diesem Fall die Normverbrauchsabgabe keinen Kostenfaktor beim Leasingunternehmen darstellt und somit nicht in die Leasingrate einbezogen wird.

© Bundesministerium für Finanzen

941

Ein Anwendungsbereich des § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 waren zudem bis 30. Juni 2021 Kraftfahrzeuge, die im Rahmen einer Tageszulassung auf einen Fahrzeughändler zugelassen waren, da bei diesen bereits aufgrund der Zulassung auf Ebene der Fahrzeughändler die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe entstanden ist (siehe Rz 435).

Wird ein solches Kraftfahrzeug in der Folge umsatzsteuerpflichtig verkauft, und wird dabei die Normverbrauchsabgabe als Kostenfaktor in die Berechnung des Entgelts einbezogen, steht dem Erwerber in diesem umsatzsteuerpflichtigen Rechtsgeschäft die Vergütung von 16,67% der vom Fahrzeughändler geleisteten Normverbrauchsabgabe zu.

> *Beispiel:*
>
> *Tageszulassung eines Pkw (KN 8703 bzw. Klasse M1) durch den inländischen Fahrzeughändler A am 20. März 2020. Der Fahrzeughändler löst damit den Tatbestand des § 1 Z 3 lit. a NoVAG 1991 aus und muss daher Normverbrauchsabgabe entrichten.*
>
> *Das Kraftfahrzeug wird, ohne es zwischenzeitlich für andere Zwecke (beispielsweise als Firmenfahrzeug oder für private Zwecke) zu nutzen, am 20. Juli 2020 an einen inländischen Endkunden B geliefert. Der Fahrzeughändler A bezieht die geleistete Normverbrauchsabgabe als Kostenfaktor in den Kaufpreis mit ein, wodurch diese systembedingt der Umsatzsteuer unterzogen wird. Es kann daher auch hier eine Vergütung von 16,67% der vom Fahrzeughändler bei der Zulassung geleisteten Normverbrauchsabgabe erfolgen. Diese steht dem Erwerber im Rahmen der umsatzsteuerpflichtigen Lieferung über das unmittelbar zuvor mit Normverbrauchsabgabe belastete Kraftfahrzeug zu, daher dem inländischen Endkunden B. Als Nachweis über die Höhe der entrichteten Normverbrauchsabgabe kann diese beispielsweise auf der vom Fahrzeughändler A ausgestellten Rechnung vermerkt werden. Da die Lieferung an den Endkunden B selbst nicht der Normverbrauchsabgabe unterliegt, darf die Normverbrauchsabgabe jedoch keinesfalls als eigenständiger Rechnungsposten auf der vom Fahrzeughändler A ausgestellten Rechnung aufscheinen.*

(Mit den KfzBStR 2021 wurde der Erlass vom 20.3.2014, BMF-010220/0041-VI/9/2014, mit 1. Juli 2021 außer Kraft gesetzt. Für Zeiträume davor ist dieser Erlass, insbesondere die Aussage zur Vergütung an den Fahrzeughändler nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 (vormals § 6 Abs. 7 NoVAG 1991) bei Tageszulassungen in Punkt 5, weiterhin zu beachten.)

941a

Aufgrund der seit 1. Juli 2021 geltenden Befreiungsbestimmung in § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 für Kraftfahrzeuge, die im Rahmen einer Tageszulassung auf einen Fahrzeughändler zugelassen sind (siehe Rz 665), findet die Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 bei solchen Kraftfahrzeugen in der Regel unmittelbar keine Anwendung mehr. So wird die Normverbrauchsabgabe zumeist erst bei der Lieferung des Kraftfahrzeuges fällig (siehe Rz 433), weshalb die Umsatzsteuer und die Normverbrauchsabgabe ohnedies nebeneinander auf Basis der gleichen Bemessungsgrundlage erhoben werden und somit keine Umsatzsteuer auf die Normverbrauchsabgabe erhoben wird.

Ist jedoch bei einem im Rahmen einer Tageszulassung befreit zugelassenen Kraftfahrzeug die Normverbrauchsabgabe, aufgrund einer Überschreitung der in § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 vorgesehenen Zulassungsbeschränkung von drei Monaten, zu leisten und wird sie durch den Fahrzeughändler bei einer unmittelbar folgenden Lieferung als Kostenfaktor in das umsatzsteuerpflichtige Entgelt einbezogen, kann die Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 beantragt werden (siehe Rz 944).

Ebenso findet § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 weiterhin Anwendung, wenn ein solches unter einer Tageszulassung befreit zugelassenes Kraftfahrzeug an einen anderen inländischen Unternehmer geliefert wird, beispielsweise einen anderen Fahrzeughändler oder einen Leasingunternehmer, und bei diesem die geleistete Normverbrauchsabgabe als Kostenfaktor für den Unternehmer im Rahmen eines unmittelbar folgenden Rechtsgeschäfts in das umsatzsteuerpflichtige Entgelt einbezogen wird (zu Lieferungen an Leasingunternehmen siehe Rz 941b; zu Lieferungen an andere Fahrzeughändler siehe Rz 942).

941b

Wird ein im Rahmen einer Tageszulassung auf einen Fahrzeughändler von der Normverbrauchsabgabe befreit zugelassenes Kraftfahrzeug an eine Leasinggesellschaft verkauft, ist bezüglich des Anspruchsberechtigten zu unterscheiden:

- Bei einer Tageszulassung bei einem normverbrauchsabgabepflichtigen Kraftfahrzeug muss die Normverbrauchsabgabe bis 30. Juni 2021 durch den Fahrzeughändler abgeführt werden (siehe Rz 435). Bei einer späteren Lieferung an die Leasinggesellschaft bezieht der Fahrzeughändler die geleistete Normverbrauchsabgabe als Kostenfaktor in den Kaufpreis ein, wodurch diese systembedingt der Umsatzsteuer unterzogen wird. Der Leasinggesellschaft steht, als Erwerber des Kraftfahrzeuges im Rahmen der umsatzsteuerpflichtigen Lieferung über das unmittelbar zuvor mit Normverbrauchsabgabe belastete Kraftfahrzeug, die Vergütung zu. Eine weitere Vergütung, aufgrund der Einbeziehung der geleisteten Normverbrauchsabgabe als Kostenfaktor in die Leasingraten, steht in diesen Fällen nicht zu.
- Bei einer Tageszulassung bei einem normverbrauchsabgabepflichtigen Kraftfahrzeug muss die Normverbrauchsabgabe ab 1. Juli 2021 zunächst nicht abgeführt werden, da eine Befreiung besteht (siehe Rz 665). Erst die spätere Lieferung an die Leasinggesellschaft unterliegt der Normverbrauchsabgabe (siehe Rz 433). Sie wird der Leasinggesellschaft verrechnet und durch den Fahrzeughändler abgeführt. Bezieht die Leasinggesellschaft die von ihr geleistete Normverbrauchsabgabe als Kostenfaktor in die Leasingraten sowie bei einem etwaigen späteren Verkauf in den Verkaufspreis ein, wird die Normverbrauchsabgabe systembedingt der Umsatzsteuer unterworfen. Der Leasinggesellschaft steht die Vergütung von 16,67% der geleisteten Normverbrauchsabgabe zu (siehe Rz 940). Wird allerdings bei einer solchen zunächst von

der Normverbrauchsabgabe befreiten Tageszulassung die Dreimonatsfrist überschritten, ist die vorherige Lösung (Tageszulassung bis 30. Juni 2021) maßgeblich.

942

Die Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 findet auch in Fällen Anwendung, in denen Kraftfahrzeuge, die aufgrund einer vorherigen begünstigten Verwendung nach § 3 Abs. 1 Z 2 oder Abs. 3 NoVAG 1991 gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 normverbrauchsabgabepflichtig an einen Unternehmer (insbesondere Fahrzeughändler) geliefert werden, unmittelbar folgend vom erwerbenden Unternehmer umsatzsteuerpflichtig weiterveräußert werden. Vergütungsberechtigt ist derjenige, der im Rahmen der umsatzsteuerpflichtigen Lieferung über das unmittelbar zuvor mit Normverbrauchsabgabe belastete Kraftfahrzeug als Erwerber auftritt.

Beispiel 1:

Der inländische Fahrzeughändler A erwirbt und importiert im November 2022 einen neuen Pkw (Klasse M1) aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union. Dieser Erwerb löst noch keine Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe aus, da der innergemeinschaftliche Erwerb des Kraftfahrzeuges durch den Fahrzeughändler A zur Weiterlieferung erfolgt.

Das Kraftfahrzeug soll durch den Fahrzeughändler A als Vorführkraftfahrzeug verwendet werden, weshalb es auf den Fahrzeughändler für Vorführzwecke zugelassen wird. Aufgrund der Befreiungsbestimmung des § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 ist auch diese Zulassung auf den Fahrzeughändler A nicht normverbrauchsabgabepflichtig (siehe Rz 660).

Im Februar 2023 verkauft der Fahrzeughändler A das bis zu diesem Zeitpunkt für Vorführzwecke begünstigt verwendete Kraftfahrzeug an den inländischen Fahrzeughändler B. Durch diesen Verkauf wird der Tatbestand der Lieferung eines nach § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 befreiten Kraftfahrzeuges gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 erfüllt. Die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe entsteht in Fällen der Lieferung nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 auch bei einer Lieferung an einen anderen Unternehmer zur gewerblichen Weiterveräußerung (siehe Rz 451). Gemäß § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 ist die Normverbrauchsabgabe nach der im November 2022 geltenden Rechtslage zu berechnen (siehe Rz 936). Der Fahrzeughändler A hat die Normverbrauchsabgabe an das Finanzamt abzuführen. Die Umsatzsteuer und die Normverbrauchsabgabe werden bei diesem Verkauf nebeneinander auf Basis der gleichen Bemessungsgrundlage erhoben, womit an diesem Punkt keine Umsatzsteuer auf die Normverbrauchsabgabe erhoben wird.

Verkauft der Fahrzeughändler B das Kraftfahrzeug in der Folge an den inländischen Endkunden C, ohne es zwischenzeitlich für andere Zwecke (beispielsweise als Firmenfahrzeug oder für private Zwecke) zu nutzen, liegt das nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 geforderte unmittelbar auf die normverbrauchsabgabepflichtige Tatbestandserfüllung folgende umsatzsteuerpflichtige Rechtsgeschäft vor. Wird in diesem Rechtsgeschäft die zuvor geleistete Normverbrauchsabgabe in die Berechnung des Entgelts einbezogen und damit mit Umsatzsteuer belastet, steht dem Endkunden C, als Erwerber im Rahmen der umsatzsteuerpflichtigen Lieferung über das unmittelbar zuvor mit Normverbrauchsabgabe belastete Kraftfahrzeug, die Vergütung von 16,67% der vom Fahrzeughändler A an das Finanzamt entrichteten Normverbrauchsabgabe zu. Als Nachweis über die Höhe der entrichteten Normverbrauchsabgabe kann diese beispielsweise auf der vom Fahrzeughändler B ausgestellten Rechnung vermerkt werden. Da die Lieferung an den

Endkunden C selbst nicht der Normverbrauchsabgabe unterliegt, darf die Normverbrauchsabgabe jedoch keinesfalls als eigenständiger Rechnungsposten auf der vom Fahrzeughändler B ausgestellten Rechnung aufscheinen.

Wird das Kraftfahrzeug hingegen durch den Fahrzeughändler B zwischen Erwerb und Verkauf verwendet, beispielsweise als Firmenfahrzeug für Bedienstete oder für andere betriebliche oder private Zwecke, handelt es sich beim späteren Verkauf nicht mehr um ein unmittelbar auf die Normverbrauchsabgabepflicht folgendes Rechtsgeschäft, weshalb § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 nicht angewendet werden kann (siehe Rz 943 f).

Beispiel 2:

Ein inländischer Taxiunternehmer A erwirbt im Juli 2021 bei einem inländischen Fahrzeughändler einen neuen Pkw (Klasse M1). Die Lieferung an den inländischen Taxiunternehmer A erfüllt grundsätzlich den Tatbestand des § 1 Z 1 NoVAG 1991. Das Kraftfahrzeug ist jedoch gemäß § 3 Abs. 3 Z 3 iVm § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991 im Wege der Vergütung von der Normverbrauchsabgabe befreit (siehe Rz 690).

Im November 2022 verkauft der Taxiunternehmer A das bis zu diesem Zeitpunkt als Taxi verwendete Kraftfahrzeug an den inländischen Fahrzeughändler B. Durch diesen Verkauf wird der Tatbestand der Lieferung eines nach § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 befreiten Kraftfahrzeuges gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 erfüllt. Die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe entsteht in Fällen der Lieferung nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 auch bei einer Lieferung an einen anderen Unternehmer zur gewerblichen Weiterveräußerung (siehe Rz 451). Der Taxiunternehmer A hat die Normverbrauchsabgabe an das Finanzamt abzuführen. Die Umsatzsteuer und die Normverbrauchsabgabe werden bei diesem Verkauf nebeneinander auf Basis der gleichen Bemessungsgrundlage erhoben, womit an diesem Punkt keine Umsatzsteuer auf die Normverbrauchsabgabe erhoben wird.

Verkauft der Fahrzeughändler B das Kraftfahrzeug in der Folge an den inländischen Endkunden C, ohne es zwischenzeitlich für andere Zwecke (beispielsweise als Firmenfahrzeug oder für private Zwecke) zu nutzen, liegt das nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 geforderte unmittelbar auf die normverbrauchsabgabepflichtige Tatbestandserfüllung folgende umsatzsteuerpflichtige Rechtsgeschäft vor. Wird bei diesem die zuvor geleistete Normverbrauchsabgabe in die Berechnung des Entgelts einbezogen und damit mit Umsatzsteuer belastet, steht dem Endkunden C, als Erwerber im Rahmen der umsatzsteuerpflichtigen Lieferung über das unmittelbar zuvor mit Normverbrauchsabgabe belastete Kraftfahrzeug, die Vergütung von 16,67% der vom Taxiunternehmer A an das Finanzamt entrichteten Normverbrauchsabgabe zu. Als Nachweis über die Höhe der entrichteten Normverbrauchsabgabe kann diese beispielsweise auf der vom Fahrzeughändler B ausgestellten Rechnung vermerkt werden. Da die Lieferung an den Endkunden C selbst nicht der Normverbrauchsabgabe unterliegt, darf die Normverbrauchsabgabe jedoch keinesfalls als eigenständiger Rechnungsposten auf der vom Fahrzeughändler B ausgestellten Rechnung ausgewiesen werden.

Wird das Kraftfahrzeug hingegen durch den Fahrzeughändler B zwischen Erwerb und Verkauf verwendet, beispielsweise als Firmenfahrzeug für Bedienstete oder für andere betriebliche oder private Zwecke, handelt es sich beim späteren Verkauf nicht mehr um ein unmittelbar auf die Normverbrauchsabgabepflicht folgendes Rechtsgeschäft, weshalb § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 nicht angewendet werden kann (siehe Rz 943 f).

943

Die Verwendung des Begriffes „unmittelbar folgendes Rechtsgeschäft“ hat nicht den Inhalt, dass das Rechtsgeschäft, das zur Vergütung führt, zeitlich unmittelbar der ersten Lieferung des Kraftfahrzeuges folgen muss. Jedoch ist es erforderlich, dass zwischen dem Zeitpunkt der Erfüllung des normverbrauchsabgabepflichtigen Tatbestandes und dem Rechtsgeschäft, bei welchem es zur Einbeziehung der Normverbrauchsabgabe in die Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer kommt, keine anderweitige Verwendung des Kraftfahrzeuges erfolgt.

Wird das Kraftfahrzeug im Anschluss an die Erfüllung des normverbrauchsabgabepflichtigen Tatbestandes, jedoch vor der Realisierung des umsatzsteuerpflichtigen Rechtsgeschäfts (beispielsweise Lieferung), einer anderweitigen Verwendung zugeführt, handelt es sich bei der Lieferung nicht um ein unmittelbar folgendes Rechtsgeschäft, weshalb die Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 nicht angewendet werden kann.

Dies ist beispielsweise bei Lieferungen der Fall, bei denen ein zuvor nach § 3 Abs. 1 Z 2 oder Abs. 3 NoVAG 1991 befreites Kraftfahrzeug anderweitig verwendet wird und damit der Tatbestand der Änderung der begünstigten Nutzung gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 erfüllt wird. Wird bei einem nachfolgenden umsatzsteuerpflichtigen Rechtsgeschäft die Normverbrauchsabgabe in die Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer einbezogen, steht die Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 dennoch nicht zu, da es sich nicht mehr um ein unmittelbar folgendes Rechtsgeschäft handelt.

Beispiel:

Der inländische Fahrzeughändler A erwirbt und importiert im Dezember 2021 einen neuen Pkw (Klasse M1) aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union. Dies löst noch keine Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe aus, da der innergemeinschaftliche Erwerb des Kraftfahrzeuges durch den Fahrzeughändler zur Weiterlieferung erfolgt.

Das Kraftfahrzeug soll durch den Fahrzeughändler A als Vorführkraftfahrzeug verwendet werden, weshalb es auf den Fahrzeughändler für Vorführzwecke zugelassen wird. Aufgrund der Befreiungsbestimmung des § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 ist auch diese Zulassung auf den Fahrzeughändler A nicht normverbrauchsabgabepflichtig (siehe Rz 660).

Ab Mai 2023 verwendet der Fahrzeughändler A das Kraftfahrzeug nicht mehr für Vorführzwecke, sondern stellt es einem Mitarbeiter als Dienstwagen zur Verfügung. Aufgrund dieser Änderung der begünstigten Nutzung eines nach § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 befreiten Kraftfahrzeuges wird der Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991 erfüllt und der Fahrzeughändler A hat die Normverbrauchsabgabe an das Finanzamt abzuführen (siehe Rz 453). Gemäß § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 ist die Normverbrauchsabgabe nach der im Dezember 2021 geltenden Rechtslage zu berechnen (siehe Rz 936).

Im Juli 2023 verkauft der Fahrzeughändler A das Kraftfahrzeug an den inländischen Endkunden B. Die Lieferung unterliegt nicht neuerlich der Normverbrauchsabgabe. Allerdings wird die geleistete Normverbrauchsabgabe vom Fahrzeughändler A als Kostenfaktor teilweise bei der umsatzsteuerpflichtigen Lieferung in die Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer miteinkalkuliert, womit Umsatzsteuer auf die geleistete Normverbrauchsabgabe erhoben wird. Da allerdings das Kraftfahrzeug zwischen

der Entstehung der Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe und der folgenden umsatzsteuerpflichtigen Lieferung als Dienstwagen genutzt wurde, handelt es sich nicht um ein unmittelbar folgendes Rechtsgeschäft, weshalb die Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 nicht angewendet werden kann.

944

Wird bei einem Vorführkraftfahrzeug die vorgesehene Frist (siehe Rz 429) überschritten, wird der Tatbestand der Änderung der begünstigten Nutzung nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 verwirklicht. Den Fahrzeughändler trifft die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe (siehe Rz 453 ff). Wird jedoch das Kraftfahrzeug weiterhin vorwiegend für Vorführzwecke verwendet, stellt ein anschließender Verkauf ein unmittelbar folgendes Rechtsgeschäft dar. Bei Einbeziehung der vom Fahrzeughändler geleisteten Normverbrauchsabgabe in das umsatzsteuerpflichtige Entgelt steht dem Erwerber im Rahmen dieses Rechtsgeschäfts die Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 zu.

Auch bei Kraftfahrzeugen mit Tageszulassung, bei welchen die in § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 vorgesehene Zulassungsfrist von drei Monaten überschritten wird (siehe Rz 433), die Zulassung des Kraftfahrzeuges auf den Fahrzeughändler jedoch weiterhin aufrecht bleibt, entsteht gemäß § 1 Z 3 NoVAG 1991 mit dem Tag der Fristüberschreitung die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe beim Fahrzeughändler. Wird das Kraftfahrzeug in der Folge wiederum nicht anderweitig verwendet, stellt ein anschließender Verkauf ein unmittelbar folgendes Rechtsgeschäft dar. Bei Einbeziehung der vom Fahrzeughändler geleisteten Normverbrauchsabgabe in das umsatzsteuerpflichtige Entgelt steht dem Erwerber im Rahmen dieses Rechtsgeschäfts die Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 zu.

945

Ein Fahrzeughändler verkauft ein Kraftfahrzeug im Online-Store und verwirklicht damit den Tatbestand des § 1 Z 1 NoVAG 1991. Der Käufer tritt allerdings gemäß § 11 Abs. 1 Fern- und Auswärtsgeschäfte-Gesetz (FAGG) in der Frist von 14 Tagen zurück, nachdem das Kraftfahrzeug bereits zugelassen und verwendet wurde. Der Fahrzeughändler nimmt das Kraftfahrzeug zurück und der zurückgetretene Käufer erhält den gesamten Kaufpreis zurück. Gemäß § 8 Abs. 3 NoVAG 1991 kommt es für Normverbrauchsabgabe- Zwecke anlässlich der Rückgabe zu keiner Rückgängigmachung bzw. Stornierung der vom Fahrzeughändler geschuldeten Normverbrauchsabgabe, zumal die Rückgängigmachung gemäß § 8 Abs. 3 NoVAG 1991 nach einer Zulassung ausgeschlossen ist.

Der Fahrzeughändler verkauft anschließend das zurückgenommene Kraftfahrzeug einschließlich 20% Umsatzsteuer. Diese Lieferung des schon einmal im Inland zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuges löst keinen weiteren normverbrauchsabgabepflichtigen Tatbestand aus. Der Fahrzeughändler bezieht die geleistete Normverbrauchsabgabe (vom

ursprünglichen Verkaufspreis) als Kostenfaktor in den Kaufpreis mit ein, weshalb die Voraussetzungen für eine Rückerstattung gemäß § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 gegeben sind.

Die kurzfristige Nutzungsüberlassung an den zurückgetretenen Käufer, die sich rückwirkend und zwangsläufig durch den Rücktritt des Käufers gemäß § 11 FAGG ergibt, ist keine schädliche Verwendung, die zum Ausschluss wie eine Verwendung als Firmenwagen führt (siehe Rz 943 f). Dem Erwerber des Fahrzeuges (dies ist in diesem Fall der Endkunde, welcher vom Fahrzeughändler das zuvor zurückgegebene Kraftfahrzeug erwirbt) steht die Vergütung von 16,67% der geleisteten Normverbrauchsabgabe zu. Dieser Endkunde trägt als Erwerber die Belastung durch die von einer die Normverbrauchsabgabe inkludierenden Bemessungsgrundlage bemessenen Umsatzsteuer.

B.6.1.9.3. Verfahren

946

Die Vergütung kann frühestens für denjenigen Monat bzw. Anmeldungszeitraum beansprucht werden, in dem das nach der Lieferung, dem innergemeinschaftlichen Erwerb oder der erstmaligen Zulassung folgende umsatzsteuerpflichtige Rechtsgeschäft über das Kraftfahrzeug bewirkt wird, mit welchem die Normverbrauchsabgabe bei der Bemessung des umsatzsteuerpflichtigen Entgelts einbezogen wird.

> *Beispiel:*
>
> *Tageszulassung durch den inländischen Fahrzeughändler A am 20. März 2020; Verkauf des Kraftfahrzeuges an den inländischen Endkunden B im Juni 2020 (Lieferung am 24. Juni 2020).*
>
> *Die Tageszulassung löst die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe aus (§ 1 Z 3 NoVAG 1991). Der Fahrzeughändler A hat die Normverbrauchsabgabe nach § 11 Abs. 1 NoVAG 1991 spätestens am 15. Mai 2020 (= Fälligkeitstag) an das zuständige Finanzamt unter Einreichung einer NoVA-Anmeldung zu entrichten. Der Zeitpunkt für die Entstehung der Umsatzsteuerschuld bestimmt sich nach § 19 Abs. 2 Z 1 lit. a UStG 1994. Frühestens mit Ablauf des Monats Juni 2020 (bei späterer Rechnungslegung Juli 2020) kann der inländische Endkunde B gegenüber dem Finanzamt einen Anspruch auf 16,67% der (bereits im Mai 2020 vom Fahrzeughändler A an das Finanzamt entrichteten) Normverbrauchsabgabe geltend machen. Die Höhe der entrichteten Normverbrauchsabgabe ist nachzuweisen. Dies kann beispielsweise durch Vermerk auf der vom Fahrzeughändler A ausgestellten Rechnung oder durch eine gesonderte Bescheinigung (siehe § 10 NoVAG 1991) erfolgen. Da die Lieferung an den Endkunden B selbst nicht der Normverbrauchsabgabe unterliegt, darf die Normverbrauchsabgabe jedoch keinesfalls als eigenständiger Rechnungsposten auf der vom Fahrzeughändler A ausgestellten Rechnung aufscheinen.*

947

Die Vergütung gemäß § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 kann mittels Formular NOVA 1 oder NOVA 2 beim zuständigen Finanzamt geltend gemacht werden.

948

Die Höhe der ursprünglich entrichteten Normverbrauchsabgabe, als Bemessungsgrundlage der Vergütung, ist nachzuweisen. Als Nachweis kommt dabei alles in Betracht, was zur Feststellung der Höhe der ursprünglich abgeführten Normverbrauchsabgabe geeignet ist (beispielsweise Rechnung mit gesondertem Vermerk über die Höhe der entrichteten Normverbrauchsabgabe, Bescheinigung des Abgabenschuldners über die Höhe der abgeführten Normverbrauchsabgabe, Bescheinigung nach § 10 NoVAG 1991).

B.6.2. Rechtslagen bis 30. Juni 2021

B.6.2.1. Motorräder

B.6.2.1.1. Übersichtstabelle Rechtslagen Motorräder

949

Einen Überblick über die verschiedenen Rechtslagen bei Motorrädern soll die Tabelle „Krafträder (Klasse L3e, L4e, L5e und L7e / KN 8711)“ im Anhang III vermitteln. In den nachfolgenden Randzahlen werden die Rechtslagen bis 30. Juni 2021 eingehend behandelt.

B.6.2.1.2. Rechtslage ab 1. Jänner 2020

950

Der Steuersatz errechnet sich nach der folgenden Formel:

$$Steuersatz\ in\ \% = \frac{\text{CO}_2\text{-Emissionswert in } g/km\ -\ 55\ g/km}{4}$$

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,50 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt 20%.

Bis 125 Kubikzentimeter beträgt der Steuersatz 0% (also insbesondere für Mopeds, Kleinmotorräder und Kleinmotorroller).

951

Die 20%-Erhöhung gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 52/2009 kommt hier nicht mehr zur Anwendung.

952

Übersteigt der CO_2-Ausstoß 150 g/km, erhöht sich die Steuer für den die Grenze von 150 g/km übersteigenden CO_2-Ausstoß um 20 Euro je g/km.

Beispiel:

Ein Motorrad hat 160 g/km CO_2-Emissionswert und einen Netto-Kaufpreis iHv 2.000 Euro.

Der Steuersatz errechnet sich: (160 g/km – 55 g/km) / 4 = 26,25 --> Höchststeuersatz 20%.

10 g/km übersteigen die maßgebenden 150 g/km. --> 10 g/km x 20 Euro = 200 Euro

Bemessungsgrundlage	*2.000 Euro x 20% = 400 Euro*
CO_2-Austoß > 150 g/km	*10 g/km x 20 Euro = 200 Euro*
gesamter NoVA-Betrag	*600 Euro*

B.6.2.1.3. Rechtslage ab 1. März 2014

953

Der Steuersatz errechnet sich nach der folgenden Formel:

$$Steuersatz\ in\ \% = (Hubraum\ in\ cm^3 - 100\ cm^3)\ \times\ 0{,}02$$

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,50 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt 20%.

Bis 125 Kubikzentimeter beträgt der Steuersatz 0% (also insbesondere für Mopeds, Kleinmotorräder und Kleinmotorroller).

954

Die 20%-Abgabenerhöhung gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 52/2009 kommt hier nicht mehr zur Anwendung.

Beispiel:

Ein Motorrad hat einen Hubraum von 1.000 cm^3 und einen Netto-Kaufpreis iHv 4.000 Euro.

Der Steuersatz errechnet sich: (1.000 cm^3 – 100 cm^3) x 0,02 = 18%

Berechnung Normverbrauchsabgabe:

Bemessungsgrundlage 4.000 Euro x 18% = 720 Euro

B.6.2.1.4. Rechtslage ab 1. Juli 2008

955

Der Steuersatz errechnet sich nach der folgenden Formel:

$$Steuersatz\ in\ \% = (Hubraum\ in\ cm^3 - 100\ cm^3)\ \times\ 0{,}02$$

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,50 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt 16%. Die Steuerpflicht kann durch die Vornahme der Rundung auch gänzlich entfallen.

Bis 125 Kubikzentimeter beträgt der Steuersatz 0% (also insbesondere für Mopeds, Kleinmotorräder und Kleinmotorroller).

956

Die 20%-Erhöhung gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. Nr. 818/1993 kommt zur Anwendung.

Beispiel 1:

Ein Motorrad hat einen Hubraum von 1.000 Kubikzentimetern:

Der Steuersatz beträgt 18% [(1.000 cm^3 – 100 cm^3) x 0,02]. Hier kommt der maximale Steuersatz von 16% zur Anwendung. Bei einem Nettopreis von 9.000 Euro (Entgelt iSd § 4 UStG 1994 ohne Normverbrauchsabgabe) beträgt die Steuer 1.728 Euro (inklusive 20% Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 von 288 Euro). Vom Nettopreis werden noch 20% Umsatzsteuer berechnet.

Der Endpreis beträgt daher 9.000 Euro + 1.728 Euro (NoVA) + 1.800 Euro (USt)= 12.528 Euro.

Beispiel 2:

Ein Motorrad hat einen Hubraum von 500 Kubikzentimetern:

Der Steuersatz beträgt 8% [(500 cm^3 – 100 cm^3) x 0,02]. Bei einem Nettopreis von 7.000 Euro beträgt die Steuer 672 Euro (inklusive 20% Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 von 112 Euro). Vom Nettopreis werden noch 20% Umsatzsteuer berechnet.

Der Endpreis beträgt daher 7.000 Euro + 672 Euro (NoVA) + 1.400 Euro (USt) = 9.072 Euro.

Beispiel 3:

Ein Motorrad hat einen Hubraum von 120 Kubikzentimetern:

Der Steuersatz beträgt 0,4% [(120 cm^3 - 100 cm^3) x 0,02]. Kaufmännisch gerundet ergibt dies einen Steuersatz von 0%.

B.6.2.1.5. Rechtslage ab 1. Juni 1996

957

Der Steuersatz errechnet sich nach der folgenden Formel:

$$Steuersatz\ in\ \% = (Hubraum\ in\ cm^3 - 100\ cm^3)\ \times\ 0{,}02$$

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,50 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt 16%. Die Steuerpflicht kann durch die Vornahme der Rundung auch gänzlich entfallen.

Bis 125 Kubikzentimeter beträgt der Steuersatz 0% (also insbesondere für Mopeds, Kleinmotorräder und Kleinmotorroller).

958

Die 20%-Erhöhung gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. Nr. 818/1993 kommt zur Anwendung.

Beispiel:

Ein Motorrad hat einen Hubraum von 1.000 Kubikzentimetern:

Der Steuersatz beträgt 18% [(1.000 cm^3 – 100 cm^3) x 0,02]. Der Höchststeuersatz liegt jedoch bei 16%. Bei einem Nettopreis von 10.000 Euro beträgt die Steuer 1.600 Euro. Von der errechneten Normverbrauchsabgabe werden noch 20% Abgabenerhöhung gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. Nr. 818/1993 hinzugerechnet.

Der Gesamtbetrag an Normverbrauchsabgabe beträgt daher 1.600 Euro + 320 Euro = 1.920 Euro.

B.6.2.1.6. Rechtslage ab 1. Jänner 1994

959

Der Steuersatz errechnet sich nach der folgenden Formel:

$$Steuersatz\ in\ \% = (Hubraum\ in\ cm^3 - 100\ cm^3)\ \times\ 0{,}02$$

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,50 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt 14%. Die Steuerpflicht kann durch die Vornahme der Rundung auch gänzlich entfallen.

Bis 100 Kubikzentimeter beträgt der Steuersatz 0% (also insbesondere für Mopeds, Kleinmotorräder und Kleinmotorroller).

960

Die Steuer erhöht sich gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. Nr. 818/1993 in jenen Fällen, in denen die Normverbrauchsabgabe nicht Teil der Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer ist, um 20%.

Beispiel 1:

Ein Motorrad hat einen Hubraum von 500 Kubikzentimetern:

Der Steuersatz beträgt 8% [(500 cm^3 – 100 cm^3) x 0,02]. Bei einem Nettopreis von 6.000 Euro beträgt die Steuer 480 Euro. Von der errechneten Normverbrauchsabgabe werden noch 20% Abgabenerhöhung gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. Nr. 818/1993 hinzugerechnet.

Der Gesamtbetrag an Normverbrauchsabgabe beträgt daher 480 Euro + 96 Euro = 576 Euro.

Beispiel 2:

Ein Motorrad hat einen Hubraum von 1.000 Kubikzentimetern:

Der Steuersatz beträgt 18% [(1.000 cm^3 – 100 cm^3) x 0,02]. Der Höchststeuersatz beträgt jedoch nur 14%. Bei einem Nettopreis von 10.000 Euro beträgt die Steuer 1.400 Euro. Von der errechneten Normverbrauchsabgabe wird noch die 20%-Erhöhung gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. Nr. 818/1993 hinzugerechnet.

Der Gesamtbetrag an Normverbrauchsabgabe beträgt daher 1.400 Euro + 280 Euro = 1.680 Euro.

B.6.2.1.7. Rechtslage ab 1. Jänner 1992

961

Der Steuersatz errechnet sich nach der folgenden Formel:

$$Steuersatz\ in\ \% = (Hubraum\ in\ cm^3 - 100\ cm^3)\ \times\ 0{,}02$$

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,50 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt 14%. Die Steuerpflicht kann durch die Vornahme der Rundung auch gänzlich entfallen.

Bis 100 Kubikzentimeter beträgt der Steuersatz 0% (also insbesondere für Mopeds, Kleinmotorräder und Kleinmotorroller).

Beispiel 1:

Ein Motorrad hat einen Hubraum von 1.000 Kubikzentimetern:

Der Steuersatz beträgt 18% [(1.000 cm^3 – 100 cm^3) x 0,02]. Der Höchststeuersatz liegt bei 14%.

Bei einem Nettopreis von 10.000 Euro beträgt die Steuer 1.400 Euro.

Beispiel 2:

Ein Motorrad hat einen Hubraum von 500 Kubikzentimetern:

Der Steuersatz beträgt 8% [(500 cm^3 – 100 cm^3) x 0,02].

Bei einem Nettopreis von 6.000 Euro beträgt die Steuer 480 Euro.

Beispiel 3:

Ein Motorrad hat einen Hubraum von 120 Kubikzentimetern:

Der Steuersatz beträgt 0,4% [(120 cm^3 - 100 cm^3) x 0,02]. Kaufmännisch gerundet ergibt dies einen Steuersatz von 0%.

B.6.2.2. Andere Kraftfahrzeuge (§ 6 Abs. 2 NoVAG 1991) – Pkw

B.6.2.2.1. Übersichtstabelle Rechtslagen – Pkw

962

Einen Überblick über die verschiedenen Rechtslagen bei Personenkraftwagen soll die Tabelle „Personen- und Kombinationskraftwagen (Klasse M1 / KN 8703)“ im Anhang III vermitteln. In den nachfolgenden Randzahlen werden die Rechtslagen bis 30. Juni 2021 eingehend behandelt.

B.6.2.2.2. Rechtslage ab 1. Jänner 2021

963

Für andere Kraftfahrzeuge (zum Beispiel Pkw, Kombi, Vans) errechnet sich der Steuersatz in Prozent nach der folgenden Formel:

$$Steuersatz\ in\ \% = \frac{\text{CO}_2\text{-Emissionswert in } g/km\ -\ 112\ g/km}{5}$$

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,50 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt 32%.

964

Wird bei einem Kraftfahrzeug der CO_2-Ausstoß von 275 g/km überstiegen, erhöht sich die Steuer für den die Grenze von 275 g/km übersteigenden CO_2-Ausstoß um 40 Euro je g/km.

Beispiel:

315 g/km – 275 g/km = 40 g/km x 40 Euro= 1.600 Euro (Malus)

965

Von der errechneten Steuer ist der Abzugsposten in Höhe von 350 Euro abzuziehen. Die Berechnung kann zu keiner Steuergutschrift führen.

Beispiel:

Die Bemessungsgrundlage für einen im April 2020 eigenimportierten Pkw aus einem Drittland beträgt 5.000 Euro, der CO_2-Ausstoß 130 g/km.

$$Berechnung\ Steuersatz:\ \frac{130\ g/km - 115\ g/km}{5} = 3\ \%$$

5.000 Euro multipliziert mit 3% = 150 Euro – 350 Euro (Abzugsposten) = -200 Euro („Gutschrift“)

Da der Abzugsposten aber zu keiner Gutschrift führen kann, beträgt die Normverbrauchsabgabe Null.

B.6.2.2.3. Rechtslage von 1. Jänner 2020 bis 31. Dezember 2020

966

Für andere Kraftfahrzeuge (zum Beispiel Pkw, Kombi, Vans) errechnet sich der Steuersatz in Prozent nach der folgenden Formel:

$$Steuersatz\ in\ \% = \frac{\text{CO}_2\text{-Emissionswert in } g/km\ -\ 115\ g/km}{5}$$

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,50 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt 32%.

967

Wird bei einem Kraftfahrzeug der CO_2-Ausstoß von 275 g/km überstiegen, erhöht sich die Steuer für den die Grenze von 275 g/km übersteigenden CO_2-Ausstoß um 40 Euro je g/km.

Beispiel:

315 g/km – 275 g/km = 40 g/km x 40 Euro= 1.600 Euro (Malus)

968

Von der errechneten Steuer ist der Abzugsposten in Höhe von 350 Euro abzuziehen. Die Berechnung kann zu keiner Steuergutschrift führen.

Beispiel:

Die Bemessungsgrundlage für einen im April 2020 eigenimportierten Pkw aus einem Drittland beträgt 5.000 Euro, der CO_2-Ausstoß 130 g/km.

Berechnung Steuersatz: $\frac{130\ g/km - 115\ g/km}{5} = 3\ \%$

5.000 Euro multipliziert mit 3% = 150 Euro – 350 Euro (Abzugsposten) = -200 Euro („Gutschrift“)

Da der Abzugsposten aber zu keiner Gutschrift führen kann, beträgt die Normverbrauchsabgabe Null.

B.6.2.2.4. Rechtslagen von 1. März 2014 bis 31. Dezember 2019

B.6.2.2.4.1. Allgemeines

969

Ab dieser Novelle des Normverbrauchsabgabegesetzes wird für die Besteuerung von Personenkraftwagen anstelle des Treibstoffverbrauches (Normverbrauch nach MVEG) der CO_2-Ausstoß in g/km nach dem Messzyklus NEFZ herangezogen. Anstatt des bisherigen Systems, das in Abhängigkeit vom Kraftstoffverbrauch aus einer tarifmäßigen Normverbrauchsabgabe, einem Bonus-Malus-System und einem Zuschlag bestand, wird

nunmehr ein einfaches Tarifmodell angewendet, das aus einer Bemessungsgrundlage und einem linear progressiven Tarif besteht. Ein CO_2-Erhöhungsbetrag (Malus) ist nur mehr für den die Grenze von 250 g/km übersteigenden CO_2-Ausstoß vorgesehen.

970

Der Steuersatz in Prozent errechnet sich nach der folgenden Formel:

$$Steuersatz\ in\ \% = \frac{\text{CO}_2\text{-Emissionswert in } g/km\ -\ 90\ g/km}{5}$$

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,50 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt ab 1. März 2014 32% (bisher 16%).

971

Übersteigt bei einem Kraftfahrzeug der CO_2-Ausstoß 250 g/km, so erhöht sich die Steuer für den die Grenze von 250 g/km übersteigenden CO_2-Ausstoß um 20 Euro je Gramm CO_2 pro Kilometer.

Beispiel:

300 g/km CO_2-Ausstoß:

300 g/km – 250 g/km = 50 g/km x 20 Euro =1.000 Euro

972

Die gemäß § 6 Abs. 2 NoVAG 1991 errechnete Steuer ist um einen Abzugsposten zu vermindern, wenn kein Bonus gemäß § 6 Abs. 5 NoVAG 1991 anzuwenden ist (§ 6 Abs. 3 NoVAG 1991) (siehe Rz 974 sowie Rz 984).

Die bisherige Bonus-Malus-Regelung gemäß § 6a NoVAG 1991 wurde ersatzlos gestrichen. Wesentliche Punkte des § 6a NoVAG 1991 wurden in den § 6 NoVAG 1991 übernommen, wie zum Beispiel die pauschale Ersatzermittlung des CO_2-Ausstoßes oder der Bonus für alternative Antriebsarten.

973

Der 20%-Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 52/2009 entfällt ersatzlos.

974

Ab 1. März 2014 entfällt die Steuerverminderung gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 52/2009 für Kraftfahrzeuge bis zu einer bestimmten Schadstoffgrenze an NOx-Emissionen ("NOx-Bonus").

Für Kraftfahrzeuge mit umweltfreundlichem Antriebsmotor gilt vom 1. März 2014 bis 31. Dezember 2015 eine Bonusregelung von höchstens 600 Euro (bisher 500 Euro).

975

Sonderregelungen (§ 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF ab 1. März 2014) gelten im Hinblick auf unionsrechtliche Vorgaben für Gebrauchtfahrzeuge, welche unmittelbar aus dem übrigen Unionsgebiet ins Inland gelangen (siehe Rz 1020 sowie Rz 930 bis 937).

976

Sonderregelungen (§ 6 Abs. 7 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 13/2014) gelten für den Fall, dass die Normverbrauchsabgabe Teil der Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer ist (z.B. Normverbrauchsabgabe als Teil der Leasingrate – siehe Rz 1022 sowie Rz 938 bis 948).

B.6.2.2.4.2. Änderung Abzugsposten - Rechtslage 1. Jänner 2016 bis 31. Dezember 2019

977

Ab dem 1. Jänner 2016 beträgt der Abzugsposten (§ 6 Abs. 3 NoVAG 1991) für alle Kraftfahrzeuge unabhängig von der Kraftstoffart 300 Euro.

Die Berechnung kann zu keiner Steuergutschrift führen.

Beispiel:

Erstzulassung EU: 15. April 2016 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 5. Juli 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des Abzugspostens, siehe Rz 930 ff)

Bemessungsgrundlage netto: 10.000,00 Euro; CO_2-Emissionswert: 300 g/km

$$Steuersatz\ in\ \% = \frac{300\ g/km - 90\ g/km}{5} = 42\%\ (Höchsteuersatz\ 32\%)$$

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
NoVA-Satz: 32%	*3.200,00 Euro*
*plus CO_2-Malus gemäß § 6 Abs. 2 NoVAG 1991**	*+ 375,00 Euro*
*minus Abzugsposten gemäß § 6 Abs. 3 NoVAG 1991**	*- 112,50 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchabgabe	***3.462,50 Euro***

** Berechnung Malus und Abzugsposten: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus und Abzugsposten um ein Achtel reduziert. Da seit April 2016 mehr als fünf ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im Juli 2021), werden nur drei Achtel des Malus und Abzugspostens berücksichtigt.*
Malus aliquotiert: (300 – 250) x 20 € = 1.000 € = (1.000 € / 8) x 3 = 375,00 €
Abzugsposten aliquotiert: (300 € / 8) x 3 = 112,50 €

B.6.2.2.4.3. Änderung Abzugsposten und Umweltbonus - Rechtslage 1. Jänner 2015 bis 31. Dezember 2015

978

Im Kalenderjahr 2015 beträgt der Abzugsposten (§ 6 Abs. 3 NoVAG 1991) für alle Kraftfahrzeuge unabhängig von der Kraftstoffart 400 Euro.

Eine Verminderung um den Abzugsposten kommt nur zur Anwendung, wenn nicht ein Bonus gemäß § 6 Abs. 5 NoVAG 1991 anzuwenden ist.

Gemäß § 6 Abs. 5 NoVAG 1991 gibt es für Kraftfahrzeuge mit umweltfreundlichem Antriebsmotor einen Bonus von höchstens 600 Euro (siehe Rz 984).

Die Berechnung kann zu keiner Steuergutschrift führen.

Beispiel:

Erstzulassung EU: 15. Februar 2015 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 10. Dezember 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des Abzugspostens, siehe Rz 930 ff)

Bemessungsgrundlage netto: 10.000,00 Euro; CO_2-Emissionswert: 250 g

$$Steuersatz\ in\ \% = \frac{250\ g/km\ -\ 90\ g/km}{5} = 32\%$$

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
NoVA-Satz: 32%	*3.200,00 Euro*
plus CO_2-Malus gemäß § 6 Abs. 2 NoVAG 1991	*+ 0,00 Euro*
*minus Abzugsposten gemäß § 6 Abs. 3 NoVAG 1991**	*- 100,00 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchabgabe	***3.100,00 Euro***

** Berechnung Abzugsposten: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Abzugsposten um ein Achtel reduziert. Da seit Februar 2015 mehr als sechs ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im Dezember 2021), werden nur zwei Achtel des Abzugspostens berücksichtigt.*

B.6.2.2.4.4. Änderung Abzugsposten und Umweltbonus -Rechtslage 1. März 2014 bis 31. Dezember 2014

979

Der Abzugsposten (§ 6 Abs. 3 NoVAG 1991) beträgt vom 1. März 2014 bis zum 31. Dezember 2014:

- für Kraftfahrzeuge mit Dieselmotor 350 Euro,
- für Kraftfahrzeuge mit anderen Kraftstoffarten 450 Euro.

Eine Verminderung um den Abzugsposten kommt nur zur Anwendung, wenn nicht ein Bonus gemäß § 6 Abs. 5 NoVAG 1991 anzuwenden ist.

Gemäß § 6 Abs. 5 NoVAG 1991 gibt es für Kraftfahrzeuge mit umweltfreundlichem Antriebsmotor einen Bonus von höchstens 600 Euro (siehe Rz 984).

Die Berechnung kann zu keiner Steuergutschrift führen.

Beispiel 1 – Benzinfahrzeug ohne Malus

Erstzulassung EU: 23. April 2014 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 20. November 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des Abzugspostens, siehe Rz 930 ff)

Benzin

CO_2 in g/km: 240

(240 – 90) / 5 = 30%

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
NoVA-Satz: 30%	*3.000,00 Euro*
plus CO_2-Malus gemäß § 6 Abs. 2 NoVAG 1991	*+ 0,00 Euro*
*minus Abzugsposten gemäß § 6 Abs. 3 NoVAG 1991**	*- 56,25 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***2.943,75 Euro***

** Berechnung Abzugsposten: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Abzugsposten um ein Achtel reduziert. Da seit April 2014 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im November 2021), wird nur noch ein Achtel des Abzugspostens berücksichtigt.*
Abzugsposten aliquotiert: (450 € / 8) x 1 = 56,25 €

Beispiel 2 – Dieselfahrzeug ohne Malus

Erstzulassung EU: 23. April 2014 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 20. November 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des Abzugspostens, siehe Rz 930 ff)

Diesel

CO_2 in g/km: 240

(240 – 90) / 5 = 30%

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
NoVA-Satz: 30%	*3.000,00 Euro*
plus CO_2-Malus gemäß § 6 Abs. 2 NoVAG 1991	*+ 0,00 Euro*
*minus Abzugsposten gemäß § 6 Abs. 3 NoVAG 1991**	*- 43,75 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***2.956,25 Euro***

** Berechnung Abzugsposten: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Abzugsposten um ein Achtel reduziert. Da seit April 2014 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich*

im November 2021), wird nur noch ein Achtel des Abzugspostens berücksichtigt.
Abzugsposten aliquotiert: (350 € / 8) x 1 = 43,75 €

Beispiel 3 – Benzinfahrzeug mit Malus und Höchststeuersatz

Erstzulassung EU: 23. April 2014 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 20. November 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des CO_2-Malus und des Abzugspostens, siehe Rz 930 ff)

Benzin

CO_2 in g/km: 300

(300 – 90) / 5 = 42% (Höchststeuersatz 32%)

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
NoVA-Satz: 32%	*3.200,00 Euro*
*plus CO_2-Malus gemäß § 6 Abs. 2 NoVAG 1991**	*+ 125,00 Euro*
*minus Abzugsposten gemäß § 6 Abs. 3 NoVAG 1991**	*- 56,25 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***3.268,75 Euro***

** Berechnung Malus und Abzugsposten: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus und Abzugsposten um ein Achtel reduziert. Da seit April 2014 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im November 2021), wird nur ein Achtel des Malus und des Abzugspostens berücksichtigt.*
Malus aliquotiert: (300 – 250) x 20 € = 1.000 € = (1.000 € / 8) x 1 = 125,00 €
Abzugsposten aliquotiert: (450 € / 8) x 1 = 56,25 €

Beispiel 4 – Dieselfahrzeug mit Malus und Höchststeuersatz

Erstzulassung EU: 23. April 2014 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 20. November 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des CO_2-Malus und des Abzugspostens, siehe Rz 930 ff)

Diesel

CO_2 in g/km: 300

(300 – 90) / 5 = 42% (Höchststeuersatz 32%)

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
NoVA-Satz: 32%	*3.200,00 Euro*
*plus CO_2-Malus gemäß § 6 Abs. 2 NoVAG 1991**	*+ 125,00 Euro*
*minus Abzugsposten gemäß § 6 Abs. 3 NoVAG 1991**	*- 43,75 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***3.281,25 Euro***

** Berechnung Malus und Abzugsposten: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus und Abzugsposten um ein Achtel reduziert. Da seit April 2014 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im November 2021), wird nur ein Achtel des Malus und des Abzugspostens berücksichtigt.*
Malus aliquotiert: (300 – 250) x 20 € = 1.000 € = (1.000 € / 8) x 1 = 125,00 €
Abzugsposten aliquotiert: (350 € / 8) x 1 = 43,75 €

Beispiel 5 – Ersatzberechnung bei Benzinfahrzeug bei fehlenden CO_2-Emissionswerten und Verbrauchswerten

Erstzulassung EU: 23. April 2014 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 20. November 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des CO_2-Malus und des Abzugspostens, siehe Rz 930 ff)

Benzin

kein CO_2-Wert bekannt

kein Verbrauchswert bekannt

147 kW

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
*NoVA-Satz: 32%**	*3.200,00 Euro*
*plus CO_2-Malus gemäß § 6 Abs. 2 NoVAG 1991**	*+ 110,00 Euro*
*minus Abzugsposten gemäß § 6 Abs. 3 NoVAG 1991***	*- 56,25 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***3.253,75 Euro***

** Ersatzberechnung bei fehlendem CO2-Emissionswert und fehlendem MVEG-Verbrauch:*

147 kW x 2 = 294 g/km (anzusetzender CO2-Emissionswert)

(294 g/km – 90 g/km) / 5 = 40,8% --> 32% Höchststeuersatz

294 g/km – 250 g/km = 44 g/km x 20 Euro = 880 Euro (Malus) – dieser muss aliquotiert werden

Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus und Abzugsposten um ein Achtel reduziert. Da seit April 2014 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im November 2021), wird nur ein Achtel des Malus und des Abzugspostens berücksichtigt.
Malus aliquotiert: (880 € / 8) x 1 = 110,00 €

*** Abzugsposten aliquotiert: (450 € / 8) x 1 = 56,25 €*

Beispiel 6 – Ersatzberechnung Benzinfahrzeug bei fehlendem CO_2-Emissionswert

Erstzulassung EU: 23. April 2014 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 20. November 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des CO_2-Malus und des Abzugspostens, siehe Rz 930 ff)

Benzin

kein CO_2-Wert bekannt

MVEG-Verbrauchswert: 11 l/km

147 kW

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
*NoVA-Satz: 32%**	*3.200,00 Euro*
*plus CO_2-Malus gemäß § 6 Abs. 2 NoVAG 1991**	*+ 62,50 Euro*
*minus Abzugsposten gemäß § 6 Abs. 3 NoVAG 1991***	*- 56,25 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***3.206,25 Euro***

** Ersatzberechnung bei fehlendem CO_2-Emissionswert:*

11 x 25 = 275 (anzusetzender CO_2-Emissionswert)

(275 g/km – 90 g/km) / 5 = 37% --> 32% Höchststeuersatz

275 g/km – 250 g/km = 25 g/km x 20 Euro = 500 Euro (Malus) – dieser muss aliquotiert werden

Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus und Abzugsposten um ein Achtel reduziert. Da seit April 2014 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im November 2021), wird nur ein Achtel des Malus und des Abzugspostens berücksichtigt.
Malus aliquotiert: (500 € / 8) x 1 = 62,50 €

*** Abzugsposten aliquotiert: (450 € / 8) x 1 = 56,25 €*

Beispiel 7 – Ersatzberechnung Hybrid-Elektro-Kraftfahrzeug bei fehlenden CO_2-Emissionswerten und Verbrauchswerten

Erstzulassung EU: 23. April 2014 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 20. November 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des Abzugspostens, siehe Rz 930 ff)

Full-Hybrid (Benzin)

kein CO_2-Wert bekannt

kein Verbrauchswert bekannt

125 kW

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
*NoVA-Satz: 32%**	*3.200,00 Euro*
*plus CO_2-Malus gemäß § 6 Abs. 2 NoVAG 1991**	*+ 0,00 Euro*
*Minus Umwelt-Bonus gemäß § 6 Abs. 5 NoVAG 1991***	*- 75,00 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***3.125,00 Euro***

** Ersatzberechnung bei fehlendem CO_2-Emissionswert:*

125 x 2 = 250 (anzusetzender CO_2-Emissionswert)

(250 g/km – 90 g/km) / 5 = 32% Steuersatz

250 g/km – 250 g/km = 0 g/km x 20 Euro = 0 Euro (Malus)

*** Berechnung Umwelt-Bonus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Umwelt-Bonus um ein Achtel reduziert. Da seit April 2014 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im November 2021), wird nur ein Achtel des Umwelt-Bonus berücksichtigt.*
Umwelt-Bonus aliquotiert: (600 € / 8) x 1 = 75 €

B.6.2.2.5. Rechtslagen von 1. Juli 2008 bis 28. Februar 2014

B.6.2.2.5.1. Allgemeines

980

Bei Kraftwagen knüpft der Steuersatz an den Verbrauch nach dem MVEG-Zyklus der Richtlinie 80/1268/EWG idF der RL 2004/3/EG an (Motor Vehicle Emission Group). Die Erzeuger eines Kraftwagens bzw. bei ausländischen Erzeugern deren Bevollmächtigte haben

diesen Wert im Genehmigungsdokument, in einem Beiblatt zu diesem oder im Datenblatt des Typenscheins ersichtlich zu machen (§ 28 Abs. 3b KFG 1967). Entsprechende Angaben sind auch im Falle von Einzelgenehmigungen zu machen und der Verbrauch nach dem MVEG-Zyklus ist im Genehmigungsdokument anzugeben.

981

Nach dem MVEG-Zyklus wird der Kraftstoffverbrauch je 100 km angegeben.

982

Liegt kein Gesamtverbrauch nach dem MVEG-Zyklus vor, so ist der Steuersatz mit dem 0,2-fachen der Leistung in Kilowatt anzunehmen.

Beispiele:

120 kW x 0,2 = 24% --> Höchststeuersatz 16%

50 kW x 0,2 = 10% --> Steuersatz 10%

Die Steuer erhöht sich in jenen Fällen, in denen die Normverbrauchsabgabe nicht Teil der Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer ist, um 20%.

983

Da die Normverbrauchsabgabe den Erwerb von verbrauchsarmen Kraftfahrzeugen begünstigen soll, kann für Kraftfahrzeuge, welche sowohl mit Erdgas als auch mit Benzin angetrieben werden, der Normverbrauchsabgabetarif gemäß § 6 Abs. 2 Z 3 NoVAG 1991 nach dem (günstigeren) Erdgasverbrauch ermittelt werden. Dies gilt unabhängig von der Größe des zusätzlichen Benzintanks und somit sowohl für monovalente als auch für bivalente Kraftfahrzeuge.

984

Bei Kraftfahrzeugen mit umweltfreundlichem Antriebsmotor vermindert sich die Steuerschuld um höchstens 500 Euro (§ 6a Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991).

Unter die Begünstigung gemäß § 6a Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991 fallen folgende Kraftfahrzeuge bzw. Antriebsmotoren:

- Fullhybridfahrzeuge
- Antrieb mit Kraftstoff der Spezifikation E 85
- Antrieb mit Methan in Form von Erdgas/Biogas
- Antrieb mit Flüssiggas
- Antrieb mit Wasserstoff

© Bundesministerium für Finanzen

B.6.2.2.5.1.1. Benzinantrieb

985

Der Steuersatz in Prozent errechnet sich für Pkw mit Benzinmotoren nach der folgenden Formel:

$$\text{Steuersatz in \%} = (Gesamtverbrauch\ nach\ MVEG\text{-}Zyklus - 3l)\ x\ 2$$

986

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,50 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt 16%.

Bis zu einem Durchschnittsverbrauch von 3 l/km beträgt der Steuersatz Null.

Beispiel:

Erstzulassung EU: 23. November 2008 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Ein Pkw hat einen Benzinverbrauch nach dem MVEG-Zyklus von 6,8 l/km. Der Nettopreis beträgt 20.000 Euro.

(6,8 l/km – 3 l/km) x 2% = 7,6% (gerundet 8%)

Nettopreis	*20.000,00 Euro*
8% NoVA	*1.600,00 Euro*
+ Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991	*320,00 Euro*
Nettopreis inklusive NoVA	*21.920,00 Euro*
20% USt	*4.000,00 Euro*
Bruttopreis	***25.920,00 Euro***

987

Bei Kraftfahrzeugen, deren CO_2-Ausstoß geringer als 120 g/km ist, vermindert sich die Steuerschuld um höchstens 300 Euro.

Für Kraftfahrzeuge mit Benzinantrieb, deren Schadstoffgrenze kleiner/gleich 60 mg/km NOx betragen, vermindert sich die Steuerschuld um höchstens 200 Euro.

Die Summe der Steuerverminderungen darf den Betrag von 500 Euro nicht übersteigen. Die Berechnung kann zu keiner Steuergutschrift führen.

B.6.2.2.5.1.2. Dieselantrieb

988

Der Steuersatz in Prozent errechnet sich für Pkw mit Dieselmotoren nach der folgenden Formel:

$$\text{Steuersatz in \%} = (Gesamtverbrauch\ nach\ MVEG\text{-}Zyklus - 2l)\ x\ 2$$

989

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,50 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt 16%.

Bis zu einem Durchschnittsverbrauch von 2 l/km beträgt der Steuersatz Null.

Beispiel:

Erstzulassung EU: 23. November 2008 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Ein Dieselfahrzeug hat einen Verbrauch nach dem MVEG-Zyklus von 8,2 l. Der Nettopreis beträgt 20.000 Euro.

(8,2 l minus 2 l) x 2% = 12,4% (gerundet 12%)

Nettopreis	*20.000,00 Euro*
12% NoVA	*2.400,00 Euro*
+ Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991	*480,00 Euro*
Nettopreis inklusive NoVA	*22.880,00 Euro*
20% USt	*4.000,00 Euro*
Bruttopreis	***26.880,00 Euro***

990

Bei Kraftfahrzeugen, deren CO_2-Ausstoß geringer als 120 g/km ist, vermindert sich die Steuerschuld um höchstens 300 Euro.

Für Kraftfahrzeuge mit Dieselantrieb, deren Schadstoffgrenze kleiner/gleich 80 mg/km NOx und bei denen die partikelförmigen Luftverunreinigungen (Partikelemission) kleiner/gleich 0,005 g/km betragen, vermindert sich die Steuerschuld um höchstens 200 Euro.

Die Summe der Steuerverminderungen darf den Betrag von 500 Euro nicht übersteigen. Die Berechnung kann zu keiner Steuergutschrift führen.

991

Für mit Dieselmotor betriebene Kraftfahrzeuge bei denen die partikelförmigen Luftverunreinigungen mehr als 0,005 g/km betragen, erhöht sich die nach § 6 NoVAG 1991 berechnete Steuer um 300 Euro.

B.6.2.2.5.1.3. Motoren mit anderen Kraftstoffarten

992

Für Motoren mit anderen Kraftstoffarten (zum Beispiel Flüssiggas, Erdgas) ist die Formel für Benzinmotoren heranzuziehen, wobei ein Kilogramm als ein Liter gilt. Wird die Menge an Erdgas in Kubikmeter angegeben, gilt ein Kubikmeter als ein Kilogramm.

$$\text{Steuersatz in \%} = (Gesamtverbrauch\ nach\ MVEG\text{-}Zyklus - 3l)\ x\ 2$$

B.6.2.2.5.2. Rechtslage 1. Jänner 2013 bis 28. Februar 2014, idF BGBl. I Nr. 111/2010 (Änderung Malus CO_2-Werte und Abgabenerhöhung)

993

Für Kraftfahrzeuge, deren CO_2-Ausstoß größer als 150 g/km ist, erhöht sich die Steuerschuld für den die Grenze von 150 g/km übersteigenden CO_2-Ausstoß um 25 Euro je g/km.

Bei einem CO_2-Ausstoß von mehr als 170 g/km beträgt der Maluswert zusätzlich zu dem oben angeführten für die Grenze von 150 g/km errechneten Wert weitere 25 Euro.

Bei einem CO_2-Ausstoß von mehr als 210 g/km beträgt der Maluswert zusätzlich zu den oben angeführten für die Grenze von 170 g/km und 150 g/km errechneten Wert weitere 25 Euro.

Beispiel – Berechnung des Malus:

Erstzulassung EU: 23. November 2013 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Kauf eines Personenkraftwagens, der einen CO_2-Ausstoß von 240 g/km aufweist

(240 g/km – 150 g/km) x 25 Euro =	*2.250 Euro*
(240 g/km – 170 g/km) x 25 Euro =	*1.750 Euro*
(240 g/km – 210 g/km) x 25 Euro =	*750 Euro*
Malus gesamt	***4.750 Euro***

994

Der Erhöhungsbetrag von 20% gilt für alle Antriebsarten (§ 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 52/2009). Seit 18. Juni 2009 ist die 20-prozentige Abgabenerhöhung nach § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 auf den Gesamtbetrag der Normverbrauchsabgabe, also auf die Normverbrauchsabgabe gemäß Tarif im Sinne des § 6 Abs. 2 bis 5 NoVAG 1991 zuzüglich Malus (oder abzüglich Bonus) im Sinne des § 6a NoVAG 1991 anzuwenden.

B.6.2.2.5.3. Rechtslage 1. März 2011 bis 31. Dezember 2012, idF BGBl. I Nr. 111/2010 (Änderung Malus CO_2-Werte und Abgabenerhöhung)

995

Für Kraftfahrzeuge, deren CO_2-Ausstoß größer als 160 g/km ist, erhöht sich die Steuerschuld für den die Grenze von 160 g/km übersteigenden CO_2-Ausstoß um 25 Euro je g/km.

Bei einem CO_2-Ausstoß von mehr als 180 g/km beträgt der Maluswert zusätzlich zu dem oben angeführten für die Grenze von 160 g/km errechneten Wert weitere 25 Euro.

Bei einem CO_2-Ausstoß von mehr als 220 g/km beträgt der Maluswert zusätzlich zu den oben angeführten für die Grenze von 180 g/km und 160 g/km errechneten Werten weitere 25 Euro.

Beispiel – Berechnung des Malus:

Erstzulassung EU: 11. Juni 2011 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Kauf eines Personenkraftwagens, der einen CO_2-Ausstoß von 240 g/km aufweist

(240 g/km – 160 g/km) x 25 Euro =	*2.000 Euro*
(240 g/km – 180 g/km) x 25 Euro =	*1.500 Euro*
(240 g/km – 220 g/km) x 25 Euro =	*500 Euro*
Malus gesamt	***4.000 Euro***

996

Der Erhöhungsbetrag von 20% gilt für alle Antriebsarten (§ 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 52/2009). Seit 18. Juni 2009 ist die 20-prozentige Abgabenerhöhung nach § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 auf den Gesamtbetrag der Normverbrauchsabgabe, also auf die Normverbrauchsabgabe gemäß Tarif im Sinne des § 6 Abs. 2 bis 5 NoVAG 1991 zuzüglich Malus (oder abzüglich Bonus) im Sinne des § 6a NoVAG 1991 anzuwenden.

B.6.2.2.5.4. Rechtslage 1. Jänner 2010 bis 28. Februar 2011 (Änderung Malus CO_2-Werte)

997

Für Kraftfahrzeuge, deren CO_2-Ausstoß größer als 160 g/km ist, erhöht sich die Steuerschuld für den die Grenze von 160 g/km übersteigenden CO_2-Ausstoß um 25 Euro je g/km.

Der Erhöhungsbetrag von 20% gilt für alle Antriebsarten (§ 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 52/2009). Seit 18. Juni 2009 ist die 20-prozentige Abgabenerhöhung nach § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 auf den Gesamtbetrag der Normverbrauchsabgabe, also auf die Normverbrauchsabgabe gemäß Tarif im Sinne des § 6 Abs. 2 bis 5 NoVAG 1991 zuzüglich Malus (oder abzüglich Bonus) im Sinne des § 6a NoVAG 1991 anzuwenden.

B.6.2.2.5.5. Rechtslage 18. Juni 2009 bis 31. Dezember 2009, idF BGBl. I Nr. 52/2009 (Änderung Malus CO_2-Werte und Abgabenerhöhung)

998

Für Kraftfahrzeuge, deren CO_2-Ausstoß größer als 180 g/km ist, erhöht sich die Steuerschuld für den die Grenze von 180 g/km übersteigenden CO_2-Ausstoß um 25 Euro je g/km.

Der Erhöhungsbetrag von 20% gilt für alle Antriebsarten (§ 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 52/2009). Seit 18. Juni 2009 ist die 20-prozentige Abgabenerhöhung nach § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 auf den Gesamtbetrag der Normverbrauchsabgabe, also auf die Normverbrauchsabgabe gemäß Tarif im Sinne des § 6 Abs. 2 bis 5 NoVAG 1991 zuzüglich Malus (oder abzüglich Bonus) im Sinne des § 6a NoVAG 1991 anzuwenden.

Beispiel 1 – Benzinfahrzeug mit maximalen Bonus

Erstzulassung EU: 11. September 2009 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz 930 ff)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO_2 in g/km: 110

NOx in mg/km: 50

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
NoVA-Satz: (10 l – 3 l) x 2 = 14%	*1.400,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO_2-Ausstoß (< 120 g/km)**	*- 37,50 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)**	*- 25,00 Euro*
*Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)**	*- 62,50 Euro*
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	*+ 267,50 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***1.605,00 Euro***

** Berechnung Bonus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus um ein Achtel reduziert. Da seit September 2009 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Bonus berücksichtigt.*
Bonus gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - aliquotiert: (300 € / 8) x 1 = 37,50 €
Bonus gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - aliquotiert: (200 € / 8) x 1 = 25,00 €
Summe NoVA-Bonus - aliquotiert: (500 € / 8) x 1 = 62,50 €

Beispiel 2 – Benzinfahrzeug mit NOx-Bonus

Erstzulassung EU: 11. September 2009 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz 930 ff)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO_2 in g/km: 150

NOx in mg/km: 50

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
NoVA-Satz: (10 l – 3 l) x 2 = 14%	*1.400,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO_2-Ausstoß (< 120 g/km)**	*- 0,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)**	*- 25,00 Euro*
*Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)**	*- 25,00 Euro*
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	*+ 275,00 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***1.650,00 Euro***

** Berechnung Bonus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus um ein Achtel reduziert. Da seit September 2009 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Bonus berücksichtigt.*
Bonus gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - aliquotiert: (200 € / 8) x 1 = 25,00 €
Summe NoVA-Bonus - aliquotiert: (200 € / 8) x 1 = 25,00 €

Beispiel 3 – Benzinfahrzeug ohne Bonus und ohne Malus

Erstzulassung EU: 11. September 2009 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz 930 ff)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO_2 in g/km: 150

NOx in mg/km: 65

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
NoVA-Satz: (10 l – 3 l) x 2 = 14%	*1.400,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO_2-Ausstoß (< 120 g/km)**	*- 0,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)**	*- 0,00 Euro*
*Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)**	*- 0,00 Euro*
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	*+ 280,00 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***1.680,00 Euro***

** Berechnung Bonus/Malus: Da sich aufgrund der CO_2-Emissions- und NOx-Werte kein Bonus oder Malus ergibt, kommt es zu keiner Aliquotierung.*

Beispiel 4 – Benzinfahrzeug ohne Bonus und ohne Malus mit Höchststeuersatz

Erstzulassung EU: 11. September 2009 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz 930 ff)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 12 l/100 km

CO_2 in g/km: 150

NOx in mg/km: 65

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*

NoVA-Satz: (12 l – 3 l) x 2 = 18% (Höchststeuersatz 16%)	*1.600,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO_2-Ausstoß (< 120 g/km)**	*- 0,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)**	*- 0,00 Euro*
*Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)**	*- 0,00 Euro*
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	*+ 320,00 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***1.920,00 Euro***

** Berechnung Bonus/Malus: Da sich aufgrund der CO_2-Emissions- und NOx-Werte kein Bonus oder Malus ergibt, kommt es zu keiner Aliquotierung.*

Beispiel 5 – Benzinfahrzeug mit Bonus und Malus

Erstzulassung EU: 11. September 2009 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz 930 ff)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO_2 in g/km: 195

NOx in mg/km: 50

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
NoVA-Satz: (10 l – 3 l) x 2 = 14%	*1.400,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO_2-Ausstoß (< 120 g/km)**	*- 0,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)**	*- 25,00 Euro*
*Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)**	*- 25,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b - Malus CO_2-Ausstoß**	*+ 46,88 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO_2-Emissionswerten**	*+ 0,00 Euro*
*Summe NoVA-Malus**	*+ 46,88 Euro*
Summe Bonus-Malus	*+21,88 Euro*
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	*+ 284,38 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***1.706,26 Euro***

** Berechnung Bonus/Malus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus/Malus um ein Achtel reduziert. Da seit September 2009 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Bonus/Malus berücksichtigt.*
Bonus gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - aliquotiert: (200 € / 8) x 1 = 25,00 €
Summe NoVA-Bonus - aliquotiert: (200 € / 8) x 1 = 25,00 €
Malus gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b: 195 – 180 = 15 x 25 Euro = 375,00 Euro
Malus gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b – aliquotiert: (375 € / 8) x 1 = 46,88 Euro
Summe Malus – aliquotiert: (375 € / 8) x 1 = 46,88 Euro

Beispiel 6 – Benzinfahrzeug mit Malus

Erstzulassung EU: 11. September 2009 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz 930 ff)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO_2 in g/km: 195

NOx in mg/km: 65

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
NoVA-Satz: (10 l – 3 l) x 2 = 14%	*1.400,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO_2-Ausstoß (< 120 g/km)	*- 0,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)	*- 0,00 Euro*
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)	*- 0,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b - Malus CO_2-Ausstoß**	*+ 46,88 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO_2-Emissionswerten**	*+ 0,00 Euro*
*Summe NoVA-Malus**	*+ 46,88 Euro*
Summe Bonus-Malus	*+ 46,88 Euro*
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	*+ 289,38 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***1.736,26 Euro***

** Berechnung Malus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus um ein Achtel reduziert. Da seit September 2009 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Malus berücksichtigt.*
Malus gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b: 195 – 180 = 15 x 25 Euro = 375,00 Euro
Malus gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b – aliquotiert: (375 € / 8) x 1 = 46,88 Euro
Summe Malus – aliquotiert: (375 € / 8) x 1 = 46,88 Euro

Beispiel 7 – Benzinfahrzeug mit fehlenden CO_2-Emissionswerten

Erstzulassung EU: 11. September 2009 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz 930 ff)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO_2 in g/km: keine Angabe

NOx in mg/km: keine Angabe

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
NoVA-Satz: (10 l – 3 l) x 2 = 14%	*1.400,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO_2-Ausstoß (< 120 g/km)	*- 0,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)	*- 0,00 Euro*
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)	*- 0,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b - Malus CO_2-Ausstoß	*+ 0,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO_2-Emissionswerten**	*+ 218,75 Euro*

*Summe NoVA-Malus**	*+ 218,75 Euro*
Summe Bonus-Malus	*+ 218,75 Euro*
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	*+ 323,75 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***1.942,50 Euro***

** Malus bei fehlendem CO_2-Emissionswert: 10 l/100 km x 25 = 250 - 180 =70 x 25 Euro = 1.750 Euro*
Berechnung Malus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus um ein Achtel reduziert. Da seit September 2009 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Malus berücksichtigt.
Malus gemäß § 6a Abs. 3 – aliquotiert: (1.750 € / 8) x 1 = 218,75 Euro
Summe Malus – aliquotiert: (1.750 € / 8) x 1 = 218,75 Euro

Beispiel 8 – Dieselfahrzeug mit fehlenden CO_2-Emissionswerten und Malus-Partikelemission

Erstzulassung EU: 11. September 2009 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz 930 ff)

MVEG-Verbrauch (Diesel): 10 l/100 km

CO_2 in g/km: keine Angabe

NOx in mg/km: keine Angabe

Partikelemission in g/km: 0,008

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
NoVA-Satz: (10 l – 2 l) x 2 = 16%	*1.600,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO_2-Ausstoß (< 120 g/km)	*- 0,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)	*- 0,00 Euro*
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)	*- 0,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b - Malus CO_2-Ausstoß	*+ 0,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO_2-Emissionswerten**	*+ 312,50 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 4 - Malus bei Dieselmotor mit Partikelemission > 0,005 g/km**	*+ 37,50 Euro*
*Summe NoVA-Malus**	*+ 350,00 Euro*
Summe Bonus-Malus	*+ 350,00 Euro*
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	*+ 390,00 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***2.340,00 Euro***

** Malus bei fehlendem CO_2-Emissionswert: 10 l/100 km x 28 = 280 - 180 =100 x 25 Euro = 2.500 Euro*
Berechnung Malus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus um ein Achtel reduziert. Da seit September 2009 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Malus berücksichtigt.

Malus gemäß § 6a Abs. 3 – aliquotiert: (2.500 € / 8) x 1 = 312,50 Euro
Malus gemäß § 6a Abs. 4 – aliquotiert: (300 € / 8) x 1 = 37,50 Euro
Summe Malus – aliquotiert: (2.800 € / 8) x 1 = 350,00 Euro

Beispiel 9 – Benzinfahrzeug mit fehlenden CO_2-Emissionswerten und fehlenden MVEG-Verbrauch

Erstzulassung EU: 11. September 2009 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz 930 ff)

MVEG-Verbrauch (Benzin): nicht bekannt

CO_2 in g/km: keine Angabe

NOx in mg/km: keine Angabe

147 kW x 0,2 = 29,4 (Ersatzberechnung)

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
NoVA-Satz: (147 kW x 0,2 = 29,4) gerundet 29% (Höchststeuersatz 16%)	*1.600,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO_2-Ausstoß (< 120 g/km)	*- 0,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)	*- 0,00 Euro*
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)	*- 0,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b - Malus CO_2-Ausstoß	*+ 0,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO_2-Emissionswerten**	*+ 820,31 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 4 - Malus bei Dieselmotor mit Partikelemission > 0,005 g/km**	*+ 0,00 Euro*
*Summe NoVA-Malus**	*+ 820,31 Euro*
Summe Bonus-Malus	*+ 820,31 Euro*
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	*+ 484,06 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***2.904,37 Euro***

** Malus bei fehlendem CO_2-Emissionswert und fehlendem MVEG-Verbrauch:*
147 kW --> 1/10 = 14,7 + 3 = 17,7 x 25 = 442,50
442,50 – 180 = 262,50 x 25 Euro = 6.562,50 Euro
Berechnung Malus:
Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus um ein Achtel reduziert. Da seit September 2009 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Malus berücksichtigt.
Malus bei fehlendem CO_2-Emissionswert und fehlendem MVEG-Verbrauch - aliquotiert:
(6.562,50 € / 8) x 1 = 820,31 Euro
Summe Malus – aliquotiert: (6.562,50 € / 8) x 1 = 820,31 Euro

B.6.2.2.5.6. Rechtslage 1. Juli 2008 bis 17. Juni 2009, idF BGBl. I Nr. 46/2008 (Änderung Malus CO_2-Werte und Abgabenerhöhung)

999

Für Kraftfahrzeuge, deren CO_2-Ausstoß größer als 180 g/km ist, erhöht sich die Steuerschuld für den die Grenze von 180 g/km übersteigenden CO_2-Ausstoß um 25 Euro je g/km.

Der Erhöhungsbetrag von 20% gilt für alle Antriebsarten (§ 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 52/2009). Dieser Erhöhungsbetrag umfasst nur den NoVA-Grundbetrag und nicht den Bonus-Malus.

Beispiel 1 – Benzinfahrzeug mit CO_2- und NOx-Bonus

Erstzulassung EU: 7. Dezember 2008 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz 930 ff)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO_2 in g/km: 110

NOx in mg/km: 50

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
NoVA-Satz: (10 l – 3 l) x 2 = 14%	*1.400,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO_2-Ausstoß (< 120 g/km)**	*- 37,50 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)**	*- 25,00 Euro*
*Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)**	*- 62,50 Euro*
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20% (nur auf den Grundbetrag)	*+ 280,00 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***1.617,50 Euro***

** Berechnung Bonus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus um ein Achtel reduziert. Da seit Dezember 2008 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Bonus berücksichtigt.*
Bonus gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - aliquotiert: (300 € / 8) x 1 = 37,50 €
Bonus gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - aliquotiert: (200 € / 8) x 1 = 25,00 €
Summe NoVA-Bonus - aliquotiert: (500 € / 8) x 1 = 62,50 €

Beispiel 2 – Benzinfahrzeug mit NOx-Bonus

Erstzulassung EU: 7. Dezember 2008 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz 930 ff)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO_2 in g/km: 150

NOx in mg/km: 50

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*

NoVA-Satz: (10 l – 3 l) x 2 = 14%	*1.400,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO_2-Ausstoß (< 120 g/km)	*- 0,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)**	*- 25,00 Euro*
*Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)**	*- 25,00 Euro*
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20% (nur auf den Grundbetrag)	*+ 280,00 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***1.655,00 Euro***

** Berechnung Bonus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus um ein Achtel reduziert. Da seit Dezember 2008 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Bonus berücksichtigt.*
Bonus gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - aliquotiert: (200 € / 8) x 1 = 25,00 €
Summe NoVA-Bonus - aliquotiert: (200 € / 8) x 1 = 25,00 €

Beispiel 3 – Benzinfahrzeug ohne Bonus und ohne Malus

Erstzulassung EU: 7. Dezember 2008 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz 930 ff)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO_2 in g/km: 150

NOx in mg/km: 65

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
NoVA-Satz: (10 l – 3 l) x 2 = 14%	*1.400,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO_2-Ausstoß (< 120 g/km)**	*- 0,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)**	*- 0,00 Euro*
*Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)**	*- 0,00 Euro*
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20% (nur auf den Grundbetrag)	*+ 280,00 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***1.680,00 Euro***

** Berechnung Bonus/Malus: Da sich aufgrund der CO_2-Emissions- und NOx-Werte kein Bonus oder Malus ergibt, kommt es zu keiner Aliquotierung.*

Beispiel 4 – Benzinfahrzeug ohne Bonus und ohne Malus mit Höchststeuersatz

Erstzulassung EU: 7. Dezember 2008 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz 930 ff)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 12 l/100 km

CO_2 in g/km: 150

NOx in mg/km: 65

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*

NoVA-Satz: (12 l – 3 l) x 2 = 18% (Höchststeuersatz 16%)	*1.600,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO_2-Ausstoß (< 120 g/km)**	*- 0,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)**	*- 0,00 Euro*
*Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)**	*- 0,00 Euro*
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20% (nur auf den Grundbetrag)	*+ 320,00 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***1.920,00 Euro***

** Berechnung Bonus/Malus: Da sich aufgrund der CO_2-Emissions- und NOx-Werte kein Bonus oder Malus ergibt, kommt es zu keiner Aliquotierung.*

Beispiel 5 – Benzinfahrzeug mit Bonus und mit Malus

Erstzulassung EU: 7. Dezember 2008 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz 930 ff)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO_2 in g/km: 195

NOx in mg/km: 50

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
NoVA-Satz: (10 l – 3 l) x 2 = 14%	*1.400,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO_2-Ausstoß (< 120 g/km)	*- 0,00 Euro*
*Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)**	*- 25,00 Euro*
*Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)**	*- 25,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a u. b - Malus CO_2-Ausstoß	*+ 46,88 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO_2-Emissionswerten	*+ 0,00 Euro*
*Summe NoVA-Malus**	*+ 46,88 Euro*
Summe Bonus-Malus	*+ 21,88 Euro*
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20% (nur auf den Grundbetrag)	*+ 280,00 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***1.701,88 Euro***

** Berechnung Bonus/Malus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus/Malus um ein Achtel reduziert. Da seit Dezember 2008 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Bonus/Malus berücksichtigt.*
Bonus gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - aliquotiert: (200 € / 8) x 1 = 25,00 €
Summe NoVA-Bonus - aliquotiert: (200 € / 8) x 1 = 25,00 €
Malus gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b: 195 – 180 = 15 x 25 Euro = 375,00 Euro
Malus gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b – aliquotiert: (375 € / 8) x 1 = 46,88 Euro
Summe Malus – aliquotiert: (375 € / 8) x 1 = 46,88 Euro

Beispiel 6 – Benzinfahrzeug mit Malus

Erstzulassung EU: 7. Dezember 2008 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz 930 ff)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO_2 in g/km: 195

NOx in mg/km: 65

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
NoVA-Satz: (10 l – 3 l) x 2 = 14%	*1.400,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO_2-Ausstoß (< 120 g/km)	*- 0,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)	*- 0,00 Euro*
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)	*- 0,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a u. b - Malus CO_2-Ausstoß	*+ 46,88 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO_2-Emissionswerten	*+ 0,00 Euro*
*Summe NoVA-Malus**	*+ 46,88 Euro*
Summe Bonus-Malus	*+ 46,88 Euro*
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20% (nur auf den Grundbetrag)	*+ 280,00 Euro*
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***1.726,88 Euro***

** Berechnung Malus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus um ein Achtel reduziert. Da seit Dezember 2008 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Malus berücksichtigt.*
Malus gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b: 195 – 180 = 15 x 25 Euro = 375,00 Euro
Malus gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b – aliquotiert: (375 € / 8) x 1 = 46,88 Euro
Summe Malus – aliquotiert: (375 € / 8) x 1 = 46,88 Euro

B.6.2.2.6. Rechtslagen von 1. Juni 1996 bis 30. Juni 2008

1000

Der Steuersatz in Prozent errechnet sich nach den folgenden Formeln:

für Benzinfahrzeuge:

$$\text{Steuersatz in \%} = (Gesamtverbrauch\ nach\ MVEG\text{-}Zyklus - 3l)\ x\ 2$$

für Dieselfahrzeuge:

$$\text{Steuersatz in \%} = (Gesamtverbrauch\ nach\ MVEG\text{-}Zyklus - 2l)\ x\ 2$$

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,5 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt 16%. Die Steuerpflicht kann durch die Vornahme der Rundung auch gänzlich entfallen.

1001

Rechtslage von 10. Jänner 1998 bis 30. Juni 2008:

Liegt kein Gesamtverbrauch nach dem MVEG-Zyklus vor, so ist der Steuersatz mit dem 0,2-fachen der Leistung in Kilowatt anzunehmen.

Beispiele:

120 kW x 0,2 = 24% --> Höchststeuersatz 16%

50 kW x 0,2 = 10% --> Steuersatz 10%

Die Steuer erhöht sich in jenen Fällen, in denen die Normverbrauchsabgabe nicht Teil der Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer ist, um 20%.

Rechtslage von 1. Juni 1996 bis 9. Jänner 1998:

Liegt kein Gesamtverbrauch nach dem MVEG-Zyklus vor, so ist für die Berechnung des Steuersatzes der Durchschnittsverbrauch mit dem 0,2-fachen der Leistung in Kilowatt anzunehmen.

Beispiele:

120 kW (Benzin):
120 kW x 0,2 = 24 Liter
(24 Liter – 3 Liter) x 2 = 42% --> Höchststeuersatz 14%

50 kW (Diesel):
50 kW x 0,2 = 10 Liter
(10 Liter – 2 Liter) x 2 = 16% --> Höchststeuersatz 14%

Die Steuer erhöht sich in jenen Fällen, in denen die Normverbrauchsabgabe nicht Teil der Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer ist, um 20%.

B.6.2.2.6.1. Rechtslage von 1. Juli 2005 bis 30. Juni 2008 (§ 14a NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 180/2004 - Kraftfahrzeuge mit fortschrittlichem Abgasverhalten/Partikelfilter)

1002

Für Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren, welche eine Luftverunreinigung von höchstens 0,005 g/km aufweisen, vermindert sich im Zeitraum zwischen 1. Juli 2005 und 30. Juni 2007 die Steuerschuld um 300 Euro.

Wird der Grenzwert von 0,005 g/km überschritten, erhöht sich die Steuerschuld vom 1. Juli 2005 bis 30. Juni 2006 um 0,75% (höchstens um 150 Euro) und ab 1. Juli 2006 um 1,5% (höchstens 300 Euro) der Bemessungsgrundlage.

Für Kraftfahrzeuge mit einer Leistung von höchstens 80 Kilowatt tritt die Neuregelung erst mit 1. Jänner 2006 in Kraft.

B.6.2.2.7. Rechtslage von 1. Jänner 1994 bis 31. Mai 1996

1003

Der Steuersatz in Prozent errechnet sich nach den folgenden Formeln:

für Benzinfahrzeuge:

$$Durchschnittsverbrauch = \frac{\text{ECE/Stadtzyklus} + \text{ECE/90 km/h/Zyklus}}{2}$$

$$Steuersatz\ in\ \% = (Durchschnittsverbrauch - 3) \times 2$$

für Dieselfahrzeuge:

$$Durchschnittsverbrauch = \frac{\text{ECE/Stadtzyklus} + \text{ECE/90 km/h/Zyklus}}{2}$$

$$Steuersatz\ in\ \% = (Durchschnittsverbrauch - 2) \times 2$$

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,5 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt 14%. Die Steuerpflicht kann durch die Vornahme der Rundung auch gänzlich entfallen.

1004

Liegt kein Gesamtverbrauch nach dem ECE-Zyklus vor, so ist für die Berechnung des Steuersatzes der Durchschnittsverbrauch mit dem 0,2-fachen der Leistung in Kilowatt anzunehmen.

Beispiele:

120 kW (Benzin):
120 kW x 0,2 = 24 Liter
(24 Liter – 3 Liter) x 2 = 42% --> Höchststeuersatz 14%

50 kW (Diesel):
50 kW x 0,2 = 10 Liter
(10 Liter – 2 Liter) x 2 = 16% --> Höchststeuersatz 14%

Die Steuer erhöht sich in jenen Fällen, in denen die Normverbrauchsabgabe nicht Teil der Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer ist, um 20%.

B.6.2.2.8. Rechtslage von 1. Jänner 1992 bis 31. Dezember 1993

1005

Der Steuersatz in Prozent errechnet sich nach den folgenden Formeln:

für Benzinfahrzeuge:

$$Durchschnittsverbrauch = \frac{\text{ECE/Stadtzyklus} + \text{ECE/90 km/h/Zyklus}}{2}$$

$$Steuersatz\ in\ \% = (Durchschnittsverbrauch - 3) \times 2$$

für Dieselfahrzeuge:

$$Durchschnittsverbrauch = \frac{\text{ECE/Stadtzyklus} + \text{ECE/90 km/h/Zyklus}}{2}$$

$$Steuersatz\ in\ \% = (Durchschnittsverbrauch - 2) \times 2$$

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,5 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt 14%. Die Steuerpflicht kann durch die Vornahme der Rundung auch gänzlich entfallen.

1006

Liegt kein Gesamtverbrauch nach dem ECE-Zyklus vor, so ist für die Berechnung des Steuersatzes der Durchschnittsverbrauch mit dem 0,2-fachen der Leistung in Kilowatt anzunehmen.

Beispiele:

120 kW (Benzin):
120 kW x 0,2 = 24 Liter
(24 Liter – 3 Liter) x 2 = 42% --> Höchststeuersatz 14%

50 kW (Diesel):
50 kW x 0,2 = 10 Liter
(10 Liter – 2 Liter) x 2 = 16% --> Höchststeuersatz 14%

B.6.2.3. Maßgebliche CO_2-Emissionswerte (§ 6 Abs. 3 NoVAG 1991)

B.6.2.3.1. Rechtslage ab 1. Jänner 2020 (WLTP)

1007

Der maßgebliche CO_2-Emissionswert ist der kombinierte WLTP-Wert der CO_2-Emissionen in g/km, bei extern aufladbaren Elektro-Hybridfahrzeugen jedoch der gewichtet kombinierte WLTP-Wert der CO_2-Emissionen in g/km, jeweils ermittelt nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für leichte Kraftfahrzeuge (WLTP) (siehe Rz 5).

B.6.2.3.2. Rechtslage ab 1. März 2014 (NEFZ)

1008

Der maßgebliche CO_2-Emissionswert ergibt sich aus dem CO_2-Emissionswert des kombinierten Verbrauches laut Typen- bzw. Einzelgenehmigung gemäß KFG 1967 oder der EG-Typengenehmigung (§ 6 Abs. 2 NoVAG 1991) (siehe Rz 4).

B.6.2.4. Zusatzbestimmungen zum Tarif (§ 6 Abs. 4 NoVAG 1991)

B.6.2.4.1. Keine Emissionswerte für Motorräder (§ 6 Abs. 4 Z 1 NoVAG 1991)

1009

Liegt für Krafträder im Sinne des § 2 Z 1 NoVAG 1991 kein CO_2-Emissionswert vor, berechnet sich der Steuersatz in Prozent nach der folgenden Formel:

$$Steuersatz\ in\ \% = (Hubraum\ in\ cm^3 - 100\ cm^3) \times 0{,}02$$

Es gilt ein Höchstsatz von 20%.

Bei einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm^3 beträgt der Steuersatz 0%.

B.6.2.4.2. Keine Emissionswerte für Kraftfahrzeuge (§ 6 Abs. 4 Z 2 NoVAG 1991)

B.6.2.4.2.1. Rechtslage ab 1. Jänner 2020

1010

Liegt für Kraftfahrzeuge im Sinne des § 2 Z 2 NoVAG 1991 kein CO_2-Emissionswert vor, wird der CO_2-Emissionswert mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt angenommen.

Beispiel: 100 kW x 2 = 200 g/km anzusetzender CO_2-Emissionswert

B.6.2.4.2.2. Rechtslage ab 1. März 2014

1011

Für den Fall, dass kein CO_2-Emissionswert vorliegt, gilt Folgendes (§ 6 Abs. 4 NoVAG 1991):

- Liegt nur ein Kraftstoffverbrauch, aber kein CO_2-Emissionswert vor, dann gilt bei Kraftfahrzeugen mit Benzinmotoren oder mit Motoren für andere Kraftstoffarten der Kraftstoffverbrauch in Liter pro 100 Kilometer vervielfacht mit 25, bei Kraftfahrzeugen mit Dieselmotoren vervielfacht mit 28 als CO_2-Emissionswert.
- Liegt weder ein CO_2-Emissionswert noch ein Kraftstoffverbrauchswert vor, wird der CO_2-Emissionswert mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt angenommen.

B.6.2.4.2.3. Rechtslage ab 18. Juni 2009

1012

Bei Kraftfahrzeugen im Sinne des § 2 Z 2 NoVAG 1991, für die kein CO_2-Emissionswert vorliegt, gilt folgendes:

1. Liegt nur der Kraftstoffverbrauchswert gemäß § 6 Abs. 4 NoVAG 1991 vor, dann gilt gemäß § 6a Abs. 3 NoVAG 1991 für die CO_2-Malusberechnung
   - bei Kraftfahrzeugen mit Benzinmotoren oder mit Motoren für andere Kraftstoffarten der Kraftstoffverbrauch vervielfacht mit 25 als CO_2-Emissionswert und
   - bei Kraftfahrzeugen mit Dieselmotoren der Kraftstoffverbrauch vervielfacht mit 28 als CO_2-Emissionswert.

2. Liegt weder ein CO_2-Emissionswert noch ein Kraftstoffverbrauchswert vor, ist der Kraftstoffverbrauch in Liter je 100 km nach der folgenden Formel zu berechnen:
   - Ein Zehntel der Leistung in Kilowatt plus 3 bei Benzinmotoren oder
   - ein Zehntel der Leistung in Kilowatt plus 2 bei Dieselmotoren.

B.6.2.4.2.4. Rechtslage ab 1. Juli 2008

1013

Bei Kraftfahrzeugen im Sinne des § 2 Z 2 NoVAG 1991, für die kein CO_2-Emissionswert vorliegt, erhöht sich die Steuer für die die Grenze von 100 Kilowatt übersteigende Leistung um 20 Euro je Kilowatt.

Beispiel:

150 kW – 100 kW = 50 kW x 20 Euro = 1.000 Euro

B.6.2.4.3. Nachgewiesener CO_2-Wert (§ 6 Abs. 4 Z 3 NoVAG 1991)

1014

Wird vom Antragsteller der entsprechende CO_2-Emissionswert oder Kraftstoffverbrauch nachgewiesen, ist dieser heranzuziehen. Dieser nachgewiesene Wert muss jedoch zwingend den Vorgaben des WLTP-Messverfahrens entsprechen.

B.6.2.4.4. Ersatztarif Wohnmobile der Aufbauart „SA“ (§ 6 Abs. 4 Z 4 NoVAG 1991)

1. Jänner 2020 bis 30. Juni 2021

1015

Für Wohnmobile der Aufbauart „SA“ laut EG- bzw. EU-Übereinstimmungsbescheinigung oder Einzelgenehmigungsbescheid (Anhang I Teil A Nummer 5.1 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. Nr. L 151 vom 14.6.2018 S. 1), deren Aufbau in nicht selbst tragender Bauweise ausgeführt ist, kann der CO_2-Emissionswert, der der Berechnung nach § 6 Abs. 2 NoVAG 1991 erster Satz zugrunde liegt, wahlweise mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt angenommen werden.

Es besteht daher die Wahlmöglichkeit, für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe entweder den gemessenen CO_2-Emissionswert oder die Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt multipliziert mit zwei heranzuziehen. Bei Ausübung der Wahlmöglichkeit ist die Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt multipliziert mit zwei für die Berechnung des prozentuellen Steuersatzes und des CO_2-Malus zu Grunde zu legen. In jenen Fällen, in denen für ein Wohnmobil der Aufbauart „SA“ kein CO_2-Emissionswert vorliegt, ist davon auszugehen, dass die Wahlmöglichkeit ausgeübt wird und daher der Mindeststeuersatz in Höhe von 16% zur Anwendung kommt.

1016

Der Steuersatz in Prozent für Wohnmobile der Aufbauart „SA“ errechnet sich nach der folgenden Formel:

$$Steuersatz\ in\ \% = \frac{\text{CO}_2\text{-Emissionswert in } g/km\ -\ 115\ g/km}{5}$$

oder

$$Steuersatz\ in\ \% = \frac{(\text{Nennleistung des Verbrennungsmotors in kW} \times 2) - 115}{5}$$

Der Mindeststeuersatz für Wohnmobile der Aufbauart „SA“ beträgt bei Anwendung der Ersatzberechnung nach der Motorleistung jedenfalls 16%.

> ***Beispiel 1 – Berechnung der Normverbrauchsabgabe anhand des Kilowatt-Wertes (trotz CO_2-Wert Angabe):***
>
> *Erstzulassung EU: 26. Mai 2020 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)*

Zulassung in Österreich: 20. Juli 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des CO_2-Malus und des Abzugspostens, siehe Rz 930 ff)

Kaufpreis (netto) 10.000 Euro, CO_2-Wert 300 g/km, kW 145

Wahlmöglichkeit wird ausgeübt; Berechnung der Normverbrauchsabgabe anhand des kW-Wertes

Berechnung des Steuersatzes in Prozent:

145 kW x 2 = 290; (290 g/km – 115 g/km) / 5 = 35%; Höchststeuersatz 32%

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
Steuersatz in Prozent	*32%*
= NoVA Grundbetrag	*3.200,00 Euro*
*plus Malus** *(290 g/km – 275 g/km) = 15 g/km; 15 x 40 Euro = 600 Euro*	*+ 525,00 Euro*
*minus Abzugsposten**	*- 306,25 Euro*
= zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***3.418,75 Euro***

** Berechnung Malus und Abzugsposten: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus und Abzugsbetrag um ein Achtel reduziert. Da seit Mai 2020 ein ganzes Jahr vergangen ist (Zulassung in Österreich im Juli 2021), werden sieben Achtel des Malus und des Abzugsbetrags berücksichtigt.*
Malus aliquotiert: (600 € / 8) x 7 = 525,00 €
Abzugsbetrag aliquotiert: (350 € / 8) x 7 = 306,25 €

Beispiel 2 – Berechnung der Normverbrauchsabgabe anhand des CO_2-Wertes:

Erstzulassung EU: 26. Mai 2020 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 20. Juli 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des CO_2-Malus und des Abzugspostens, siehe Rz 930 ff)

Kaufpreis (netto) Euro 10.000 Euro, CO_2-Wert 300 g/km, kW 145

Wahlmöglichkeit wird nicht ausgeübt; Berechnung der Normverbrauchsabgabe anhand des CO_2-Wertes

Berechnung des Steuersatzes in Prozent:

(300 g/km – 115 g/km) / 5 = 37%; Höchststeuersatz 32%

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
Steuersatz in Prozent	*32%*
= NoVA Grundbetrag	*3.200,00 Euro*
*plus Malus** *(300 g/km – 275 g/km) = 25 g/km; 25 x 40 Euro = 1.000 Euro*	*+ 875,00 Euro*
*minus Abzugsposten**	*- 306,25 Euro*
= zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***3.768,75 Euro***

** Berechnung Malus und Abzugsposten: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus und Abzugsbetrag um ein Achtel reduziert. Da seit Mai 2020 ein ganzes Jahr vergangen ist (Zulassung in Österreich im Juli 2021), werden sieben Achtel des Malus und des Abzugsbetrags berücksichtigt.*

Malus aliquotiert: (1.000 € / 8) x 7 = 875,00 €
Abzugsbetrag aliquotiert: (350 € / 8) x 7 = 306,25 €

Beispiel 3 - Berechnung der Normverbrauchsabgabe anhand des Kilowatt-Wertes (keine CO_2-Wert Angabe):

Erstzulassung EU: 26. Mai 2020 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 20. Juli 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des CO_2-Malus und des Abzugspostens, siehe Rz 930 ff)

Kaufpreis (netto) 10.000 Euro, CO_2-Wert liegt nicht vor, kW 160

CO_2-Wert liegt nicht vor; Berechnung der Normverbrauchsabgabe anhand des kW-Wertes

160 kW x 2 = 320; (320 g/km – 115 g/km) / 5 = 41%; Höchststeuersatz 32%

Bemessungsgrundlage	*10.000,00 Euro*
Steuersatz in Prozent	*32%*
= NoVA Grundbetrag	*3.200,00 Euro*
*plus Malus** *(320 g/km – 275 g/km) = 45 g/km; 45 x 40 Euro = 1.800 Euro*	*+ 1.575,00 Euro*
*minus Abzugsposten**	*- 306,25 Euro*
= zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	***4.468,75 Euro***

** Berechnung Malus und Abzugsposten: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus und Abzugsbetrag um ein Achtel reduziert. Da seit Mai 2020 ein ganzes Jahr vergangen ist (Zulassung in Österreich im Juli 2021), werden sieben Achtel des Malus und des Abzugsbetrags berücksichtigt.*
Malus aliquotiert: (1.800 € / 8) x 7 = 1.575,00 €
Abzugsbetrag aliquotiert: (350 € / 8) x 7 = 306,25 €

B.6.2.4.5. Ersatztarif Wohnmobile der Aufbauart „SA“ (§ 6 Abs. 4 Z 4 NoVAG 1991) ab 1. März 2014 bis 31. Dezember 2019

1017

Für Alkovenmodelle, teilintegrierte und vollintegrierte Kraftfahrzeuge ist für die Festlegung der Normverbrauchsabgabe ein Aufschlag von 5% auf die CO_2-Emissionswerte des jeweils zugrundeliegenden Kombifahrzeuges anzuwenden. Um den Aufschlag von 5% zu vermeiden, sind die CO_2-Emissionswerte entweder tatsächlich nachzuweisen (Gutachten) oder mit der Ersatzrechnung gemäß § 6 Abs. 4 NoVAG 1991 zu ermitteln (VwGH 17.12.2019, Ro 2019/16/0016).

B.6.2.5. Reduktion Wert der Konstante in Berechnungsformel und Verordnungsermächtigung (§ 6 Abs. 5 NoVAG 1991)

1018

Bei Krafträdern vermindert sich beginnend ab 1. Jänner 2024 der Wert 55 g alle zwei Jahre jeweils um den Wert zwei.

1. Jänner 2020:

$$Steuersatz\ in\ \% = \frac{\text{CO}_2\text{-Emissionswert in } g/km\ -\ 55\ g/km}{4}$$

1. Jänner 2024:

$$Steuersatz\ in\ \% = \frac{\text{CO}_2\text{-Emissionswert in } g/km\ -\ 53\ g/km}{4}$$

Beispiel:

1. Jänner 2020: (150 g/km – 55 g/km) / 4 = 23,75% --> gerundet 24%

1. Jänner 2024: (150 g/km – 53 g/km) / 4 = 24,25% --> gerundet 24%

1019

Bei Kraftfahrzeugen vermindert sich beginnend ab 1. Jänner 2021 (§ 6 Abs. 5 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 103/2019) der Wert 115 g jährlich jeweils um den Wert drei. Da ab 1. Juli 2021 eine angepasste Rechtslage gilt, kommt diese Senkung nur im Zeitraum zwischen 1. Jänner 2021 bis 30. Juni 2021 zur Anwendung.

1. Jänner 2020:

$$Steuersatz\ in\ \% = \frac{\text{CO}_2\text{-Emissionswert in } g/km\ -\ 115\ g/km}{5}$$

1. Jänner 2021:

$$Steuersatz\ in\ \% = \frac{\text{CO}_2\text{-Emissionswert in } g/km\ -\ 112\ g/km}{5}$$

Beispiel:

1. Jänner 2020: (220 g/km – 115 g/km) / 5 = 21,00% --> gerundet 21%

1. Jänner 2021: (220 g/km – 112 g/km) / 5 = 21,60% --> gerundet 22%

B.6.2.6. Gebrauchtfahrzeuge aus dem übrigen Unionsgebiet (§ 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 13/2014)

1020

Bei Gebrauchtfahrzeugen, die unmittelbar aus dem übrigen Unionsgebiet in das Inland gebracht werden und die bereits im übrigen Unionsgebiet zum Verkehr zugelassen waren, ist für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe die jeweilige Rechtslage anzuwenden, die im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung in Österreich anzuwenden gewesen wäre. Für nähere Ausführungen siehe Rz 930 bis 935.

1021

Bei Tatbestandsverwirklichung bis 30. Juni 2021 ist der Abzugsposten nicht Teil der Verhältnisrechnung, die bei der Zulassung eines eigenimportierten Kraftfahrzeuges oder eines von einem Fahrzeughändler „importierten“ Kraftfahrzeuges, das im Inland weitergeliefert wird, anzuwenden ist. Es ist somit der Abzugsposten gemäß der zum Zeitpunkt der Erfüllung des Tatbestandes gesetzlichen Regelung heranzuziehen (siehe Rz 933).

B.6.2.7. Vergütung 16,67% bei Normverbrauchsabgabe als Kostenfaktor (§ 6 Abs. 7 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 13/2014)

1022

Seit 1. März 2014 gilt eine Sonderregelung (§ 6 Abs. 7 NoVAG 1991) für den Fall, dass die Normverbrauchsabgabe Teil der Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer ist (zum Beispiel Normverbrauchsabgabe als Teil der Leasingrate). Für nähere Ausführungen siehe Rz 938 bis 948.

B.6.3. Steuerberechnung bei Differenzbesteuerung

1023

Bei Gebrauchtfahrzeugen, die von Fahrzeughändlern oder von sonstigen Personen aus dem übrigen Unionsgebiet importiert werden, kommt es umsatzsteuerlich häufig zur Anwendung der Differenzbesteuerung. Auch bei der Differenzbesteuerung ist die Umsatzsteuer nicht Teil der Berechnungsgrundlage für die Normverbrauchsabgabe.

1024

Im Fall der Differenzbesteuerung ist bei der Berechnung der Normverbrauchsabgabe zu unterscheiden, ob es sich um einen Fahrzeughändler oder einen Import durch eine sonstige Person handelt, da hier verschiedene steuerbare Tatbestände Anwendung finden: Während bei der Lieferung durch einen Fahrzeughändler die Normverbrauchsabgabe auf Grund der Lieferung nach § 1 Z 1 NoVAG 1991 entsteht, stellt beim Import durch eine sonstige Person die erstmalige Zulassung zum Verkehr im Inland nach § 1 Z 3 NoVAG 1991 einen steuerbaren Vorgang dar.

Verkauft und liefert ein Fahrzeughändler im Inland ein Gebrauchtfahrzeug, welches im übrigen Unionsgebiet unter Anwendung der Differenzbesteuerung erworben wurde, ist die Lieferung der steuerpflichtige Vorgang. Es wird vom Bruttoverkaufspreis eine fiktive österreichische Umsatzsteuer von 20% herausgerechnet.

© Bundesministerium für Finanzen

1025

Wird vom Fahrzeughändler im Inland ein Gebrauchtfahrzeug differenzbesteuert erworben und anschließend weiterverkauft, stellt dies grundsätzlich keinen normverbrauchsabgaberechtlichen Tatbestand dar. Ein inländisches Gebrauchtfahrzeug ist zumeist bereits mit der Normverbrauchsabgabe belastet.

Beispiel 1 – Eigenimport iZm Differenzbesteuerung durch eine Privatperson:

Eine österreichische Privatperson erwirbt im Oktober 2021 in Deutschland ein gebrauchtes Kraftfahrzeug unter Anwendung der Differenzbesteuerung (Erstzulassung in Deutschland im August 2015), es wird ein Bruttobetrag von 11.900 Euro in Rechnung gestellt. Im Oktober 2021 importiert die Privatperson das Kraftfahrzeug nach Österreich und möchte es im Inland zulassen. Der CO_2-Emissionswert beträgt 210 g/km.

Verkaufspreis (brutto)	*11.900,00 Euro*
minus fiktive deutsche USt	*- 1.900,00 Euro*
Bemessungsgrundlage NoVA	*10.000,00 Euro*

Berechnung Steuersatz:

$$\frac{210\ g/km\ -\ 90\ g/km}{5} = 24\%$$

Berechnung Normverbrauchsabgabe:

NoVA Grundbetrag (24%)	*2.400,00 Euro*
plus Malus ((210 g/km – 275 g/km) x 40 Euro)	*0,00 Euro*
*minus Abzugsposten**	*- 100,00 Euro*
NoVA-Gesamt	***2.300,00 Euro***

** Berechnung Abzugsposten: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Abzugsbetrag um ein Achtel reduziert. Da seit August 2015 bereits sechs ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im Oktober 2021), werden zwei Achtel des Abzugsbetrags berücksichtigt.*
Abzugsbetrag aliquotiert: (400 € / 8) x 2 = 100,00 €

Beispiel 2 – Einkauf des Kraftfahrzeuges durch Fahrzeughändler im Unionsgebiet:

Ein österreichischer Fahrzeughändler erwirbt im Juli 2021 in Deutschland ein gebrauchtes Kraftfahrzeug (Erstzulassung in Deutschland im Dezember 2018) zu einem Preis von 15.000 Euro, es wird ihm keine deutsche Umsatzsteuer in Rechnung gestellt.

Im August 2021 verkauft und liefert der österreichische Händler das Kraftfahrzeug an eine im Inland ansässige Person unter Anwendung der Differenzbesteuerung zu einem Bruttopreis von 22.100 Euro. Der CO_2-Emissionswert beträgt 291 g/km.

Verkaufspreis (brutto)	*22.100,00 Euro*
*plus Abzugsposten**	*+ 225,00 Euro*
*minus Malus**	*- 615,00 Euro*
Zwischensumme	*21.710,00 Euro*

minus darin enthaltene USt	*(21.710,00 / 1,52*) x 20%*	*- 2.856,58 Euro*
minus darin enthaltene NoVA (32%)	*(21.710,00 / 1,52*) x 32%*	*- 4.570,53 Euro*
Verkaufspreis (netto)		***14.282,89 Euro***

**(1,52 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 32% Normverbrauchsabgabe)*

Berechnung Steuersatz:

$$\frac{291\ g/km\ -\ 90\ g/km}{5} = 40{,}2\%\ (Höchststeuersatz\ 32\%)$$

**** Berechnung CO_2-Malus und Abzugsbetrag:***

(291 g/km – 250 g/km) x 20 Euro = 820 Euro

Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus und Abzugsbetrag um ein Achtel reduziert. Da seit Dezember 2018 bereits zwei ganze Jahre vergangen sind (Lieferung in Österreich im August 2021), werden sechs Achtel des Malus und des Abzugsbetrags berücksichtigt.

Malus aliquotiert: (820 € / 8) x 6 = 615,00 €
Abzugsbetrag aliquotiert: (300 € / 8) x 6 = 225,00 €

Berechnung Normverbrauchsabgabe:

Bemessungsgrundlage (Verkaufspreis (netto))	*14.282,89 Euro*
NoVA Grundbetrag (32%)	*4.570,53 Euro*
*plus CO_2-Malus**	*+ 615,00 Euro*
*minus Abzugsposten**	*- 225,00 Euro*
NoVA-Gesamt	***4.960,53 Euro***

Beispiel 3 – Einkauf des Kraftfahrzeuges durch Fahrzeughändler im Unionsgebiet:

Ein österreichischer Fahrzeughändler erwirbt im Juli 2021 in Deutschland ein gebrauchtes Kraftfahrzeug (Erstzulassung in Deutschland im September 2012) zu einem Preis von 13.000 Euro, es wird ihm keine deutsche Umsatzsteuer in Rechnung gestellt.

Im Oktober 2021 verkauft und liefert der österreichische Händler das Kraftfahrzeug an eine im Inland ansässige Person unter Anwendung der Differenzbesteuerung zu einem Bruttopreis von 18.000 Euro. Der CO_2-Emissionswert beträgt 250 g/km. Der Verbrauch liegt bei 8,9 l Benzin/100 km.

Verkaufspreis (brutto)		*18.000,00 Euro*
minus Malus		*- 712,50 Euro***
Zwischensumme		*17.287,50 Euro*
minus darin enthaltene USt	*(17.287,50 / 1,344*) x 20%*	*- 2.572,55 Euro*
minus darin enthaltene NoVA (12% inklusive 20% Erhöhungsbetrag = 14,4%)	*(17.287,50 / 1,344*) x 14,4%*	*- 1.852,23 Euro*
Verkaufspreis (netto)		***12.862,72 Euro***

**(1,344 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 14,4% Normverbrauchsabgabe (inkl. 20% Zuschlag von 12% NoVA))*

Berechnung Steuersatz:

8,9 l – 3 l = 5,9 x 2 = 11,8% --> gerundet 12%

Berechnung Steuersatz inklusive Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991:

12% + 20%-Erhöhung (2,4%) = 14,4% NoVA (inkl. Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 52/2009)

*****Berechnung CO_2-Malus:***

(250 g/km – 220 g/km) x 25 Euro =	*750,00 Euro*
(250 g/km – 180 g/km) x 25 Euro =	*1.750,00 Euro*
(250 g/km – 160 g/km) x 25 Euro =	*2.250,00 Euro*
Malus gesamt	*4.750,00 Euro*

*Davon wird nur 1/8 (das sind 593,75 Euro) für die Berechnung angesetzt, da bereits sieben volle Jahre seit der Erstzulassung vergangen sind. Auch nach mehr als acht Jahren bleibt für die Bonus-/Malusberechnung ein Achtel immer bestehen. Da sich die Steuer in jenen Fällen, in denen die Normverbrauchsabgabe nicht Teil der Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer ist, um 20% erhöht, erhöht sich dieser Betrag auf **712,50 Euro** (20% von 593,75 Euro = 118,75 Euro). Dieser erhöhte Betrag ist auch beim „Rückrechnen" zu verwenden.*

Berechnung Normverbrauchsabgabe:

NoVA Grundbetrag (12%)	*1.543,53 Euro*
plus CO_2-Malus	*+ 593,75 Euro*
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	*+ 427,46 Euro*
NoVA-Gesamt	***2.564,74 Euro***

Randzahlen 1026 bis 1049: *derzeit frei*

B.7. Entstehung der Steuerschuld (§ 7 NoVAG 1991)

B.7.1. Anlassfälle

1050

Die Steuerschuld entsteht

- bei der Lieferung gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991 mit Ablauf des Kalendermonats, in dem die Lieferung ausgeführt worden ist (Ausnahme bei Istbesteuerung siehe Rz 1054 f);
- beim innergemeinschaftlichen Erwerb am Tag des Erwerbes (siehe Rz 418);
- in den anderen Fällen der erstmaligen Zulassung im Sinne des § 1 Z 3 NoVAG 1991 mit dem Tag der Zulassung oder
- bei der Verwendung eines Kraftfahrzeuges im Inland, das nach dem KFG 1967 zuzulassen wäre, mit dem Tag der Einbringung in das Inland. Ausdrücklich wird in der Bestimmung des § 82 Abs. 8 KFG 1967 klargestellt, dass die Frist von einem Monat ab der erstmaligen Einbringung in das Bundesgebiet beginnt und eine vorübergehende Verbringung aus dem Bundesgebiet diese Frist nicht unterbricht;
- bei der Lieferung, bei der Entnahme oder einer Nutzungsänderung eines befreiten Kraftfahrzeuges mit Ablauf des Kalendermonats, in dem der Vorgang gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 stattgefunden hat;
- bei erstmaliger Zulassung eines bisher zum Verkauf bestimmten Kraftfahrzeuges eines Fahrzeughändlers als Anlagevermögen mit Ablauf des Kalendermonats, in dem die Zulassung erfolgt ist;
- bei der Umwidmung eines Vorführkraftfahrzeuges als Anlagevermögen eines Fahrzeughändlers mit Ablauf des Kalendermonats der Umwidmung.

1051

Entstehung Steuerschuld bei Tageszulassungen nach drei Monaten

Wird bei einer Tageszulassung der Zeitraum von drei Monaten überschritten, dann entsteht die Steuerschuld mit dem Tag der Überschreitung dieser Dreimonatsfrist.

1052

Übergang der Steuerschuld bei Menschen mit Behinderungen

Im Zusammenhang mit der Befreiung gemäß § 3 Abs. 2 Z 2 lit. a NoVAG 1991 kommt es zum Übergang der Steuerschuld auf den Empfänger der Leistung, wenn die Bescheinigung über die Steuerbefreiung gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 nicht innerhalb von zwei Wochen dem Fahrzeughändler vorgelegt wird. Damit wird der Käufer des Kraftfahrzeuges zum Abgabenschuldner. In diesem Fall hat der Fahrzeughändler das zuständige Finanzamt vom Übergang der Steuerschuld in Kenntnis zu setzen und das Kraftfahrzeug in der

© Bundesministerium für Finanzen

Genehmigungsdatenbank zu sperren. Für die Benachrichtigung des Finanzamtes soll das Formular NOVA 7 verwendet werden (siehe Rz 225 f).

1053

Nichtunternehmerfälle iZm Menschen mit Behinderungen

In jenen Fällen, in denen die Normverbrauchsabgabe beim zuständigen Finanzamt durch den Menschen mit Behinderung entrichtet werden muss (beispielsweise Eigenimport oder innergemeinschaftlicher Erwerb eines Kraftfahrzeuges), entsteht die Steuerschuld mit dem Tag der Zulassung. Steht dem Menschen mit Behinderung jedoch die Steuerbefreiung gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 zu, ist dem zuständigen Finanzamt eine entsprechende Bescheinigung innerhalb von zwei Wochen vorzulegen.

Widrigenfalls ist die Normverbrauchsabgabe der Person, welche die Befreiung unberechtigt in Anspruch genommen hat, vorzuschreiben (siehe Rz 232).

B.7.2. Istbesteuerung

1054

Nach § 7 Abs. 2 NoVAG 1991 haben Unternehmer, welche die Umsatzsteuer nach vereinnahmten Entgelten zu berechnen haben (Istbesteuerung), diese Besteuerungsart bei Liefervorgängen gemäß § 1 Z 1 und Z 4 NoVAG 1991 auch für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe anzuwenden. Das gilt insbesondere auch für den Zeitpunkt der Entstehung der Steuerschuld.

Zur Anwendung der Istbesteuerung im Umsatzsteuerrecht siehe auch UStR 2000 Rz 2451 bis Rz 2506. In den Fällen der Besteuerung nach vereinnahmten Entgelten entsteht die Steuerschuld - in Abweichung von § 7 Abs. 1 Z 1 NoVAG 1991 - mit Ablauf des Kalendermonates, in dem die Entgelte vereinnahmt worden sind. Eine wirksame Option zur Sollbesteuerung ist auch für die Normverbrauchsabgabe maßgeblich.

1055

Eine Anzahlungsbesteuerung ist nicht vorgesehen. Es besteht keine Möglichkeit, den Zeitpunkt der Entstehung der Steuerschuld durch eine spätere Rechnungsausstellung zu verschieben.

Randzahlen 1056 bis 1099: *derzeit frei*

© Bundesministerium für Finanzen

B.8. Änderung der Abgabenbemessung (§ 8 NoVAG 1991)

B.8.1. Änderung der Bemessungsgrundlage

1100

§ 8 NoVAG 1991 nimmt nur Bezug auf steuerpflichtige Lieferungen und erstreckt sich nur auf Lieferungen gemäß § 1 Z 1 und § 1 Z 4 NoVAG 1991. Änderungen des gemeinen Wertes werden im § 8 NoVAG 1991 nicht erfasst.

1101

Hinsichtlich des innergemeinschaftlichen Erwerbes ist § 8 NoVAG 1991 sinngemäß anzuwenden.

1102

Sowohl Entgeltminderungen als auch Entgelterhöhungen stellen eine Änderung der Bemessungsgrundlage dar. Minderungen ergeben sich insbesondere bei gewährten Skonti oder Rabatten und Erhöhungen beispielsweise aufgrund etwaiger Wertsicherungsklauseln.

1103

Uneinbringlichkeit liegt sowohl bei endgültiger Zahlungsunfähigkeit des Schuldners als auch bei Minderung des Entgelts aufgrund eines Gerichtsurteils bzw. Vergleichs vor.

1104

§ 8 NoVAG 1991 ist dem § 16 UStG 1994 nachgebildet. Hat sich die Bemessungsgrundlage im Nachhinein geändert, so ist die Berichtigung nicht rückwirkend, sondern für den Anmeldungszeitraum vorzunehmen, in dem die Änderung eingetreten ist.

Beispiel: Lieferung eines Kraftfahrzeuges im Jänner 2021

Nettoentgelt	*30.000,00 Euro*
10% NoVA	*3.000,00 Euro*
20% Umsatzsteuer	*6.000,00 Euro*
Kaufpreis	*39.000,00 Euro*

Im September 2021 steht fest, dass 20% des Kaufpreises uneinbringlich sind. Damit vermindert sich auch die Normverbrauchsabgabe um 20%, daher um 600 Euro. Diese Berichtigung (= Verminderung der abzuführenden Normverbrauchsabgabe) erfolgt in der Anmeldung für den Monat September.

1105

Die Berichtigung ist in beide Richtungen vorzunehmen.

© Bundesministerium für Finanzen

Beispiel:

Angaben wie im vorherigen Beispiel (Rz 1104). Im Dezember 2021 ist der Schuldner überraschenderweise in der Lage, seine offenen Verbindlichkeiten zu decken. Es wird vom Unternehmer der ausstehende Teil des Kaufpreises, in dem auch die anteilige Normverbrauchsabgabe enthalten ist, vereinnahmt. Der fehlende Teil der Normverbrauchsabgabe ist erneut zu berichtigen. Es wird daher die abzuführende Normverbrauchsabgabe für den Monat Dezember 2021 um 600 Euro erhöht.

1106

Die Berichtigung des Steuerbetrags hat für den Anmeldungszeitraum der Rücklieferung zu erfolgen, wenn die steuerpflichtige Lieferung des Kraftfahrzeuges vor der erstmaligen Zulassung zum Verkehr rückgängig gemacht wird.

1107

Fällt auf Grund einer Rücknahme des Kraftfahrzeuges die Lieferung rückwirkend weg (z.B. Wandlung), ist eine Berichtigung gemäß § 8 NoVAG 1991 zulässig, wenn eine weitere Verwertungsmöglichkeit des Kraftfahrzeuges ausgeschlossen ist (das Kraftfahrzeug kann aufgrund schwerwiegender Mängel nicht weiterverkauft werden).

Fällt auf Grund der Geltendmachung eines Eigentumsvorbehaltes die Lieferung rückwirkend weg, ist eine Berichtigung gemäß § 8 NoVAG 1991 **nicht** zulässig, da in diesem Fall eine weitere Verwertung des Kraftfahrzeuges nicht ausgeschlossen ist. Der Fahrzeughändler kann dem neuen Käufer den um die Normverbrauchsabgabe erhöhten Verkaufspreis verrechnen. Es ergibt sich dadurch jedoch kein weiterer NoVA-Tatbestand.

Beispiel 1:

Ein Autohändler liefert einen Pkw zum Preis von 30.000 Euro plus 3.000 Euro Normverbrauchsabgabe plus 6.000 Euro Umsatzsteuer. Zwei Wochen nach der Fahrzeugübergabe stellt sich heraus, dass dieses wegen eines unbehebbaren, wesentlichen Mangels zurückgegeben werden muss. Damit fallen die Rechtsfolgen der ursprünglichen Lieferung grundsätzlich rückwirkend weg. Es können sowohl Umsatzsteuer als auch Normverbrauchsabgabe berichtigt werden, wenn das Kraftfahrzeug keinesfalls mehr fahrtauglich gemacht werden kann.

Beispiel 2:

Ein Fahrzeughändler liefert unter Eigentumsvorbehalt einen Pkw zum Preis von 30.000 Euro plus 3.000 Euro Normverbrauchsabgabe plus 6.000 Euro Umsatzsteuer. Nach Bezahlung eines Viertels des Kaufpreises wird der Käufer zahlungsunfähig. Der Fahrzeughändler macht den Eigentumsvorbehalt geltend und der Pkw wird zurückgestellt. Während eine Berichtigung der Umsatzsteuer vorgenommen werden kann, ist eine Berichtigung der Normverbrauchsabgabe nicht möglich, da davon ausgegangen werden kann, dass der Fahrzeughändler den Pkw verwerten wird.

© Bundesministerium für Finanzen

B.8.2. Änderung der CO_2-Emissionswerte

1108

Waren die CO_2-Werte bereits beim Erfüllen des NoVA-Tatbestandes unrichtig, ist eine Berichtigung für den ursprünglichen Anmeldungszeitraum vorzunehmen.

1109

Kein Fall einer Berichtigung im Sinne des § 8 NoVAG 1991 ist gegeben, wenn der Steuersatz unrichtig berechnet worden ist. In diesem Fall ist eine Berichtigung für den ursprünglichen Anmeldungszeitraum vorzunehmen.

Beispiele:

a) Verkauf eines Kraftfahrzeuges um 30.000 Euro (Normverbrauchsabgabetarif 10%, daher 3.000 Euro Normverbrauchsabgabe) durch einen Autohändler im Monat Februar; im Monat Mai stellt der Unternehmer fest, dass der richtige NoVA-Satz 12% ist. Die CO_2-Emissionswerte haben sich nicht geändert. Es ist die Anmeldung für den Monat Februar zu berichtigen und die Differenz von 600 Euro an das Finanzamt zu entrichten.

b) Der Unternehmer führt im März auf Grund eines Rechenfehlers bei einem verkauften Auto um 1.200 Euro zu viel Normverbrauchsabgabe an das Finanzamt ab. Der Fehler wird erst im September festgestellt. Der Unternehmer hat die Anmeldung für den Monat März zu berichtigen.

B.8.3. Änderung der Vergütung

1110

Hat der Leistungsempfänger eine Vergütung gemäß § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 in Anspruch genommen und wird er vor vollständiger Begleichung des Kaufpreises zahlungsunfähig, so ist in Fällen, in denen das Kraftfahrzeug nicht zurückgestellt wird, davon auszugehen, dass der liefernde Unternehmer seine Forderung, in der auch die Normverbrauchsabgabe enthalten ist, berichtigt. Es hat daher auch der Vergütungsempfänger seine bereits vom Finanzamt erhaltene Vergütung zu berichtigen.

Beispiel:

Der Fahrzeughändler liefert einen Pkw an einen Taxiunternehmer zum Preis von 30.000 Euro plus 3.000 Euro Normverbrauchsabgabe plus 6.000 Euro Umsatzsteuer. Der Taxiunternehmer erhält vom Finanzamt eine Vergütung der Normverbrauchsabgabe iHv 3.000 Euro. Nach Bezahlung des halben Kaufpreises wird der Taxiunternehmer zahlungsunfähig. Das Kraftfahrzeug verbleibt beim Taxiunternehmer. Der Fahrzeughändler berichtigt seine Forderung um 50% auf 19.500 Euro. Darin sind 1.500 Euro Normverbrauchsabgabe und 3.000 Euro Umsatzsteuer enthalten. Die 1.500 Euro Normverbrauchsabgabe, die der Fahrzeughändler vom Finanzamt zurückfordert, weil er sie tatsächlich nicht erhalten hat, müssen auch beim Taxiunternehmer berichtigt werden, sodass das Finanzamt gegenüber dem Taxiunternehmer eine Forderung von 1.500 Euro hat.

© Bundesministerium für Finanzen

1111

Wird das Kraftfahrzeug auf Grund der Geltendmachung eines Eigentumsvorbehaltes oder einer Wandlung zurückgestellt und wurde vom Leistungsempfänger bereits eine Vergütung beansprucht, so tritt auf Grund des Wegfalls des begünstigten Verwendungszwecks Steuerpflicht nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 ein.

1112

Hat der Leistungsempfänger eine Vergütung gemäß § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 in Anspruch genommen, wird aber nach Bezahlung des Kaufpreises einschließlich Normverbrauchsabgabe und Umsatzsteuer der Autohändler zahlungsunfähig, sodass er die fällige Normverbrauchsabgabe nicht an das Finanzamt abführen kann, so ist beim Leistungsempfänger keine Berichtigung durchzuführen.

Beispiel:

Der Fahrzeughändler liefert einen Pkw um 30.000 Euro plus 3.000 Euro Normverbrauchsabgabe plus 6.000 Euro Umsatzsteuer, die der Taxiunternehmer auch bezahlt. Der Taxiunternehmer nimmt gegenüber dem Finanzamt die NoVA-Vergütung in Anspruch. Der Fahrzeughändler wird zahlungsunfähig und führt daher die vom Taxiunternehmer erhaltene Normverbrauchsabgabe nicht an das Finanzamt ab. Eine Berichtigung der vergüteten Normverbrauchsabgabe beim Taxiunternehmer erfolgt nicht.

Randzahlen 1113 bis 1129: *derzeit frei*

B.9. Aufzeichnungspflicht (§ 9 NoVAG 1991)

B.9.1. Allgemeines

1130

Der Unternehmer, der normverbrauchsabgabepflichtige Vorgänge ausführt, muss darüber im Inland Aufzeichnungen führen, aus denen eindeutig hervorgeht, welchem Vorgang ein Steuerbetrag zuzuordnen ist.

Um die Vollständigkeit der steuerpflichtigen Vorgänge nachvollziehen zu können, müssen die Vorgänge getrennt nach

- steuerpflichtigen Vorgängen,
- gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991 (Lieferung zur gewerblichen Weiterveräußerung) nicht steuerbaren oder
- nach § 3 Abs. 1 Z 1 oder § 3 Abs. 2 Z 1 NoVAG 1991 (Vorgänge betreffend Elektrofahrzeuge, Ausfuhrlieferung, innergemeinschaftliche Lieferungen) von der Steuerpflicht ausgenommenen Vorgängen

aufgezeichnet werden.

1131

Ausfuhrlieferungen und innergemeinschaftliche Lieferungen müssen schon aus umsatzsteuerlichen Gründen getrennt aufgezeichnet werden.

B.9.2. Aufzeichnungspflichten über normverbrauchsabgabepflichtige Vorgänge

1132

Im Rahmen der steuerpflichtigen Vorgänge sind für jeden Vorgang die Bemessungsgrundlage der Normverbrauchsabgabe, der Steuersatz und der Steuerbetrag aufzuzeichnen.

Weiters sind die Grundlagen für einen Malus aufzuzeichnen. Dies gilt auch für Unternehmer, die nur fallweise steuerpflichtige Vorgänge verwirklichen (z.B. bei Verkauf eines Taxifahrzeuges).

B.9.3. Aufzeichnungspflicht bei begünstigter Verwendung des Kraftfahrzeuges

1133

Der Unternehmer muss den Nachweis über den begünstigten Verwendungszweck fortlaufend geordnet führen und aufbewahren. Als Nachweis kommt eine Liste der nach § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 befreiten Kraftfahrzeuge und Nachweise über die Zulassung als solche in Betracht. Für andere gemäß § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 Begünstigte gilt dies sinngemäß.

B.9.4. Aufzeichnungs- und Nachweispflichten des Fahrzeughändlers iZm der Befreiung für Menschen mit Behinderungen gemäß § 3 Abs. 2 Z 2 bzw. § 3 Z 5 NoVAG 1991

1134

Der Fahrzeughändler hat das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung nach § 3 Abs. 2 Z 2 bzw. § 3 Z 5 NoVAG 1991 nachweislich zu prüfen und diese Überprüfung bzw. deren Ergebnisse in seinen Aufzeichnungen festzuhalten (siehe Rz 224 sowie Rz 248 f).

B.9.5. Aufzeichnungs- und Nachweispflicht bei Umbauten (Rechtslage bis 30. Juni 2021)

1135

Bei Umbauten von Personenkraftwagen in Lastkraftfahrzeuge ist für Zwecke der Normverbrauchsabgabe von einer erhöhten Mitwirkungs- bzw. Beweisvorsorgepflicht des Unternehmers auszugehen, um den Zustand des Kraftfahrzeuges bezogen auf den Zeitpunkt der Lieferung, des Eigenverbrauchs und der Nutzungsänderung feststellen zu können.

Insbesondere in jenen Fällen, in denen nach dem Umbau ein Rückumbau erfolgt, sind die Umbaumaßnahmen im Nachhinein ohne Vorliegen entsprechender Beweisunterlagen nicht nachvollziehbar.

© Bundesministerium für Finanzen

Randzahlen 1136 bis 1149: *derzeit frei*

B.10. Bescheinigungspflicht (§ 10 NoVAG 1991)

B.10.1. Allgemeines

1150

Bei der Lieferung (steuerbare Vorgänge im Sinne des § 1 Z 1 oder 4 NoVAG 1991) muss der Unternehmer dem Abnehmer des Kraftfahrzeuges (z.B. auch Leasingunternehmen) eine Bescheinigung ausstellen, aus der hervorgeht, dass er die Normverbrauchsabgabe berechnet und abführt. Auch eine errechnete Normverbrauchsabgabe in Höhe von Null Euro ist auf der Bescheinigung zu vermerken. Die Bescheinigung ist der Zulassungsbehörde zur Überprüfung vorzulegen (siehe Rz 1301 bis 1307).

B.10.2. Inhalt der Bescheinigung

1151

Die Bescheinigung gemäß § 10 NoVAG 1991 hat Folgendes zu enthalten:

Bescheinigung gemäß § 10 NoVAG 1991

An

(Name und Anschrift des Abnehmers)

Die Firma ..... (Firmenname, Anschrift/Geschäftsadresse des Unternehmens) bestätigt hiermit, dass für die Lieferung des Kraftfahrzeuges ..... (Marke/Modell) ..... (Fahrzeugidentifikationsnummer) lt. Kaufvertrag vom ..... (Datum des Kaufvertrages) die Normverbrauchsabgabe gemäß §§ 5 und 6 NoVAG 1991 idgF wie folgt
..... (Angabe der Bemessungsgrundlage/Nettoverkaufspreis)
..... (Tarif/Steuersatz)
..... (Normverbrauchsabgabe)
abzüglich Bonus ..... zuzüglich Malus ..... (Bonus-Malus iSd § 6a bzw. § 6 NoVAG 1991 idgF)
abzüglich Abzugsposten ..... (für Kraftfahrzeuge gemäß § 6 NoVAG 1991 idgF)
..... (Gesamtbetrag an abzuführender Normverbrauchsabgabe)
ordnungsgemäß berechnet wurde und an das Finanzamt abgeführt wird.

Diese Bescheinigung ist zu datieren und firmenmäßig zu zeichnen.

Eine Rechnungskopie ist beizulegen

Gebühren:

Die Bescheinigung ist kein Zeugnis im Sinn des § 14 TP 14 GebG 1957 und daher nicht gebührenpflichtig.

1152

Eine Ausstellung der Bescheinigung kann unterbleiben, wenn die vorgegebenen Informationen aus der Rechnung hervorgehen.

Randzahlen 1153 bis 1159: *derzeit frei*

B.11. Abgabenerhebung (§ 11 NoVAG 1991)

B.11.1. Fälle des § 11 Abs. 1 Z 1 NoVAG 1991 (Unternehmerfälle)

1160

Die Abgabenerhebung ist in den Fällen, in denen die Steuerschuld mit Ablauf eines Kalendermonats entsteht, § 21 Abs. 1 UStG 1994 (Kalendermonat als Voranmeldungszeitraum) nachgebildet. Zum Unternehmerbegriff siehe Rz 402 ff.

Die Normverbrauchsabgabe ist vom Abgabenschuldner spätestens am 15. des auf die Entstehung der Steuerschuld zweitfolgenden Kalendermonats selbst zu berechnen, anzumelden und zu entrichten (z.B. für April am 15. Juni). Dieser Tag ist auch der Fälligkeitstag der Normverbrauchsabgabe. Auf Beginn, Lauf und Ende der Fristen gemäß § 108 Abs. 3 BAO wird hingewiesen.

1161

Die Steuerschuld entsteht mit Ablauf des Kalendermonats

- der Lieferung (§ 7 Abs. 1 Z 1 iVm § 1 Z 1 und Z 4 erster Fall NoVAG 1991, siehe Rz 1050),
- des Entnahmeeigenverbrauchs (§ 7 Abs. 1 Z 1 iVm § 1 Z 4 zweiter Fall NoVAG 1991, siehe Rz 1050),
- der Nutzungsänderung (§ 7 Abs. 1 Z 1 iVm § 1 Z 4 dritter Fall NoVAG 1991, siehe Rz 1050),
- der Änderung der Bemessungsgrundlage nach § 8 NoVAG 1991 (siehe Rz 1050).

Anders als beim Umsatzsteuerverfahren gibt es nur einen monatlichen und keinen vierteljährlichen Anmeldungszeitraum.

1162

Beim innergemeinschaftlichen Erwerb entsteht die Steuerschuld mit dem Tag des Erwerbes. Es gilt der monatliche Anmeldungszeitraum.

© Bundesministerium für Finanzen

1163

Die Anmeldung gilt als Abgabenerklärung und ist mittels Vordrucks NOVA 1 abzugeben. Der Vordruck NOVA 1a enthält Erläuterungen zum Vordruck NOVA 1.

Eine Jahreserklärung ist nicht vorgesehen.

1164

Für die Erhebung der Abgabe ist jenes Finanzamt zuständig, das für die Erhebung der Umsatzsteuer des Abgabenschuldners zuständig ist. Die Erhebung der Normverbrauchsabgabe fällt daher in die Zuständigkeit des Finanzamts für Großbetriebe, wenn der Abgabepflichtige die Voraussetzungen für die Zuständigkeit des Finanzamts für Großbetriebe erfüllt. In allen anderen Fällen fällt die Erhebung der Abgabe in die Zuständigkeit des Finanzamts Österreich.

1165

Für den Fall der Verwendung eines Kraftfahrzeuges im Inland ohne die kraftfahrrechtlich erforderliche Zulassung (§ 1 Z 3 lit. b zweiter Fall NoVAG 1991 – „Widerrechtliche Verwendung“) fällt die Erhebung der Steuer immer in die Zuständigkeit des Finanzamts Österreich.

B.11.2. Fälle des § 11 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 (Nichtunternehmerfälle)

1166

In den Fällen des innergemeinschaftlichen Erwerbs durch Nichtunternehmer, der erstmaligen Zulassung im Inland sowie bei widerrechtlicher Verwendung hat der Abgabenschuldner spätestens einen Monat nach der Zulassung eine Anmeldung einzureichen, in der er den zu entrichtenden Betrag selbst zu berechnen und zu entrichten hat (z.B. bei einer Zulassung am 8. April bis spätestens 8. Mai).

Dieser Tag ist auch der Fälligkeitstag der Normverbrauchsabgabe. Auf Beginn, Lauf und Ende der Fristen gemäß § 108 Abs. 3 BAO wird hingewiesen.

1167

Die Steuerschuld entsteht in diesen Fällen im Zeitpunkt

- des innergemeinschaftlichen Erwerbs durch Nichtunternehmer (§ 7 Abs. 1 Z 1a für Nichtunternehmer iVm § 1 Z 2 NoVAG 1991, siehe Rz 1050),
- der Zulassung (§ 7 Abs. 1 Z 2 iVm § 1 Z 3 lit. a NoVAG 1991, siehe Rz 1050),
- der Einbringung in das Inland (§ 7 Abs. 1 Z 2 iVm § 1 Z 3 lit. b NoVAG 1991, siehe Rz 1050).

© Bundesministerium für Finanzen

1168

Die Anmeldung gilt als Abgabenerklärung und ist mittels Vordrucks NOVA 2 abzugeben. Der Vordruck NOVA 2a enthält Erläuterungen zum Vordruck NOVA 2.

Eine Jahreserklärung ist nicht vorgesehen.

1169

In den Fällen von Nichtunternehmern ist für die Erhebung der Normverbrauchsabgabe immer das Finanzamt Österreich zuständig.

B.11.3. Abgabenfestsetzung

1170

Die Normverbrauchsabgabe ist eine Selbstberechnungsabgabe im Sinne des § 201 BAO. Sie ist daher nur festzusetzen, wenn die Anmeldung nicht eingereicht worden ist, oder, wenn sie sich als unvollständig oder unrichtig erweist. Die Festsetzung ist auch zusammengefasst für mehrere Monate in einem einzigen Bescheid zulässig.

1171

Eine verspätete Abgabe einer Abgabenerklärung kann zu einem Verspätungszuschlag gemäß § 135 BAO führen. Der Verspätungszuschlagsbescheid wird zweckmäßigerweise mit dem Bescheid über die Festsetzung der Normverbrauchsabgabe verbunden.

1172

In Analogie zu § 21 Abs. 1 UStG 1994 wirkt eine sich auf Grund einer Anmeldung ergebende Gutschrift (Vergütung) auf den Tag der Einreichung der Anmeldung, frühestens jedoch auf den Tag nach Ablauf des Anmeldungszeitraums zurück.

1173

Die Festsetzung der Normverbrauchsabgabe erfolgt von der Finanzverwaltung mittels NOVA 3 „Bescheid über die Festsetzung der Normverbrauchsabgabe“.

Randzahlen 1174 bis 1199: *derzeit frei*

B.12. Vergütung (§§ 12 und 12a NoVAG 1991)

B.12.1. Vergütung der Abgabe (Allgemeines)

1200

§ 12 NoVAG 1991 regelt die Vergütung der Normverbrauchsabgabe, wenn eine Zulassung zum Verkehr aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht in Betracht kommt, wenn tatsächlich innerhalb von fünf Jahren ab der Lieferung keine Zulassung erfolgt ist bzw. wenn eine mittelbare Steuerbefreiung gemäß § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 vorliegt.

© Bundesministerium für Finanzen

1201

Eine Vergütung ist nur auf Antrag möglich, welcher innerhalb von fünf Jahren ab der Verwirklichung des Vergütungstatbestandes gestellt werden muss.

B.12.2. Vergütungstatbestände

B.12.2.1. Keine Zulassung aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen

1202

Eine Zulassung aus rechtlichen Gründen kommt insbesondere dann nicht oder nicht mehr in Betracht, wenn bereits zum Zeitpunkt der Lieferung des Kraftfahrzeuges feststeht, dass eine Zulassung gar nicht möglich ist (z.B. die gesetzlich höchstzulässigen Abgaswerte werden überschritten).

> *Beispiel:*
>
> *Lieferung einer normverbrauchsabgabepflichtigen Motocross-Maschine, welche auf Grund der Bauart nicht zum Verkehr zugelassen werden kann. Da auch eine eingeschränkte Zulassung (für Wettbewerbe) als Zulassung im Sinne des KFG 1967 zu beurteilen ist, darf keinerlei Zulassungsfähigkeit gegeben sein, damit dieser Vergütungstatbestand anwendbar ist. Will der Käufer die Normverbrauchsabgabevergütung vor Ablauf von fünf Jahren beanspruchen, ist eine Bescheinigung des liefernden Unternehmers erforderlich, dass eine Zulassung nicht möglich ist.*

Dieser Vergütungstatbestand kommt nicht in Bezug auf unvollständige Kraftfahrzeuge der Klasse N1 in Betracht, da diese im Regelfall mit geringem Aufwand in einen zulassungsfähigen Zustand versetzt werden können und zudem davon auszugehen ist, dass diese mit der Absicht angeschafft werden, sie nach der Vervollständigung zuzulassen und zu verwenden (siehe Rz 525).

1203

Eine Zulassung kommt aus tatsächlichen Gründen nicht oder nicht mehr in Betracht, wenn zum Zeitpunkt der Lieferung das Kraftfahrzeug zwar zulassungsfähig war, aber in weiterer Folge beispielsweise umgebaut wird und eine Zulassung nicht mehr möglich ist.

> *Beispiel:*
>
> *Ein Personenkraftwagen wird nach der Lieferung, aber vor einer Zulassung zu einem nicht zulassungsfähigen Rennwagen umgebaut. Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Vergütung ist unter anderem, dass der Umbau nachgewiesen wird.*

1204

Grundvoraussetzung für eine Vergütung nach § 12 Abs. 1 Z 1 NoVAG 1991 ist ferner, dass zu keinem Zeitpunkt eine Zulassung im Inland gegeben war.

© Bundesministerium für Finanzen

Beispiel:

Ein Kraftfahrzeug wird bei einem Fahrzeughändler erworben und anschließend zum Verkehr im Inland zugelassen. In weiterer Folge wird das Kraftfahrzeug zu einem nicht mehr zulassungsfähigen Rennwagen umgebaut. Eine Vergütung nach § 12 Abs. 1 Z 1 NoVAG 1991 kann nicht erfolgen, da das Kraftfahrzeug bereits zugelassen war.

B.12.2.2. Keine Zulassung innerhalb von fünf Jahren

1205

Eine Vergütung der Normverbrauchsabgabe kann beantragt werden, wenn innerhalb von fünf Jahren ab dem Zeitpunkt der Lieferung tatsächlich keine inländische Zulassung erfolgt ist. Aus welchen Gründen das Kraftfahrzeug nicht zugelassen worden ist, ist unerheblich.

Beispiel: Kauf eines Kraftfahrzeuges, welches ausschließlich Ausstellungszwecken dient

Ein Antrag auf Vergütung kann in diesem Fall frühestens nach Ablauf von fünf Jahren ab dem Zeitpunkt der Lieferung bzw. des innergemeinschaftlichen Erwerbs des Kraftfahrzeuges gestellt werden.

1206

Grundvoraussetzung für eine Vergütung nach § 12 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 ist ferner wiederum, dass zu keinem Zeitpunkt eine Zulassung im Inland gegeben war.

B.12.2.3. Steuerbefreiung nach § 3 Abs. 3 NoVAG 1991

1207

Eine Vergütung der Normverbrauchsabgabe ist weiters dann vorgesehen, wenn eine Steuerbefreiung im Sinne des § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 vorliegt.

B.12.3. Vergütungsberechtigter

1208

Vergütungsberechtigt ist:

- Z 1: Der Empfänger der Leistung vom Fahrzeughändler, wenn eine Zulassung aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht oder nicht mehr in Betracht kommt.
- Z 2: Der Empfänger der Leistung vom Fahrzeughändler, wenn das Kraftfahrzeug ab der Lieferung seit mindesten fünf Jahren nicht zugelassen wurde.
- Z 3: Derjenige, der die Steuerbefreiung nach § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 in Anspruch nehmen kann, wenn diese Person auch Empfänger der Leistung vom Fahrzeughändler ist. Unschädlich für die Inanspruchnahme der Vergütung ist jedoch, wenn eine Leasinggesellschaft lediglich zum Zweck der Finanzierung dazwischengeschaltet wird.

© Bundesministerium für Finanzen

B.12.4. Durchführung der Vergütung der Normverbrauchsabgabe

1209

Das Recht auf Vergütung der Normverbrauchsabgabe nach § 12 NoVAG 1991 hat zur Voraussetzung, dass dem Vergütungsanspruch unmittelbar ein normverbrauchsabgabepflichtiger Vorgang vorangegangen ist.

Beispiel:

Ein Taxiunternehmer kauft von einem Privaten ein Kraftfahrzeug, für das dieser seinerzeit die Normverbrauchsabgabe zu tragen hatte. Ein Vergütungsanspruch steht dem Taxiunternehmer nicht zu, weil der Erwerb nicht abgabepflichtig ist.

1210

Anders ist vorzugehen, wenn eine Leasinggesellschaft lediglich zum Zweck der Finanzierung dazwischengeschaltet wird. In diesem Fall besteht eine Berechtigung auf Vergütung der geleisteten Normverbrauchsabgabe, wenn der Leasinggesellschaft das Kraftfahrzeug normverbrauchsabgabepflichtig geliefert wurde.

Beispiel 1:

Ein Taxiunternehmer „erwirbt" bei einem Fahrzeughändler ein Neufahrzeug, wobei die Finanzierung nicht mittels Darlehen, sondern über eine Leasinggesellschaft abgewickelt wird. Der Händler liefert normverbrauchsabgabepflichtig an die Leasinggesellschaft (§ 1 Z 1 NoVAG 1991). Da zudem die Leasinggesellschaft selbst kein Interesse am Kraftfahrzeug als solchen hat, sondern lediglich die Finanzierungsfunktion wahrnimmt, kann der Taxiunternehmer die Vergütung der Normverbrauchsabgabe beanspruchen (§ 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991). Voraussetzung dafür ist unter anderem, dass die Normverbrauchsabgabe dem Grunde und der Höhe nach nachgewiesen wird (z.B. Bescheinigung oder Rechnungskopie der Leasinggesellschaft).

Beispiel 2:

Ein neues Kraftfahrzeug wird von einem Fahrzeughändler als Vorführkraftfahrzeug zugelassen, dafür nimmt dieser eine Vergütung der Normverbrauchsabgabe in Anspruch. Drei Monate später erwirbt eine Leasinggesellschaft das Kraftfahrzeug, welcher dafür die Normverbrauchsabgabe in Rechnung gestellt wird (§ 1 Z 4 NoVAG 1991). Die Gesellschaft selbst hat kein Interesse am Kraftfahrzeug, sondern nimmt nur eine Finanzierungsfunktion für eine Fahrschule wahr. Daher und da die Leasinggesellschaft die Normverbrauchsabgabe für das Kraftfahrzeug tragen musste, kann der Betreiber der Fahrschule eine Vergütung beanspruchen.

1211

Hat ein Unternehmer ohne Erfüllung eines abgabepflichtigen Tatbestandes oder im Falle der Verwirklichung eines Befreiungstatbestandes die Normverbrauchsabgabe trotzdem berechnet, weiterverrechnet und abgeführt (beispielsweise Verkauf eines Elektrofahrzeuges), so kommt eine Vergütung nicht in Betracht. Es ist in solchen Fällen vielmehr eine Berichtigung (siehe § 8 NoVAG 1991) vorzunehmen.

1212

(Rechtslage bis 30. Juni 2021)

Hat ein Unternehmer ohne Erfüllung eines normverbrauchsabgabepflichtigen Tatbestandes oder im Falle der Verwirklichung eines Befreiungstatbestandes nach § 3 Z 1 oder 2 NoVAG 1991 die Normverbrauchsabgabe trotzdem berechnet, weiterverrechnet und abgeführt (z.B. Verkauf eines Klein-Lastkraftwagen der KN Position 8704 oder eines Elektrofahrzeuges), so kommt eine Vergütung nicht in Betracht. Es ist in solchen Fällen vielmehr eine Berichtigung (siehe § 8 NoVAG 1991) vorzunehmen.

1213

Der Vergütungsanspruch steht dem Erwerber des Kraftfahrzeuges zu, der die Normverbrauchsabgabe zu tragen hat, wenn auf das konkrete Kraftfahrzeug ein in § 12 NoVAG 1991 angeführter Tatbestand zutrifft. Er hat innerhalb der gesetzlichen - nicht verlängerbaren - Frist von fünf Jahren ab Verwirklichung des Vergütungstatbestandes den entsprechenden Antrag auf Vergütung unter Verwendung der amtlichen Formulare (NOVA 1 oder NOVA 2) bei der zuständigen Abgabenbehörde einzureichen, um eine Vergütung zu erhalten.

Beispiel 1:

Ein Taxiunternehmer kauft bei einem inländischen Fahrzeughändler ein Neufahrzeug zur Verwendung als Taxi. Innerhalb der Frist von fünf Jahren ab dem Tag der Lieferung kann der Taxiunternehmer seinen Vergütungsanspruch geltend machen.

Beispiel 2:

Ein Motocross-Fahrer kauft im Inland eine neue Motocross-Maschine und nimmt keine inländische Zulassung vor (Verwendung ausschließlich bei Rennveranstaltungen). Besteht die rechtliche und tatsächliche Möglichkeit, die Motocross-Maschine im Inland zuzulassen, so ist der Vergütungsanspruch erst verwirklicht, wenn seit dem Tag der Lieferung fünf Jahre verstrichen sind. Sprechen rechtliche oder tatsächliche Gründe gegen eine Zulassung des Kraftfahrzeuges im Inland, so ist der Vergütungsanspruch bereits mit der Lieferung des Kraftfahrzeuges entstanden. Innerhalb von fünf Jahren ab dem Tag der Lieferung kann dieser Anspruch geltend gemacht werden.

1214

Die Höhe des Vergütungsanspruchs ergibt sich in Fällen der Lieferung (§ 1 Z 1 und Z 4 NoVAG 1991) und des innergemeinschaftlichen Erwerbs (§ 1 Z 2 NoVAG 1991) aus dem in der Rechnung dem Vergütungsberechtigten gegenüber ausgewiesenen Betrag; in allen anderen Fällen (§ 1 Z 3 und Z 4 NoVAG 1991) aus dem gemeinen Wert (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) im Zeitpunkt der Zulassung.

© Bundesministerium für Finanzen

1215

Voraussetzung der Vergütung nach § 12 NoVAG 1991 ist ein unmittelbar vorangegangener normverbrauchsabgabepflichtiger Vorgang (siehe Rz 1209). Die in § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 genannten Vorgänge betreffen nur steuerbare Vorgänge im Sinne des § 1 NoVAG 1991. In diesem Sinne ist es daher auch in Fällen der Vergütung nach § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991 erforderlich, dass bereits bei Verwirklichung des normverbrauchsabgabepflichtigen Tatbestandes gemäß § 1 NoVAG 1991 die Verwendung des Kraftfahrzeuges zum nach § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 begünstigten Zweck feststeht und nachweisbar ist (VwGH 23.9.2021, Ro 2020/16/0036).

Wird bei einem normverbrauchsabgabebefreiten Kraftfahrzeug der begünstigte Verwendungszweck aufgegeben und das Kraftfahrzeug für andere nicht begünstigte Zwecke verwendet, wird der Tatbestand der Änderung der begünstigten Nutzung nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 erfüllt (siehe Rz 453). Bei einer späteren erneuten Nutzung für einen gemäß § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 begünstigten Zweck, daher einem Wechsel von nicht begünstigten Zwecken auf begünstigte Zwecke, kann kein neuerlicher Vergütungsanspruch erfüllt werden. Diese Nutzungsänderung stellt keinen normverbrauchsabgabepflichtigen Vorgang dar, weshalb die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme einer Steuerbefreiung nach § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 und damit für einen neuerlichen Vergütungsanspruch nach § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991 nicht vorliegen.

Beispiel 1:

Der Betreiber einer Werkstätte kauft von einem Privaten ein Kraftfahrzeug, für das dieser seinerzeit die Normverbrauchsabgabe zu tragen hatte. Das Kraftfahrzeug soll als Serviceersatzfahrzeug (zur kurzfristigen Vermietung) verwendet werden. Ein Vergütungsanspruch steht dem Werkstättenbetreiber nicht zu, weil der Erwerb nicht normverbrauchsabgabepflichtig ist.

Beispiel 2:

Ein Taxiunternehmer kauft für private Zwecke von einem inländischen Fahrzeughändler ein Neufahrzeug. Er verwendet das Kraftfahrzeug zunächst für ein Jahr ausschließlich für private Zwecke. Nach einem Jahr legt er das Kraftfahrzeug in das Unternehmen ein und verwendet es anschließend nur noch als Taxi. Ein Vergütungsanspruch steht dem Taxiunternehmer nicht zu, da der nach § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 begünstigten Verwendung nicht unmittelbar ein normverbrauchsabgabepflichtiger Vorgang vorangeht.

Beispiel 3:

Für ein Kraftfahrzeug, das der kurzfristigen Vermietung dient, wird die Normverbrauchsabgabe in Höhe der vom Autohändler berechneten und abgeführten Abgabe vergütet. Nach einem Jahr wird das Kraftfahrzeug vom Käufer als Leasingfahrzeug verwendet. Es entsteht eine Steuerpflicht nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 (siehe Rz 445 bis 455). Bemessungsgrundlage ist der gemeine Wert (siehe Rz 806 bis 817). Nach zwei weiteren Jahren wird das Kraftfahrzeug wiederum zur kurzfristigen Vermietung verwendet. Da diese Nutzungsänderung keinen normverbrauchsabgabepflichtigen Vorgang darstellt, wird kein neuerlicher Vergütungstatbestand erfüllt.

Diese Rechtsansicht (vgl. VwGH vom 23.9.2021, Ro 2020/16/0036) ist auf Sachverhalte anzuwenden, bei welchen die (neuerliche) begünstigte Verwendung des Kraftfahrzeuges ab der Veröffentlichung des KfzBStR 2021 Wartungserlasses 2024 ausgeübt wird. Für Sachverhalte, bei welchen die (neuerliche) begünstigte Verwendung bereits vor Veröffentlichung des KfzBStR 2021 Wartungserlasses 2024 ausgeübt wird, ist die bisherige Richtlinienaussage, wonach begünstigte und nicht begünstigte Zwecke mehrmals nacheinander gewechselt werden können, zum Zwecke der Rechtssicherheit weiterhin anzuwenden.

1216

Eine Vergütung der Normverbrauchsabgabe kann nur auf Antrag erfolgen. Nach der Rechtsprechung des VwGH ist über einen Antrag auf Vergütung der Normverbrauchsabgabe grundsätzlich mit Bescheid abzusprechen (vgl. VwGH 02.03.2006, 2002/15/0144).

Aus verwaltungsökonomischen Gründen ist es zulässig, wenn die Vergütung der Normverbrauchsabgabe – bei Vorliegen der geforderten Voraussetzungen – ohne (stattgebende) Bescheiderlassung erfolgt. Die Vornahme der Vergütung mittels Buchung und Zahlung ist ausreichend.

Stellt sich jedoch in weiterer Folge heraus, dass die Vergütung der Normverbrauchsabgabe zu Unrecht erfolgt ist, kann die Rückforderung nicht mit Festsetzung bzw. (Null-)Festsetzung der Normverbrauchsabgabe (Festsetzungsbescheid im Sinne des § 11 NoVAG 1991 iVm § 201 BAO) erfolgen.

Vielmehr ist in allen Fällen, in denen ein Antrag auf Vergütung der Normverbrauchsabgabe beim Finanzamt eingereicht wurde, davon auszugehen, dass dieser Antrag trotz vorgenommener Vergütung (Zahlung an den Antragsteller) noch offen bzw. unerledigt ist.

Da der Vergütungsantrag somit noch offen bzw. unerledigt ist, muss dieser als solcher spruchmäßig abgewiesen werden. Gleichzeitig ist die Rückforderung der vergüteten Normverbrauchsabgabe bescheidmäßig vorzuschreiben.

> *Beispiel:*
>
> *Ein Hotelier in Tirol hat im September 2019 bei einem Fahrzeughändler in Österreich einen normverbrauchsabgabepflichtigen Pkw gekauft. Der Hotelier beantragt beim zuständigen Finanzamt mittels Formular „NOVA 1“ und Hinweis auf die „Gästewagen-Konzession“ die Normverbrauchsabgabevergütung (§ 12 Abs. 1 Z 3 iVm § 3 Z 3 NoVAG 1991). Im Oktober 2019 vergütet das Finanzamt die Normverbrauchsabgabe antragsgemäß (Zahlung an den Hotelier). Ein (stattgebender) Bescheid wird nicht erlassen.*
>
> *Stellt sich später heraus (z.B. im Rahmen einer Außenprüfung), dass die Voraussetzungen der Normverbrauchsabgabevergütung nicht gegeben waren, ist der noch offene bzw. noch unerledigte Normverbrauchsabgabevergütungsantrag abzuweisen. Damit ist spruchmäßig die Rückforderung der vergüteten Normverbrauchsabgabe zu verbinden (Leistungsgebot).*

1217

Wird im Falle der Erfüllung eines abgabepflichtigen Tatbestandes nach § 1 Z 2 oder 3 NoVAG 1991 gleichzeitig ein Vergütungstatbestand verwirklicht, so kann aus verwaltungsökonomischen Überlegungen von der Entrichtung der Abgabe Abstand genommen werden (siehe Kompensationsmöglichkeit Rz 420 sowie Rz 422 f). Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Kompensationsmöglichkeit ist, dass eine Abgabenerklärung (NOVA 1 bzw. NOVA 2) beim zuständigen Finanzamt eingereicht wird, in welcher der steuerpflichtige Vorgang und der Vergütungstatbestand offengelegt werden.

Beispiel:

Ein Taxiunternehmer importiert selbst ein im Inland noch nie zugelassenes Kraftfahrzeug. Im Zeitpunkt des Erwerbes des Kraftfahrzeuges erfüllt er einerseits die Abgabepflicht nach § 1 Z 2 NoVAG 1991, gleichzeitig jedoch den Vergütungstatbestand nach § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991.

1218

Ändert sich die Bemessungsgrundlage, so ändert sich korrespondierend damit auch die Höhe der Vergütung. Siehe Rz 1110 bis 1112.

B.12.5. Nachweis über die Höhe des Vergütungsanspruchs

1219

Der Leistungsempfänger hat den Vergütungsanspruch nicht nur dem Grunde, sondern auch der Höhe nach nachzuweisen. Als Nachweis kommt dabei alles in Betracht, was zur Feststellung der Höhe des Vergütungsanspruchs geeignet ist (Rechnung mit gesondertem Normverbrauchsabgabeausweis, Bescheinigung nach § 10 NoVAG 1991, im Falle einer Leasingfinanzierung eine Rechnungskopie oder eine Bescheinigung der Leasinggesellschaft, eigene Anmeldung der Normverbrauchsabgabe).

Beispiel 1:

Ein Taxiunternehmer kauft ein neues Kraftfahrzeug von einem inländischen Fahrzeughändler und lässt es sofort als Taxi zu. Für die Geltendmachung des Vergütungsanspruchs ist eine Rechnung mit Ausweis der Normverbrauchsabgabe oder eine Bescheinigung des Fahrzeughändlers ausreichend.

Beispiel 2:

Ein Autoliebhaber kauft einen Sportwagen von einem inländischen Fahrzeughändler, welcher, obwohl er im Inland zugelassen werden könnte, innerhalb von fünf Jahren nicht zugelassen wird. Als Nachweis für den Vergütungsanspruch kommt die ursprüngliche Rechnung oder eine Bescheinigung des Fahrzeughändlers in Betracht.

Beispiel 3:

Der Betreiber einer Kfz-Werkstätte kauft ein Gebrauchtfahrzeug von einem Nichtunternehmer in der EU und lässt es als Serviceersatzfahrzeug zur kurzfristigen Vermietung zu. Die Normverbrauchsabgabe ist aufgrund der Zulassung (§ 1 Z 3 lit. a

NoVAG 1991) durch den Betreiber der Kfz-Werkstätte beim Finanzamt anzumelden. Da es zur Kompensation der Steuerpflicht mit dem Vergütungsanspruch kommt (siehe Rz 1217), ist für die Geltendmachung des Vergütungsanspruchs die für die Anmeldung vorgenommene Fahrzeugbewertung ausreichend.

B.12.6. Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) und Sperre in der Genehmigungsdatenbank

1220

Voraussetzung für die Vergütung ist die Bekanntgabe der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN; bisher „Fahrgestellnummer“) des Kraftfahrzeuges, für das die Vergütung beantragt wird, und die Sperre des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank nach § 30a KFG 1967 (siehe Rz 1268 ff). Bei Lieferungen durch einen befugten Fahrzeughändler hat die Sperrsetzung des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank über FinanzOnline im Zeitpunkt der Lieferung durch diesen zu erfolgen. Bei anderen Unternehmern bzw. bei Privaten ist ein Antrag auf Sperrsetzung mittels der amtlichen Formulare (NOVA 4) einzubringen (VwGH 24.01.2017, Ro 2016/16/0001).

B.12.7. Zuständige Abgabenbehörde

1221

In jenen Fällen, in denen der Antragsteller ein Unternehmer im Sinne des § 2 UStG 1994 ist, ist das Finanzamt zuständig, welches auch für die Erhebung der Umsatzsteuer des Vergütungsberechtigten zuständig ist.

In allen anderen Fällen liegt die Zuständigkeit beim Finanzamt Österreich.

Randzahlen 1222 bis 1249: *derzeit frei*

B.12.8. Vergütung der Normverbrauchsabgabe bei Verbringung bzw. Lieferung ins Ausland

B.12.8.1. Allgemeines

1250

Die Bestimmung des § 12a NoVAG 1991 sieht eine Vergütung der Normverbrauchsabgabe im Falle der Verbringung bzw. Lieferung eines Kraftfahrzeuges ins Ausland vor. Begünstigt sind die Fälle, in denen ein Kraftfahrzeug durch den Zulassungsbesitzer, einen befugten Fahrzeughändler oder durch den Vermieter nach Beendigung der gewerblichen Vermietung nachweislich ins Ausland verbracht oder geliefert worden ist.

1251

Eine Vergütung ist nur auf Antrag, welcher innerhalb von fünf Jahren ab der Verwirklichung des Vergütungstatbestandes gestellt werden kann, möglich.

© Bundesministerium für Finanzen

Es kann kein höherer Betrag vergütet werden als tatsächlich entrichtet wurde.

B.12.9. Voraussetzungen einer Vergütung

B.12.9.1. Entstehung des Vergütungsanspruchs (Zeitpunkt der Tatbestandsverwirklichung)

1252

Gemäß § 15 Abs. 16 NoVAG 1991 ist § 12a NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 118/2015 auf Vorgänge nach dem 31. Dezember 2015 anzuwenden. Voraussetzung für die Anwendbarkeit ist somit, dass für ein Kraftfahrzeug der Vergütungstatbestand (erstmalig) nach dem 31. Dezember 2015 verwirklicht wird.

Ausgelöst wird der Tatbestand des § 12a NoVAG 1991 grundsätzlich dann, wenn ein Kraftfahrzeug abgemeldet und ins Ausland verbracht oder geliefert wird. Die Vorschrift sieht zwar vor, dass die Normverbrauchsabgabe vom gemeinen Wert zum Zeitpunkt der Beendigung der Zulassung zum Verkehr im Inland vergütet wird. Darüber hinaus ist für die Frage des Zeitpunkts der Tatbestandsverwirklichung jedoch auch entscheidend, zu welchem Zeitpunkt das (abgemeldete) Kraftfahrzeug ins Ausland verbracht bzw. geliefert wird. Die Vergütung nach § 12a NoVAG 1991 kann damit frühestens für jenen Anmeldungszeitraum beantragt werden, in dem beide Voraussetzungen (Abmeldung und Verbringung/Lieferung) gegeben sind.

B.12.9.2. Vorliegen einer Belastung mit Normverbrauchsabgabe

1253

Grundlegende Voraussetzung für die Vergütung ist, dass hinsichtlich des betroffenen Kraftfahrzeuges vorab ein steuerpflichtiger NoVA-Tatbestand verwirklicht wurde und weiters, dass das Kraftfahrzeug im Zeitpunkt der Tatbestandverwirklichung des § 12a NoVAG 1991 weiterhin mit Normverbrauchsabgabe belastet ist. Die Vergütung nach § 12a NoVAG 1991 ist demnach insbesondere dann ausgeschlossen, wenn bereits eine Vergütung der Normverbrauchsabgabe vorgenommen wurde oder überhaupt noch kein normverbrauchsabgabepflichtiger Vorgang eingetreten ist.

> *Beispiel:*
>
> *Ein Fahrzeughändler kauft im Juni 2021 von einem Diplomaten (Erstzulassung auf den Diplomaten im Mai 2019) ein Gebrauchtfahrzeug. Nach Abmeldung im Juni 2021 wird das Kraftfahrzeug im Oktober 2021 nach Deutschland geliefert. Da das Kraftfahrzeug bisher nicht mit Normverbrauchsabgabe belastet ist (Diplomat nahm ursprünglich Steuerbefreiung nach § 3 Z 4 lit. c NoVAG 1991 in Anspruch), scheidet eine Vergütung der Normverbrauchsabgabe schon von vornherein aus.*

B.12.9.3. Bemessungsgrundlage

1254

In sämtlichen der in § 12a NoVAG 1991 geregelten Fällen wird die Normverbrauchsabgabe vom nachweisbaren gemeinen Wert zum Zeitpunkt der Beendigung der Zulassung zum Verkehr im Inland vergütet. Unabhängig davon, zu welchem Zeitpunkt die Verbringung bzw. Lieferung ins Ausland erfolgt, gilt demnach als maßgebender Zeitpunkt für die Wertermittlung nach § 12a NoVAG 1991 jener, in dem die Abmeldung des Kraftfahrzeuges vorgenommen wurde.

1255

Allgemein gilt beim Verbringen eines Kraftfahrzeuges ins Ausland als gemeiner Wert der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (z.B. Eurotax oder Autopreisspiegel – siehe Rz 809) zwischen Händler-Einkaufspreis und Händler-Verkaufspreis (jeweils ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) zum Zeitpunkt der Beendigung der Zulassung zum Verkehr im Inland.

Beispiel:

Ein inländischer Zulassungsbesitzer verbringt im Zuge eines Umzugs im September 2024 ein Kraftfahrzeug nach Deutschland und beantragt die Vergütung nach § 12a NoVAG 1991. Der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (inkl. Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) beträgt 25.500 Euro.

Das Kraftfahrzeug wurde im Dezember 2021 bei einem inländischen Fahrzeughändler erworben und erstmalig in Österreich zugelassen. Der CO_2-Emissionswert (WLTP) beträgt 155 g/km. Der Neuwagenwert ist nicht bekannt.

Ermittlung der Bemessungsgrundlage:

Bemessungsgrundlage inkl. USt und NoVA	*25.500,00 Euro*
*plus anteiliger Abzugsposten**	*+ 262,50 Euro*
Zwischensumme	*25.762,50Euro*
*- USt-Tarif: (25.762,50 /129%***) x 20%*	*- 3.994,19 Euro*
*- NoVA-Tarif** (25.762,50 / 129%***) x 9%*	*- 1.797,38 Euro*
Bemessungsgrundlage ohne USt und NoVA	***19.970,93 Euro***

** Berechnung Abzugsposten: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Abzugsposten um ein Achtel reduziert. Da seit Dezember 2021 bereits zwei ganze Jahre vergangen sind (Verbringung in das Ausland im September 2024), werden sechs Achtel des Abzugspostens berücksichtigt.*
Abzugsposten aliquotiert: (350 € / 8) x 6 = 262,50 €
*** NoVA-Tarif: (155 g/km – 112 g/km) / 5 = 8,6% ~ 9%*
**** (129% ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 9% Normverbrauchsabgabe)*

Berechnung der NoVA-Vergütung:

Bemessungsgrundlage ohne USt und NoVA	*19.970,93 Euro*

NoVA-Satz	*9%*
NoVA-Grundbetrag	*1.797,38 Euro*
*minus anteiliger Abzugsposten**	*- 262,50 Euro*
= zu vergütende Normverbrauchsabgabe	***1.534,88 Euro***

1256

Im Falle der Veräußerung (Lieferung) eines Kraftfahrzeuges ins Ausland durch den Zulassungsbesitzer oder den gewerblichen Vermieter ist in der Regel der (Netto-)Veräußerungspreis als gemeiner Wert (ohne eine allfällige Umsatzsteuer- und ohne Normverbrauchsabgabekomponente) anzusetzen, höchstens jedoch der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert zwischen Händler-Einkaufspreis und dem Händler-Verkaufspreis (jeweils ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente).

Ist die Lieferung des Kraftfahrzeuges nicht umsatzsteuerbar, ist aus dem Veräußerungspreis die ursprüngliche Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente auszuscheiden (siehe Beispiel 1 und 2).

Ist die Lieferung des Kraftfahrzeuges umsatzsteuerbar und umsatzsteuerpflichtig, ist aus dem Veräußerungspreis zunächst die bei der Lieferung erhobene Umsatzsteuer auszuscheiden. Anschließend ist ausschließlich die ursprüngliche Normverbrauchsabgabe herauszurechnen (siehe Beispiel 4).

Ist die Lieferung des Kraftfahrzeuges zwar umsatzsteuerbar jedoch nicht umsatzsteuerpflichtig, ist aus dem Veräußerungspreis ausschließlich die ursprüngliche Normverbrauchsabgabe herauszurechnen (siehe Beispiel 3, 5 und 6).

Fallen jedoch der Zeitpunkt der Abmeldung des Kraftfahrzeuges und der Zeitpunkt der Veräußerung ins Ausland wesentlich auseinander, ist als gemeiner Wert zwingend der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert zwischen Händler-Einkaufspreis und dem Händler-Verkaufspreis (jeweils ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) zum Zeitpunkt der Abmeldung des Kraftfahrzeuges anzusetzen.

Beispiel 1: Lieferung durch Nichtunternehmer (Zulassungsbesitzer)

Ein inländischer Nichtunternehmer veräußert und liefert im Juni 2024 ein Kraftfahrzeug an eine Privatperson in der Slowakei um 100.000 Euro und beantragt (als Zulassungsbesitzer) die Vergütung nach § 12a NoVAG 1991. Der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) beträgt 80.000 Euro (Zur Ermittlung des Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwerts ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente siehe Rz 1255).

Das Kraftfahrzeug wurde im Dezember 2021 bei einem inländischen Fahrzeughändler erworben und erstmalig in Österreich zugelassen. Der CO_2-Emissionswert (WLTP) beträgt 155 g/km. Der Neuwagenwert betrug 150.000 Euro (inkl. Umsatzsteuer und Normverbrauchsabgabe). Als Bemessungsgrundlage für die Vergütung ist der (Netto-)Veräußerungspreis (abzüglich einer allfällig enthaltenen Umsatzsteuerkomponente und abzüglich der Normverbrauchsabgabekomponente) anzusetzen, soweit der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert nicht darunterliegt.

Ermittlung Bemessungsgrundlage:

Veräußerungspreis inkl. ursprüngliche USt und NoVA	*100.000,00 Euro*
*plus anteiliger Abzugsposten**	*+ 233,33 Euro*
Zwischensumme	*100.233,33 Euro*
*- USt-Tarif: (100.233,33 / 129%***) x 20%*	*- 15.540,05 Euro*
*- NoVA-Tarif** (100.233,33 / 129%***) x 9%*	*- 6.993,02 Euro*
Veräußerungspreis ohne ursprüngliche USt und NoVA	***77.700,26 Euro***

** Berechnung Abzugsposten: Da der Neuwagenwert bekannt ist, ist für die Aliquotierung des Abzugspostens das Wertverhältnis zwischen Bemessungsgrundlage und Neuwagenwert zu berücksichtigen (siehe Rz 932).*
Abzugsposten aliquotiert: ((350 € / 150.000) x 100.000)= 233,33 €
*** NoVA-Tarif: (155 g/km – 112 g/km) / 5 = 8,6% ~ 9%*
**** (129% ergibt sich aus 20% ursprünglicher Umsatzsteuer und 9% Normverbrauchsabgabe)*

Berechnung NoVA-Vergütung:

Da der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (80.000 Euro) höher ist als der Veräußerungspreis (abzüglich der ursprünglichen Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente – 77.700,26 Euro), ist der Veräußerungspreis als Bemessungsgrundlage heranzuziehen.

Bemessungsgrundlage ohne ursprüngliche USt und NoVA	*77.700,26 Euro*
NoVA-Satz	*9%*
NoVA-Grundbetrag	*6.993,02 Euro*
*minus anteiliger Abzugsposten**	*- 233,33 Euro*
= zu vergütende Normverbrauchsabgabe	***6.759,69 Euro***

Beispiel 2: Lieferung durch Unternehmer ohne Vorsteuerabzugsberechtigung

Ein inländischer Unternehmer veräußert und liefert im Juni 2024 ein Kraftfahrzeug, für welches er keine Vorsteuer geltend machen konnte, an eine Privatperson in Tschechien um 100.000 Euro und beantragt (als Zulassungsbesitzer) die Vergütung nach § 12a NoVAG 1991. Der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (ohne Umsatzsteuer- und

Normverbrauchsabgabekomponente) beträgt 80.000 Euro (Zur Ermittlung des Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwerts ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente siehe Rz 1255).

Das Kraftfahrzeug wurde im Dezember 2021 bei einem inländischen Fahrzeughändler erworben und erstmalig in Österreich zugelassen. Der CO_2-Emissionswert (WLTP) beträgt 155 g/km. Der Neuwagenwert betrug 150.000 Euro (inkl. Umsatzsteuer und Normverbrauchsabgabe).

Als Bemessungsgrundlage für die Vergütung ist der (Netto-)Veräußerungspreis (abzüglich einer allfällig enthaltenen Umsatzsteuerkomponente und abzüglich der Normverbrauchsabgabekomponente) anzusetzen, soweit der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert nicht darunterliegt.

Ermittlung Bemessungsgrundlage:

Veräußerungspreis inkl. ursprünglicher USt und NoVA	*100.000,00 Euro*
*plus anteiliger Abzugsposten**	*+ 233,33 Euro*
Zwischensumme	*100.233,33 Euro*
*- USt-Tarif: (100.233,33 / 129%***) x 20%*	*- 15.540,05 Euro*
*- NoVA-Tarif** (100.233,33 / 129%***) x 9%*	*- 6.993,02 Euro*
Veräußerungspreis ohne ursprünglicher USt und NoVA	***77.700,26 Euro***

** Berechnung Abzugsposten: Da der Neuwagenwert bekannt ist, ist für die Aliquotierung des Abzugspostens das Wertverhältnis zwischen Bemessungsgrundlage und Neuwagenwert zu berücksichtigen (siehe Rz 932).*
Abzugsposten aliquotiert: ((350 € / 150.000) x 100.000)= 233,33 €
*** NoVA-Tarif: (155 g/km – 112 g/km) / 5 = 8,6% ~ 9%*
**** (129% ergibt sich aus 20% ursprünglicher Umsatzsteuer und 9% Normverbrauchsabgabe)*

Berechnung NoVA-Vergütung:

Da der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (80.000 Euro) höher ist als der Veräußerungspreis (abzüglich der ursprünglichen Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente – 77.700,26 Euro), ist der Veräußerungspreis als Bemessungsgrundlage heranzuziehen.

Bemessungsgrundlage ohne USt und NoVA	*77.700,26 Euro*
NoVA-Satz	*9%*
NoVA-Grundbetrag	*6.993,02 Euro*
*minus anteiliger Abzugsposten**	*- 233,33 Euro*
= zu vergütende Normverbrauchsabgabe	***6.759,69 Euro***

Beispiel 3: Lieferung Neufahrzeug durch Unternehmer mit Vorsteuerabzugsberechtigung an eine Privatperson im übrigen Unionsgebiet

Ein inländischer Unternehmer veräußert und liefert im Juni 2024 ein Neufahrzeug, für welches er einen Vorsteuerabzug geltend machen konnte, an eine Privatperson in Italien um 100.000 Euro und beantragt die Vergütung nach § 12a NoVAG 1991. Der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) beträgt 95.000 Euro (Zur Ermittlung des Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwerts ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente siehe Rz 1255).

Das Kraftfahrzeug wurde im Dezember 2021 bei einem inländischen Fahrzeughändler erworben und erstmalig in Österreich zugelassen. Der CO_2-Emissionswert (WLTP) beträgt 155 g/km. Der Neuwagenwert betrug 150.000 Euro (inkl. Umsatzsteuer und Normverbrauchsabgabe).

Als Bemessungsgrundlage für die Vergütung ist der (Netto-)Veräußerungspreis (abzüglich einer allfällig enthaltenen Umsatzsteuerkomponente und abzüglich der Normverbrauchsabgabekomponente) anzusetzen, soweit der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert nicht darunterliegt. Die Lieferung des Neufahrzeuges an die Privatperson in Italien stellt eine innergemeinschaftliche Lieferung dar (siehe Rz 414 ff) und ist daher in Österreich nicht umsatzsteuerpflichtig. Da für das Kraftfahrzeug ein Vorsteuerabzug bestand, ist zudem auch keine ursprüngliche Umsatzsteuer im Verkaufspreis enthalten.

Ermittlung Bemessungsgrundlage:

Veräußerungspreis inkl. ursprünglicher NoVA	*100.000,00 Euro*
*plus anteiliger Abzugsposten**	*+ 233,33 Euro*
Zwischensumme	*100.233,33 Euro*
*- NoVA-Tarif** (100.233,33 / 109%***) x 9%*	*- 8.276,15 Euro*
Veräußerungspreis ohne ursprünglicher NoVA	***91.957,18 Euro***

** Berechnung Abzugsposten: Da der Neuwagenwert bekannt ist, ist für die Aliquotierung des Abzugspostens das Wertverhältnis zwischen Bemessungsgrundlage und Neuwagenwert zu berücksichtigen (siehe Rz 932).*
Abzugsposten aliquotiert: ((350 € / 150.000) x 100.000)= 233,33 €
*** NoVA-Tarif: (155 g/km – 112 g/km) / 5 = 8,6% ~ 9%*
**** (109% ergibt sich aus 9% Normverbrauchsabgabe)*

Berechnung NoVA-Vergütung:

Da der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (95.000 Euro) höher ist als der Veräußerungspreis (abzüglich der ursprünglichen Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente – 91.957,18 Euro), ist der Veräußerungspreis als Bemessungsgrundlage heranzuziehen.

Bemessungsgrundlage ohne USt und NoVA	*91.957,18 Euro*
NoVA-Satz	*9%*

NoVA-Grundbetrag	*8.276,15 Euro*
*minus anteiliger Abzugsposten**	*- 233,33 Euro*
= zu vergütende Normverbrauchsabgabe	***8.042,82 Euro***

Beispiel 4: Lieferung Gebrauchtfahrzeug durch Unternehmer mit Vorsteuerabzugsberechtigung an eine Privatperson im übrigen Unionsgebiet

Ein inländischer Unternehmer veräußert und liefert im Juni 2024 ein Gebrauchtfahrzeug, für welches er einen Vorsteuerabzug geltend machen konnte, an eine Privatperson in Deutschland um 120.000 Euro (inkl. 20% Umsatzsteuer) und beantragt die Vergütung nach § 12a NoVAG 1991. Der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) beträgt 95.000 Euro (Zur Ermittlung des Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwerts ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente siehe Rz 1255).

Das Kraftfahrzeug wurde im Dezember 2021 bei einem inländischen Fahrzeughändler erworben und erstmalig in Österreich zugelassen. Der CO_2-Emissionswert (WLTP) beträgt 155 g/km. Der Neuwagenwert betrug 150.000 Euro (inkl. Umsatzsteuer und Normverbrauchsabgabe).

Als Bemessungsgrundlage für die Vergütung ist der (Netto-)Veräußerungspreis (abzüglich einer allfällig enthaltenen Umsatzsteuerkomponente und abzüglich der Normverbrauchsabgabekomponente) anzusetzen, soweit der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert nicht darunterliegt.

Ermittlung Bemessungsgrundlage:

Veräußerungspreis Brutto	*120.000 Euro*
minus Umsatzsteuer (aus der Lieferung an Privatperson in DE)	*- 20.000 Euro*
Veräußerungspreis Netto	*100.000 Euro*
Veräußerungspreis Netto (inkl. ursprünglicher NoVA)	*100.000,00 Euro*
*plus anteiliger Abzugsposten**	*+ 233,33 Euro*
Zwischensumme	*100.233,33 Euro*
*- NoVA-Tarif** (100.233,33 / 109%***) x 9%*	*- 8.276,15 Euro*
Veräußerungspreis Netto (ohne ursprünglicher NoVA)	***91.957,18 Euro***

** Berechnung Abzugsposten: Da der Neuwagenwert bekannt ist, ist für die Aliquotierung des Abzugspostens das Wertverhältnis zwischen Bemessungsgrundlage und Neuwagenwert zu berücksichtigen (siehe Rz 932).*
Abzugsposten aliquotiert: ((350 € / 150.000) x 100.000)= 233,33 €

*** NoVA-Tarif: (155 g/km – 112 g/km) / 5 = 8,6% ~ 9%*
**** (109% ergibt sich aus 9% ursprünglicher Normverbrauchsabgabe)*

Berechnung NoVA-Vergütung:

Da der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (95.000 Euro) höher ist als der Veräußerungspreis (abzüglich der ursprünglichen Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente – 91.957,18 Euro), ist der Veräußerungspreis als Bemessungsgrundlage heranzuziehen.

Bemessungsgrundlage ohne USt und NoVA	*91.957,18 Euro*
NoVA-Satz	*9%*
NoVA-Grundbetrag	*8.276,15 Euro*
*minus anteiliger Abzugsposten**	*- 233,33 Euro*
= zu vergütende Normverbrauchsabgabe	***8.042,82 Euro***

Beispiel 5: Lieferung Kraftfahrzeug (Neu- oder Gebraucht) durch Unternehmer mit Vorsteuerabzugsberechtigung an einen Unternehmer im übrigen Unionsgebiet

Ein inländischer Unternehmer veräußert und liefert im Juni 2024 ein Kraftfahrzeug (Neu- oder Gebrauchtfahrzeug), für welches er einen Vorsteuerabzug geltend machen konnte, an ein Unternehmen in Tschechien um 100.000 Euro und beantragt die Vergütung nach § 12a NoVAG 1991. Der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) beträgt 95.000 Euro (Zur Ermittlung des Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwerts ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente siehe Rz 1255).

Das Kraftfahrzeug wurde im Dezember 2021 bei einem inländischen Fahrzeughändler erworben und erstmalig in Österreich zugelassen. Der CO_2-Emissionswert (WLTP) beträgt 155 g/km. Der Neuwagenwert betrug 150.000 Euro (inkl. Umsatzsteuer und Normverbrauchsabgabe).

Als Bemessungsgrundlage für die Vergütung ist der (Netto-)Veräußerungspreis (abzüglich einer allfällig enthaltenen Umsatzsteuerkomponente und abzüglich der Normverbrauchsabgabekomponente) anzusetzen, soweit der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert nicht darunterliegt. Die Lieferung des Kraftfahrzeuges an das Unternehmen in Tschechien stellt eine innergemeinschaftliche Lieferung dar (siehe Rz 414 ff) und ist daher in Österreich nicht umsatzsteuerpflichtig. Da für das Kraftfahrzeug ein Vorsteuerabzug bestand, ist zudem auch keine ursprüngliche Umsatzsteuer im Verkaufspreis enthalten.

Ermittlung Bemessungsgrundlage:

Veräußerungspreis inkl. ursprünglicher NoVA	*100.000,00 Euro*
*plus anteiliger Abzugsposten**	*+ 233,33 Euro*
Zwischensumme	*100.233,33 Euro*
*- NoVA-Tarif** (100.233,33 / 109%***) x 9%*	*- 8.276,15 Euro*

Veräußerungspreis ohne ursprünglicher NoVA	***91.957,18 Euro***

** Berechnung Abzugsposten: Da der Neuwagenwert bekannt ist, ist für die Aliquotierung des Abzugspostens das Wertverhältnis zwischen Bemessungsgrundlage und Neuwagenwert zu berücksichtigen (siehe Rz 932).*
Abzugsposten aliquotiert: ((350 € / 150.000) x 100.000)= 233,33 €
*** NoVA-Tarif: (155 g/km – 112 g/km) / 5 = 8,6% ~ 9%*
**** (109% ergibt sich aus 9% Normverbrauchsabgabe)*

Berechnung NoVA-Vergütung:

Da der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (95.000 Euro) höher ist als der Veräußerungspreis (abzüglich der ursprünglichen Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente – 91.957,18 Euro), ist der Veräußerungspreis als Bemessungsgrundlage heranzuziehen.

Bemessungsgrundlage ohne USt und NoVA	*91.957,18 Euro*
NoVA-Satz	*9%*
NoVA-Grundbetrag	*8.276,15 Euro*
*minus anteiliger Abzugsposten**	*- 233,33 Euro*
= zu vergütende Normverbrauchsabgabe	***8.042,82 Euro***

Beispiel 6: Lieferung Kraftfahrzeug (Neu- oder Gebraucht) durch Unternehmer mit Vorsteuerabzugsberechtigung in das Drittland

Ein inländischer Unternehmer veräußert und liefert im Juni 2024 ein Kraftfahrzeug (Neu- oder Gebrauchtfahrzeug), für welches er einen Vorsteuerabzug geltend machen konnte, an einen Abnehmer in der Schweiz um 100.000 Euro und beantragt die Vergütung nach § 12a NoVAG 1991. Der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) beträgt 95.000 Euro (Zur Ermittlung des Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwerts ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente siehe Rz 1255).

Das Kraftfahrzeug wurde im Dezember 2021 bei einem inländischen Fahrzeughändler erworben und erstmalig in Österreich zugelassen. Der CO_2-Emissionswert (WLTP) beträgt 155 g/km. Der Neuwagenwert betrug 150.000 Euro (inkl. Umsatzsteuer und Normverbrauchsabgabe).

Als Bemessungsgrundlage für die Vergütung ist der (Netto-)Veräußerungspreis (abzüglich einer allfällig enthaltenen Umsatzsteuerkomponente und abzüglich der Normverbrauchsabgabekomponente) anzusetzen, soweit der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert nicht darunterliegt. Die Lieferung des Kraftfahrzeuges an den Abnehmer in der Schweiz stellt eine Ausfuhrlieferung dar (siehe Rz 671 ff) und ist daher in Österreich nicht umsatzsteuerpflichtig. Da für das Kraftfahrzeug ein Vorsteuerabzug bestand, ist zudem auch keine ursprüngliche Umsatzsteuer im Verkaufspreis enthalten.

Ermittlung Bemessungsgrundlage:

Veräußerungspreis inkl. ursprünglicher NoVA	*100.000,00 Euro*

*plus anteiliger Abzugsposten**	*+ 233,33 Euro*
Zwischensumme	*100.233,33 Euro*
*- NoVA-Tarif** (100.233,33 / 109%***) x 9%*	*- 8.276,15 Euro*
Veräußerungspreis ohne ursprünglicher NoVA	***91.957,18 Euro***

** Berechnung Abzugsposten: Da der Neuwagenwert bekannt ist, ist für die Aliquotierung des Abzugspostens das Wertverhältnis zwischen Bemessungsgrundlage und Neuwagenwert zu berücksichtigen (siehe Rz 932).*
Abzugsposten aliquotiert: ((350 € / 150.000) x 100.000)= 233,33 €
*** NoVA-Tarif: (155 g/km – 112 g/km) / 5 = 8,6% ~ 9%*
**** (109% ergibt sich aus 9% Normverbrauchsabgabe)*

Berechnung NoVA-Vergütung:

Da der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (95.000 Euro) höher ist als der Veräußerungspreis (abzüglich der ursprünglichen Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente – 91.957,18 Euro), ist der Veräußerungspreis als Bemessungsgrundlage heranzuziehen.

Bemessungsgrundlage ohne USt und NoVA	*91.957,18 Euro*
NoVA-Satz	*9%*
NoVA-Grundbetrag	*8.276,15 Euro*
*minus anteiliger Abzugsposten**	*- 233,33 Euro*
= zu vergütende Normverbrauchsabgabe	***8.042,82 Euro***

1257

Bei Lieferungen von Kraftfahrzeugen ins Ausland durch einen befugten Fahrzeughändler ist als Bemessungsgrundlage der (Netto-)Einkaufspreis des Fahrzeughändlers, ohne eine allfällige Umsatzsteuer- und ohne Normverbrauchsabgabekomponente, heranzuziehen.

Ist der zuvor getätigte Erwerb durch den Fahrzeughändler nicht umsatzsteuerpflichtig, ist aus dem Einkaufspreis die ursprüngliche Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente auszuscheiden (siehe Beispiel 1).

Ist der zuvor getätigte Erwerb durch den Fahrzeughändler umsatzsteuerpflichtig, ist aus dem Einkaufspreis zunächst die beim Erwerb erhobene Umsatzsteuer auszuscheiden. Anschließend ist ausschließlich die ursprüngliche Normverbrauchsabgabe herauszurechnen (Beispiel 2).

In Fällen, in denen der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) niedriger ist, muss zwingend dieser Wert als gemeiner Wert herangezogen werden.

Beispiel 1: Lieferung eines nicht-umsatzsteuerpflichtig erworbenen Kraftfahrzeuges durch einen inländischen Fahrzeughändler

Der inländische Fahrzeughändler A erwirbt im Februar 2024 im Rahmen eines nicht-umsatzsteuerpflichtigen Rechtsgeschäftes ein Kraftfahrzeug von einem Malerbetrieb um 100.000 Euro. Die Lieferung an den Fahrzeughändler A ist nicht umsatzsteuerpflichtig, da für das Kraftfahrzeug kein Vorsteuerabzug zustand (Kraftfahrzeug nicht Bestandteil des Unternehmens).

Im April 2024 veräußert und liefert der Fahrzeughändler A das Kraftfahrzeug an eine Privatperson in Italien um 130.000 Euro und beantragt die Vergütung nach § 12a NoVAG 1991. Der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) beträgt 80.000 Euro (Zur Ermittlung des Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwerts ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente siehe Rz 1255).

Erstmalig wurde das Kraftfahrzeug im Dezember 2021 in Österreich zugelassen. Der CO_2-Emissionswert (WLTP) beträgt 165 g/km. Der Neuwagenwert ist nicht bekannt.

Als Bemessungsgrundlage für die Vergütung ist der (Netto-)Einkaufspreis (abzüglich einer allfällig enthaltenen Umsatzsteuerkomponente und abzüglich der Normverbrauchsabgabekomponente) anzusetzen, soweit der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert nicht darunterliegt.

Ermittlung Bemessungsgrundlage:

Einkaufspreis inkl. ursprünglicher USt und NoVA	*100.000,00 Euro*
*plus anteiliger Abzugsposten**	*+ 262,50 Euro*
Zwischensumme	*100.262,50 Euro*
*- USt-Tarif: (100.262,50 / 131%***) x 20%*	*- 15.307,25 Euro*
*- NoVA-Tarif** (100.262,50 / 131%***) x 11%*	*- 8.418,99 Euro*
Veräußerungspreis ohne ursprünglicher USt und NoVA	***76.536,26 Euro***

** Berechnung Abzugsposten: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Abzugsposten um ein Achtel reduziert. Da seit Dezember 2021 bereits zwei ganze Jahre vergangen sind (Lieferung in das Ausland im April 2024), werden sechs Achtel des Abzugspostens berücksichtigt.*
Abzugsposten aliquotiert: (350 € / 8) x 6 = 262,50 €
*** NoVA-Tarif: (165 g/km – 112 g/km) / 5 = 10,6% ~11%*
**** (131% ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 11% Normverbrauchsabgabe)*

Berechnung NoVA-Vergütung:

Da der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (80.000 Euro) höher ist als der Einkaufspreis (abzüglich der ursprünglichen Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente – 76.536,26 Euro), ist der Einkaufspreis als Bemessungsgrundlage heranzuziehen.

© Bundesministerium für Finanzen

Bemessungsgrundlage ohne USt und NoVA	*76.536,26 Euro*
NoVA-Satz	*11%*
NoVA-Grundbetrag	*8.418,99 Euro*
*minus anteiliger Abzugsposten**	*- 262,50 Euro*
= zu vergütende Normverbrauchsabgabe	***8.156,49 Euro***

Beispiel 2: Lieferung eines umsatzsteuerpflichtig erworbenen Kraftfahrzeuges durch einen inländischen Fahrzeughändler

Der inländische Fahrzeughändler A erwirbt im Februar 2024 im Rahmen eines umsatzsteuerpflichtigen Rechtsgeschäftes ein Kraftfahrzeug von einem inländischen Malerbetrieb um 120.000 Euro (Erwerb unterliegt 20% Umsatzsteuer). Die Lieferung an den Fahrzeughändler A ist umsatzsteuerpflichtig, da für das Kraftfahrzeug ein Vorsteuerabzug zustand (Fiskal-Lkw).

Im April 2024 veräußert und liefert der Fahrzeughändler A das Kraftfahrzeug an eine Privatperson in Italien um 130.000 Euro und beantragt die Vergütung nach § 12a NoVAG 1991. Der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) beträgt 95.000 Euro (Zur Ermittlung des Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwerts ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente siehe Rz 1255).

Erstmalig wurde das Kraftfahrzeug im Dezember 2021 in Österreich zugelassen. Der CO_2-Emissionswert (WLTP) beträgt 165 g/km. Der Neuwagenwert ist nicht bekannt.

Als Bemessungsgrundlage für die Vergütung ist der (Netto-)Einkaufspreis (abzüglich einer allfällig enthaltenen Umsatzsteuerkomponente und abzüglich der Normverbrauchsabgabekomponente) anzusetzen, soweit der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert nicht darunterliegt.

Berechnung Netto-Einkaufspreis:

Brutto-Einkaufspreis (inkl. 20% USt)	*120.000 Euro*
- Umsatzsteuer	*- 20.000 Euro*
Netto-Einkaufspreis	*100.000 Euro*

Ermittlung Bemessungsgrundlage:

Einkaufspreis inkl. ursprünglicher NoVA	*100.000,00 Euro*
*plus anteiliger Abzugsposten**	*+ 262,50 Euro*
Zwischensumme	*100.262,50 Euro*
*- NoVA-Tarif** (100.262,50 / 111%***) x 11%*	*- 9.935,92 Euro*

Einkaufspreis ohne ursprünglicher NoVA	***90.326,58 Euro***

** Berechnung Abzugsposten: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Abzugsposten um ein Achtel reduziert. Da seit Dezember 2021 bereits zwei ganze Jahre vergangen sind (Lieferung in das Ausland im April 2024), werden sechs Achtel des Abzugspostens berücksichtigt.*
Abzugsposten aliquotiert: (350 € / 8) x 6 = 262,50 €
*** NoVA-Tarif: (165 g/km – 112 g/km) / 5 = 10,6% ~11%*
**** (111% ergibt sich aus 11% Normverbrauchsabgabe)*

Berechnung NoVA-Vergütung:

Da der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (95.000 Euro) höher ist als der Einkaufspreis (abzüglich ursprünglicher Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente - 90.326,58 Euro), ist der Einkaufspreis als Bemessungsgrundlage heranzuziehen.

Bemessungsgrundlage ohne USt und NoVA	*90.326,58 Euro*
NoVA-Satz	*11%*
NoVA-Grundbetrag	*9.935,92 Euro*
*minus anteiliger Abzugsposten**	*- 262,50 Euro*
= zu vergütende Normverbrauchsabgabe	***9.673,42 Euro***

1258

Abweichend zu obigen Ausführungen kann im Einzelfall der gemeine Wert eines Kraftfahrzeuges vom Antragsteller unter anderem mittels eines fundierten Gutachtens durch einen dazu befugten, allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen nachgewiesen werden.

Randzahl 1259: *derzeit frei*

B.12.9.3.1. Berechnung der Vergütung

1260

Als maßgeblicher Steuersatz ist jener Steuersatz anzuwenden, welcher nach der Rechtslage zum Zeitpunkt der Entstehung der ursprünglichen Abgabenschuld in Geltung war.

1261

Ein allenfalls bei Entstehung der Abgabenschuld entrichteter Bonus-Malus ist über das Wertverhältnis zwischen Bemessungsgrundlage und Neuwagenwert oder unter Berücksichtigung einer achtjährigen Nutzungsdauer anteilsmäßig zu erfassen. Die Aliquotierung des Bonus-Malus über die Achtelung ist dann heranzuziehen, wenn der Neuwagenwert nicht bekannt ist. Bei der Aliquotierung über die Achtelung wird je vollem abgelaufenen Jahr der anzusetzende Bonus-Malus um ein Achtel reduziert. Nach Ablauf von

sieben Jahren bleibt immer ein Achtel stehen, auch wenn bereits acht oder mehr volle Jahre abgelaufen sind. Der Bonus-Malus kann sich bei der Aliquotierung über die Achtelung somit nur auf den Betrag von einem Achtel reduzieren. Ausgangspunkt für die Berechnung der Achtel ist immer die Erstzulassung innerhalb der Europäischen Union.

Seit 1. Juli 2021 ist die Wertentwicklung auch für den Abzugsposten zu berücksichtigen. Für nähere Ausführungen siehe Rz 930 bis 937.

Beispiel 1:

Ein Kraftfahrzeug (Verbrauch Benzin: 8,9 l/100 km, CO_2-Ausstoß (NEFZ): 195 g/km, NOx-Schadstoffwert: 70 mg/km) wurde im Mai 2010 in Österreich erworben (Berechnung erfolgte vor dem Urteil des EuGH vom 22.12.2010, C-433/09, Kommission/Österreich; daher ist die Normverbrauchsabgabe in der Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer enthalten) und es wurde nach damaligem Tarif die Normverbrauchsabgabe in Höhe von 12% und der Malus in Höhe von 875 Euro abgeführt.

Das Kraftfahrzeug wird vom Zulassungsbesitzer im August 2021 zum Verkaufspreis in Höhe von 10.000 Euro an eine Privatperson in das Ausland verkauft und es wird ein Vergütungsantrag für die am Kraftfahrzeug noch verbliebene Normverbrauchsabgabe gestellt.

Für die Berechnung der Vergütung ist die Rechtslage im Mai 2010 maßgeblich, da das Kraftfahrzeug im Mai 2010 erstmals zum Verkehr in der EU zugelassen worden ist. Für die Achtelung des Malus muss vom Zeitpunkt der Erstzulassung in der EU ausgegangen werden. Seit Mai 2010 sind im Zeitpunkt der Veräußerung im August 2021 mehr als sieben ganze Jahre vergangen. Es bleibt somit für die Vergütung ein Achtel stehen.

Als Bemessungsgrundlage für die Berechnung der Vergütung wird im konkreten Fall der Veräußerungspreis (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) als gemeiner Wert herangezogen (siehe Rz 1256).

Ermittlung Bemessungsgrundlage:

Verkaufspreis (brutto)		*10.000,00 Euro*
minus darin enthaltene USt	*(10.000 / 1,2) x 20%*	*- 1.666,67 Euro*
Bmgl. ohne USt inkl. NoVA und Malus		*8.333,33 Euro*
*minus Malus**		*- 109,38 Euro*
Zwischensumme (Bmgl. ohne Malus inkl. NoVA 12%)		*8.223,95 Euro*
minus darin enthaltene NoVA (12%)	*(8.223,95 Euro / 1,12) x 12%*	*- 881,14 Euro*
Verkaufspreis (netto)		***7.342,81 Euro***

Vergütungsbetrag–Grundbetrag: Verkaufspreis (netto) x 12% (Normverbrauchsabgabe):

7.342,81 Euro / 100 x 12%= 881,15 Euro

***** *Berechnung Malus - aliquotiert*: Da seit Mai 2010 bereits mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind, wird bei der Vergütung des Zuschlages nur noch ein Achtel beachtet, welches immer stehen bleibt. *875 Euro / 8 (Jahre)= 109,38 Euro*

Berechnung NoVA-Vergütung:

NoVA Grundbetrag (7.342,81 € x 12%)	*881,15 Euro*
CO_2-Malus (verbleibendes Achtel)	*+ 109,38 Euro*
NoVA-Vergütung gesamt	***990,53 Euro***

Dem Zulassungsbesitzer ist daher Normverbrauchsabgabe in Höhe von 990,53 Euro zu vergüten.

Beispiel 2:

Ein Kraftfahrzeug (Verbrauch Benzin: 8,9 l/100 km, CO_2-Ausstoß (NEFZ): 195 g/km, NOx-Schadstoffwert: 70 mg/km) wurde erstmalig im September 2010 in Deutschland zugelassen.

Im April 2017 wurde dieses Kraftfahrzeug nach Österreich gebracht und die Normverbrauchsabgabe abgeführt (Berechnung anhand der Rechtslage im September 2010 unter Berücksichtigung des Urteils des EuGH vom 22.12.2010, C-433/09, Kommission/Österreich. Die Normverbrauchsabgabe ist daher nicht in der Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer enthalten, der Erhöhungsbetrag in Höhe von 20% gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 52/2009 kommt allerdings zur Anwendung.) Nach der Rechtslage im September 2010 wären für dieses Kraftfahrzeug bei einer Zulassung in Österreich 12% Normverbrauchsabgabe (Grundbetrag), 875 Euro an Malus sowie die Abgabenerhöhung in Höhe von 20% gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 52/2009 (175,00 Euro) fällig gewesen.

Im September 2020 wird das Kraftfahrzeug vom Zulassungsbesitzer an einen ausländischen Fahrzeughändler zum Verkaufspreis in Höhe von 10.000 Euro verkauft und ein Vergütungsantrag für die am Kraftfahrzeug noch verbliebene Normverbrauchsabgabe gestellt.

Für die Berechnung der Vergütung ist die Rechtslage im September 2010 maßgeblich, da das Kraftfahrzeug im September 2010 erstmals zum Verkehr in der EU zugelassen worden ist. Für die Achtelung des Malus muss vom Zeitpunkt der Erstzulassung in der EU ausgegangen werden. Seit September 2010 sind im Zeitpunkt der Veräußerung im September 2020 mehr als sieben ganze Jahre vergangen. Es bleibt somit für die Vergütung ein Achtel stehen.

Als Bemessungsgrundlage für die Berechnung der Vergütung wird im konkreten Fall der Veräußerungspreis (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) als gemeiner Wert herangezogen (siehe Rz 1256).

Ermittlung Bemessungsgrundlage:

Verkaufspreis (brutto)	*10.000,00 Euro*
*minus Malus (inkl. 20% Erhöhungsbetrag)**	*- 131,26 Euro*

Zwischensumme (Bmgl. ohne Malus inkl. USt und NoVA)		*9.868,74 Euro*
minus darin enthaltene USt	*(9.868,74 / 1,344**) x 20%*	*- 1.468,56 Euro*
minus darin enthaltene NoVA (12%)	*(9.868,74 / 1,344**) x 14,4%*	*- 1.057,37 Euro*
Verkaufspreis (netto)		***7.342,81 Euro***

** Berechnung Malus - aliquotiert: Da seit September 2010 bereits mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind, wird bei der Vergütung des Zuschlages nur noch ein Achtel beachtet, welches immer stehen bleibt.*
875 Euro / 8 (Jahre) = 109,38 Euro
Berechnung Malus – aliquotiert (inklusive 20-prozentiger Erhöhungsbetrag):
109,38 € + 21,88 € = 131,26 Euro

********(1,344 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 14,4% Normverbrauchsabgabe (inkl. 20% Zuschlag von 12% NoVA))*

Vergütungsbetrag–Grundbetrag: Verkaufspreis (netto) x 12% (Normverbrauchsabgabe):

7.342,81 Euro / 100 x 12%= ***881,14 Euro***

Berechnung NoVA-Vergütung:

NoVA Grundbetrag (7.342,81 € x 12%)	*881,14 Euro*
CO_2-Malus (verbleibendes Achtel)	*+ 109,38 Euro*
Zuschlag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	*+ 198,10 Euro*
NoVA-Vergütung gesamt	***1.188,61 Euro***

Dem Zulassungsbesitzer ist daher Normverbrauchsabgabe in Höhe von 1.188,61 Euro zu vergüten.

Beispiel 3:

Ein Kraftfahrzeug (CO_2-Ausstoß (NEFZ): 274 g/km) wurde erstmalig im August 2018 in Österreich zugelassen.

Im Februar 2021 erwirbt ein inländischer Fahrzeughändler das Kraftfahrzeug um 244.500 Euro.

Im März 2021 wird das Kraftfahrzeug vom Fahrzeughändler an eine ausländische Privatperson zum Verkaufspreis in Höhe von 320.000 Euro verkauft und ein Vergütungsantrag für die am Kraftfahrzeug noch verbliebene Normverbrauchsabgabe gestellt.

Für die Berechnung der Vergütung ist die Rechtslage im August 2018 maßgeblich, da das Kraftfahrzeug im August 2018 erstmals zum Verkehr in der EU zugelassen worden ist.

Für die Achtelung des Malus muss vom Zeitpunkt der Erstzulassung in der EU ausgegangen werden. Seit August 2018 sind im Zeitpunkt der Veräußerung im März 2021 mehr als zwei ganze Jahre vergangen. Es bleiben somit für die Vergütung sechs Achtel stehen. Da das Kraftfahrzeug im März 2021 in das Ausland geliefert wurde, ist der Abzugsposten nicht Teil der Verhältnisrechnung. Der für die Berechnung der enthaltenen Normverbrauchsabgabe

im Zeitpunkt der ursprünglichen Tatbestandsverwirklichung (Zulassung in Österreich im August 2018) herangezogene Abzugsposten ist in voller Höhe anzusetzen und nicht der Wertentwicklung zu unterwerfen (siehe Rz 933 f).

Als Bemessungsgrundlage für die Berechnung der Vergütung wird im konkreten Fall der Einkaufspreis des Fahrzeughändlers (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchskomponente) herangezogen (siehe Rz 1257).

Ermittlung Bemessungsgrundlage:

Einkaufspreis (inkl. USt und NoVA)		*244.500,00 Euro*
plus Abzugsposten		*+ 300,00 Euro*
minus Malus (anteilig)		*- 360,00 Euro*
Zwischensumme		*244.440,00 Euro*
minus darin enthaltene USt	*(244.440,00 / 1,52**) x 20%*	*- 32.163,16 Euro*
minus darin enthaltene NoVA (32%)	*(244.440,00 / 1,52**) x 32%*	*- 51.461,05 Euro*
Bmgl. (ohne USt und NoVA)		***160.815,79 Euro***

Berechnung Steuersatz:

(274 – 90) / 5 = 36,8% --> Höchststeuersatz = 32%

*** 1,52 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 32% Normverbrauchsabgabe*

Berechnung Malus:

(274 g/km – 250 g/km) = 24 g/km x 20,00 Euro = 480 Euro

Malus anteilig (6/8 verbleiben) --> 360,00 Euro

Berechnung NoVA-Vergütung:

*NoVA Grundbetrag (160.815,79 **€** x 32%)*	*51.461,05 Euro*
Malus	*+ 360,00 Euro*
Abzugsposten	*- 300,00 Euro*
NoVA-Vergütung gesamt	***51.521,05 Euro***

Beispiel 4:

Ein Kraftfahrzeug (CO_2-Ausstoß (NEFZ): 274 g/km) wurde erstmalig im Dezember 2018 in Österreich zugelassen.

Im August 2021 erwirbt ein inländischer Fahrzeughändler das Kraftfahrzeug um 244.500 Euro.

Im September 2021 wird das Kraftfahrzeug vom Fahrzeughändler an eine ausländische Privatperson zum Verkaufspreis in Höhe von 320.000 Euro verkauft und ein

Vergütungsantrag für die am Kraftfahrzeug noch verbliebene Normverbrauchsabgabe gestellt.

Für die Berechnung der Vergütung ist die Rechtslage im Dezember 2018 relevant, da das Kraftfahrzeug im Dezember 2018 erstmals zum Verkehr in der EU zugelassen worden ist.

Da das Kraftfahrzeug im September 2021 in das Ausland geliefert wurde, ist auch beim Abzugsposten die Wertentwicklung des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen. Der für die Berechnung der enthaltenen Normverbrauchsabgabe im Zeitpunkt der ursprünglichen Tatbestandsverwirklichung (Zulassung in Österreich im Dezember 2018) herangezogene Malusbetrag sowie der Abzugsposten ist der tatsächlichen Wertentwicklung oder der Achtelung zu unterwerfen (siehe Rz 933 f). Im Dezember 2018 war der Abzugsposten nicht Teil der Verhältnisrechnung, weshalb der nach der im Dezember 2018 geltenden Rechtslage maßgebliche Abzugsposten heranzuziehen war. Da seit Dezember 2018 im Zeitpunkt der Veräußerung im September 2021 bereits mehr als zwei ganze Jahre vergangen sind, werden bei der Vergütung nur noch sechs Achtel des Malusbetrages sowie des Abzugspostens beachtet.

Als Bemessungsgrundlage für die Berechnung der Vergütung wird im konkreten Fall der Einkaufspreis des Fahrzeughändlers (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchskomponente) herangezogen (siehe Rz 1257).

Ermittlung Bemessungsgrundlage:

Einkaufspreis (inkl. USt und NoVA)		*244.500,00 Euro*
plus Abzugsposten		*+ 225,00 Euro*
minus Malus (anteilig)		*- 360,00 Euro*
Zwischensumme		*244.365,00 Euro*
minus darin enthaltene USt	*(244.365,00 / 1,52**) x 20%*	*- 32.153,29 Euro*
minus darin enthaltene NoVA (32%)	*(244.365,00 / 1,52**) x 32%*	*- 51.445,26 Euro*
Bmgl. (ohne USt und NoVA)		***160.766,45 Euro***

Berechnung Steuersatz:

(274 – 90) / 5 = 36,8% --> Höchststeuersatz = 32%

*** 1,52 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 32% Normverbrauchsabgabe*

Berechnung Abzugsposten:

Abzugsposten anteilig (6/8 verbleiben) --> (300 € / 8) x 6 = 225,00 Euro

Berechnung Malus:

(274 g/km – 250 g/km) = 24 g/km x 20,00 Euro = 480 Euro

Malus anteilig (6/8 verbleiben) --> 360,00 Euro

Berechnung NoVA-Vergütung:

NoVA Grundbetrag (160.766,45 € x 32%)	*51.445,26 Euro*

Malus		*+ 360,00 Euro*
Abzugsposten		*- 225,00 Euro*
NoVA-Vergütung gesamt		***51.580,26 Euro***

Beispiel 5:

Ein Kraftfahrzeug (Verbrauch Benzin: 11 l/100 km, CO_2-Ausstoß (NEFZ): 265 g/km) wurde erstmalig im August 2015 in Deutschland zugelassen.

Im April 2022 wurde dieses Kraftfahrzeug nach Österreich gebracht, zugelassen und die Normverbrauchsabgabe abgeführt.

Im November 2022 wird das Kraftfahrzeug im Zuge einer Übersiedlung vom Zulassungsbesitzer in das Ausland verbracht und ein Vergütungsantrag für die am Kraftfahrzeug noch verbliebene Normverbrauchsabgabe gestellt. Zum Zeitpunkt der Beendigung der Zulassung zum Verkehr im Inland hat das Kraftfahrzeug einen gemeinen Wert (Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert) in Höhe von 10.000 €. Dieser Wert wird als Bemessungsgrundlage für die Berechnung der Vergütung herangezogen (siehe Rz 1255).

Für die Berechnung der Vergütung ist die Rechtslage im August 2015 relevant, da das Kraftfahrzeug im August 2015 erstmals zum Verkehr in der EU zugelassen worden ist.

Da das Kraftfahrzeug im November 2022 in das Ausland verbracht wurde, ist auch beim Abzugsposten die Wertentwicklung des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen. Der für die Berechnung der enthaltenen Normverbrauchsabgabe im Zeitpunkt der ursprünglichen Tatbestandsverwirklichung (Zulassung in Österreich im April 2022) herangezogene Malusbetrag sowie der Abzugsposten ist der tatsächlichen Wertentwicklung oder der Achtelung zu unterwerfen (siehe Rz 933). Im April 2022 war der Abzugsposten Teil der Verhältnisrechnung, weshalb der nach der im August 2015 geltenden Rechtslage maßgebliche Abzugsposten heranzuziehen war. Da seit August 2015 bereits mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind, wird bei der Vergütung nur noch ein Achtel des Malusbetrages sowie des Abzugspostens beachtet.

Ermittlung Bemessungsgrundlage:

Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert *(inkl. USt und NoVA)*		*10.000,00 Euro*
plus Abzugsposten		*+ 50,00 Euro*
minus Malus (anteilig)		*- 37,50 Euro*
Zwischensumme		*10.012,50 Euro*
minus darin enthaltene USt	*(10.012,50 / 1,52**) x 20%*	*- 1.317,43 Euro*
minus darin enthaltene NoVA (12%)	*(10.012,50 / 1,52**) x 32%*	*- 2.107,89 Euro*
Bmgl. (ohne USt und NoVA)		***6.587,18 Euro***

Berechnung Steuersatz:

(265 – 90) / 5 = 35% --> Höchststeuersatz = 32%

*** 1,52 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 32% Normverbrauchsabgabe*

Berechnung Abzugsposten:

Abzugsposten anteilig (1/8 verbleiben) --> (400 € / 8) x 1 = 50,00 Euro

Berechnung Malus:

(265 g/km – 250 g/km) = 15 g/km x 20,00 Euro = 300 Euro

Malus anteilig (1/8 verbleiben) --> 37,50 Euro

Berechnung NoVA-Vergütung:

NoVA Grundbetrag (6.587,18 € x 32%)	*2.107,89 Euro*
Malus	*+ 37,50 Euro*
Abzugsposten	*- 50,00 Euro*
NoVA-Vergütung gesamt	***2.095,39 Euro***

Beispiel 6:

Ein Kraftfahrzeug (Verbrauch Benzin: 11 l/100 km, CO_2-Ausstoß (NEFZ): 265 g/km) wurde erstmalig im August 2015 in Deutschland zugelassen.

Im April 2020 wurde dieses Kraftfahrzeug nach Österreich gebracht, zugelassen und die Normverbrauchsabgabe abgeführt.

Im November 2022 wird das Kraftfahrzeug im Zuge einer Übersiedlung vom Zulassungsbesitzer in das Ausland verbracht und ein Vergütungsantrag für die am Kraftfahrzeug noch verbliebene Normverbrauchsabgabe gestellt. Zum Zeitpunkt der Beendigung der Zulassung zum Verkehr im Inland hat das Kraftfahrzeug einen gemeinen Wert (Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert) in Höhe von 10.000 €. Dieser Wert wird als Bemessungsgrundlage für die Berechnung der Vergütung herangezogen (siehe Rz 1255).

Für die Berechnung der Vergütung ist die Rechtslage im August 2015 relevant, da das Kraftfahrzeug im August 2015 erstmals zum Verkehr in der EU zugelassen worden ist.

Da das Kraftfahrzeug im November 2022 in das Ausland verbracht wurde, ist auch beim Abzugsposten die Wertentwicklung des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen. Der für die Berechnung der enthaltenen Normverbrauchsabgabe im Zeitpunkt der ursprünglichen Tatbestandsverwirklichung (Zulassung in Österreich im April 2020) herangezogene Abzugsposten ist der tatsächlichen Wertentwicklung oder der Achtelung zu unterwerfen (siehe Rz 933). Im April 2020 war der Abzugsposten nicht Teil der Verhältnisrechnung, weshalb der nach der im April 2020 geltenden Rechtslage maßgebliche Abzugsposten heranzuziehen war. Da seit August 2015 bereits mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind, wird bei der Vergütung nur noch ein Achtel des Abzugspostens beachtet.

Ermittlung Bemessungsgrundlage:

Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert *(inkl. USt und NoVA)*	*10.000,00 Euro*
plus Abzugsposten	*+ 43,75 Euro*

minus Malus (anteilig)		*- 37,50 Euro*
Zwischensumme		*10.006,25 Euro*
minus darin enthaltene USt	*(10.006,25 / 1,52**) x 20%*	*- 1.316,61 Euro*
minus darin enthaltene NoVA (32%)	*(10.006,25 / 1,52**) x 32%*	*- 2.106,58 Euro*
Bmgl. (ohne USt und NoVA)		***6.583,06 Euro***

Berechnung Steuersatz:

(265 – 90) / 5 = 35% --> Höchststeuersatz = 32%

*** 1,52 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 32% Normverbrauchsabgabe*

Berechnung Abzugsposten:

Abzugsposten anteilig (1/8 verbleiben) --> (350 € / 8) x 1 = 43,75 Euro

Berechnung Malus:

(265 g/km – 250 g/km) = 15 g/km x 20,00 Euro = 300 Euro

Malus anteilig (1/8 verbleiben) --> 37,50 Euro

Berechnung NoVA-Vergütung:

NoVA Grundbetrag (6.583,06 € x 32%)	*2.106,58 Euro*
Malus	*+ 37,50 Euro*
Abzugsposten	*- 50,00 Euro*
NoVA-Vergütung gesamt	***2.094,08 Euro***

B.12.9.3.2. Maximale Höhe der Vergütung

1262

Grundsätzlich ist für eine Vergütung erforderlich, dass die tatsächlich entrichtete Normverbrauchsabgabe bekannt ist. Kann jedoch ein entsprechender Nachweis nicht erbracht werden, so ist es zulässig, dass an Stelle der im konkreten Fall entrichteten Normverbrauchsabgabe die für dieses Modell typischerweise entrichtete Normverbrauchsabgabe zum Zeitpunkt der Erstzulassung herangezogen wird.

Auch für Kraftfahrzeuge, bei denen Veränderungen am Kraftfahrzeug selbst durchgeführt wurden (z.B. Umbauten) ist es zulässig, dass anstelle der im konkreten Fall entrichteten Normverbrauchsabgabe die typischerweise entrichtete Normverbrauchsabgabe zum Zeitpunkt der Erstzulassung herangezogen wird. Dies gilt jedoch nicht für unvollständige oder vervollständigte Kraftfahrzeuge der Klasse N1 (siehe Rz 1263).

1262a

Bei Wohnmobilen der Aufbauart „SA“, für welche die Normverbrauchsabgabe nach einer ab 1. Jänner 2020 geltenden Rechtslage berechnet wurde, ist davon auszugehen, dass die entrichtete Normverbrauchsabgabe im Sinne des Wahlrechts gemäß § 6 Abs. 6 Z 4 NoVAG 1991 (siehe Rz 923 sowie Rz 1015) vom jeweils niedrigeren Wert (tatsächlicher CO_2-Emissionswert bzw. doppelter Kilowatt-Wert) berechnet wurde. Bei der Berechnung des Vergütungsbetrags ist daher jeweils der niedrigere Wert heranzuziehen. Gelingt dem Vergütungswerber der Nachweis, dass die entrichtete Normverbrauchsabgabe vom höheren Wert berechnet wurde, ist dieser auch für die Vergütung maßgeblich.

1263

Wird für ein Kraftfahrzeug der Klasse N1 die Vergütung gemäß § 12a NoVAG 1991 beantragt, ist zwingend nachzuweisen, dass für dieses Kraftfahrzeug die Normverbrauchsabgabe entrichtet wurde. Dies ist notwendig, da eine Freischaltung in der Genehmigungsdatenbank keinen abschließenden Nachweis für die Abfuhr der Normverbrauchsabgabe darstellt.

Kann bei unvollständigen oder vollständigen Kraftfahrzeugen der Klasse N1 zwar die ursprüngliche Leistung der Normverbrauchsabgabe nachgewiesen werden, allerdings nicht der Höhe nach, ist es zulässig, dass an Stelle der im konkreten Fall entrichteten Normverbrauchsabgabe die für dieses Modell typischerweise entrichtete Normverbrauchsabgabe zum Zeitpunkt der Erstzulassung herangezogen wird.

Bei vervollständigten Kraftfahrzeugen der Klasse N1 ist zwingend der Wert des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) zu Grund zu legen, außer es wird nachgewiesen, dass die ursprüngliche Normverbrauchsabgabe auf Grundlage anderer Werte entrichtet wurde.

B.12.9.4. Definition Kraftfahrzeug, Verbringen bzw. Lieferung

1264

Grundlegende Voraussetzung für die Vergütung der Normverbrauchsabgabe ist schon nach dem Wortlaut des Gesetzes, dass (überhaupt) noch ein Kraftfahrzeug vorliegt. Da ein Wrack (Vollwrack) jedenfalls nicht als Kraftfahrzeug beurteilt werden kann, besteht diesbezüglich kein Anspruch auf Vergütung der Normverbrauchsabgabe. Auch für Kraftfahrzeuge, die nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen auf Grund des technischen Zustandes nicht mehr zugelassen werden können, besteht kein Anspruch auf Vergütung der Normverbrauchsabgabe. Dies ist deshalb gerechtfertigt, da die Normverbrauchsabgabe im Sinne einer Verbrauchsabgabe mit der (inländischen) Zulassung in Verbindung steht (vgl. EuGH 22.12.2010, Rs C-433/09) und sich deren (vergütungsfähige) Höhe in weiterer Folge durch die bestimmungsgemäße Verwendung des Kraftfahrzeuges vermindert (vgl. EuGH 21.03.2002, Rs C-451/99, *Cura Anlagen*). Ist ein bestimmungsgemäßer Gebrauch des

Kraftfahrzeuges, also die Verwendung des Kraftfahrzeuges im Inland auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, nicht mehr möglich, hat sich die Normverbrauchsabgabe vollständig verbraucht und ist demgemäß keine Vergütung der Normverbrauchsabgabe mehr möglich. Besteht für ein Kraftfahrzeug keine gültige Begutachtungsplakette („Pickerl“) oder ist es in eine Wrackdatenbank/Wrackbörse eingetragen, muss der Antragsteller nachweisen, dass es sich um ein vergütungsfähiges Kraftfahrzeug handelt. Übersteigt der voraussichtliche Vergütungsbetrag einen Betrag von 1.000 Euro, ist die Zulassungsfähigkeit im Zeitpunkt der Ausfuhr nachzuweisen. Bei Fahrzeugen mit einem voraussichtlichen Vergütungsbetrag von weniger als 100 Euro hat eine Vergütung zu unterbleiben, da die widerlegbare Vermutung besteht, dass das Kraftfahrzeug nicht mehr zulassungsfähig ist.

Anderes gilt bei unvollständigen Kraftfahrzeugen der Klasse N1, da diese Kraftfahrzeuge im Regelfall mit geringem Aufwand in einen zulassungsfähigen Zustand versetzt werden können und zudem davon auszugehen ist, dass diese mit der Absicht angeschafft werden, sie nach der Vervollständigung zuzulassen und zu verwenden (siehe Rz 525).

1265

Da Oldtimer ab 1. Juli 2021 explizit von der Normverbrauchsabgabe ausgenommen sind (siehe Rz 527 f) sowie nach der Kombinierten Nomenklatur unter Position 9705 eingestuft werden und damit auch bis 30. Juni 2021 nicht der Normverbrauchsabgabe unterliegen (siehe Rz 588 ff), kann es auch bei diesen Kraftfahrzeugen zu keiner Vergütung der Normverbrauchsabgabe kommen.

1266

Eine Lieferung eines Kraftfahrzeuges ins Ausland liegt in sinngemäßer Anwendung nach dem Umsatzsteuergesetz vor, wenn der dauernde Standort des Kraftfahrzeuges im Inland tatsächlich aufgegeben worden ist. Dies wird insbesondere dann vorliegen, wenn das Kraftfahrzeug ins Ausland verkauft worden ist.

Ein Verbringen ist dann anzunehmen, wenn das Kraftfahrzeug zur eigenen Verfügung im Ausland weiterhin zur Verfügung steht, der dauernde Standort des Kraftfahrzeuges jedoch jedenfalls im Inland aufgegeben worden ist. Ein Verbringen liegt beispielsweise dann vor, wenn ein Kraftfahrzeug als Übersiedlungsgut ins Ausland oder bei Unternehmen in eine ausländische Betriebstätte verbracht wird.

B.12.9.5. Nachweis der Lieferung/Verbringung

1267

Für die Inanspruchnahme der Vergütung der Normverbrauchsabgabe im Sinne des § 12a NoVAG 1991 ist nachzuweisen, dass das Kraftfahrzeug bei der Lieferung bzw. Verbringung ins Ausland gelangt. Dieser Nachweis ist in den Fällen der Lieferung in sinngemäßer

Anwendung der Bestimmungen nach § 7 Abs. 4 ff UStG 1994 bzw. der Verordnung BGBl. Nr. 401/1996 idgF zu führen, während für Verbringungsfälle der Nachweis dann als erbracht anzusehen ist, wenn das Kraftfahrzeug (nachweislich) im Ausland amtlich zugelassen oder registriert worden ist (vgl. UStR 2000 Rz 1075 bis Rz 1099 sowie Rz 4006 bis Rz 4009).

Darüber hinaus können alle Nachweise (Beweismittel) berücksichtigt werden, die zur Feststellung geeignet sind, dass das Kraftfahrzeug tatsächlich ins Ausland geliefert worden ist (z.B. Ausweiskopie des Käufers, Ausweisnummer oder Bestätigung einer Anmeldung im Ausland).

B.12.9.6. Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) und Sperrsetzung

1268

Weitere Voraussetzung für die Vergütung ist die Bekanntgabe der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) des Kraftfahrzeuges, für das die Vergütung beantragt wird (§ 12a NoVAG 1991).

1269

Außerdem ist nach § 12a Abs. 1 NoVAG 1991 die Normverbrauchsabgabe erst nach Sperre des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank gemäß § 30a KFG 1967 zu vergüten. Bei Lieferungen durch einen befugten Fahrzeughändler hat die Sperrsetzung des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank über FinanzOnline im Zeitpunkt der Lieferung durch diesen zu erfolgen. Diesfalls hat die Sperre in der Genehmigungsdatenbank bereits im Zeitpunkt des Antrages vorzuliegen. Bei anderen Unternehmern bzw. bei Privaten ist ein Antrag auf Sperrsetzung mittels der amtlichen Formulare (NOVA 4) einzubringen (VwGH 24.01.2017, Ro 2016/16/0001).

1270

Ein Antrag auf Vergütung kann binnen fünf Jahren ab Verwirklichung des Vergütungstatbestandes gestellt werden. Im Zeitpunkt des Antrages muss das Kraftfahrzeug in der Genehmigungsdatenbank gesperrt sein und darf nicht im Inland zum Verkehr zugelassen sein.

> *Beispiel:*
>
> *Ein Zulassungsbesitzer verkauft nach erfolgter Abmeldung sein Kraftfahrzeug im März 2018 an einen Fahrzeughändler in Deutschland. Der Antrag auf Vergütung wird vom Zulassungsbesitzer im Juni 2020 beim Finanzamt eingebracht.*
>
> *Bei Prüfung der Voraussetzungen wird vom Finanzamt festgestellt, dass das Kraftfahrzeug vom Fahrzeughändler im Juni 2019 wiederum nach Österreich verkauft und bereits auf den Käufer im Inland zum Verkehr zugelassen worden ist.*
>
> *Eine Vergütung der Normverbrauchsabgabe kann an den Zulassungsbesitzer, trotz des rechtzeitig innerhalb der fünfjährigen Frist gestellten Antrages, nicht erfolgen, da das*

Kraftfahrzeug im Zeitpunkt des Antrages im Inland zum Verkehr zugelassen und nicht in der Genehmigungsdatenbank gesperrt war.

B.12.10. Anwendungsfälle

B.12.10.1. Lieferung/Verbringung durch den Zulassungsbesitzer

1271

Der Vergütungsanspruch nach § 12a Abs. 1 TS 1 NoVAG 1991 wird dann ausgelöst, wenn ein Kraftfahrzeug durch den Zulassungsbesitzer selbst nachweislich ins Ausland verbracht oder geliefert wird.

Vergütungsberechtigt ist regelmäßig der unmittelbar letzte kraftfahrrechtliche, inländische Zulassungsbesitzer vor der Beendigung der Zulassung im Inland, welcher überdies das Kraftfahrzeug ins Ausland verbringt oder liefert. Es hat eine Kontrolle zu erfolgen, ob das betreffende Kraftfahrzeug auf den Vergütungswerber zugelassen war beziehungsweise, dass das Kraftfahrzeug zwischenzeitlich auf keine andere Person vor Gewährung der beantragten Vergütung im Inland zugelassen war.

Ob der Zulassungsbesitzer das Kraftfahrzeug ins Ausland liefert (befördert oder versendet) oder der ausländische Abnehmer das Kraftfahrzeug im Inland abholt (befördert oder versendet), ist jedoch ohne Bedeutung.

Beispiel 1:

Ein inländischer Zulassungsbesitzer verkauft sein Kraftfahrzeug an einen ausländischen Fahrzeughändler. Die Übergabe des Kraftfahrzeuges erfolgt in Österreich und der Fahrzeughändler befördert das Kraftfahrzeug ins Ausland. Alle weiteren Voraussetzungen für eine Vergütung liegen vor.

Vergütungsberechtigt ist der inländische Zulassungsbesitzer, da das Kraftfahrzeug durch den Zulassungsbesitzer (Verschaffung der Verfügungsmacht durch den Zulassungsbesitzer) in das Ausland geliefert worden ist. Der ausländische Fahrzeughändler ist nur für die Beförderung zuständig; eine Vergütung an ihn kann auch nach § 12a Abs. 1 TS 2 NoVAG 1991 nicht erfolgen.

Ein ausländischer Zulassungsbesitzer eines im Inland erworbenen Kraftfahrzeuges ist nicht vergütungsberechtigt, da dieser das Kraftfahrzeug nicht im Sinne des Umsatzsteuergesetzes in das Ausland verbringt bzw. liefert. So wird dem ausländischen Zulassungsbesitzer erst durch die Lieferung die Verfügungsmacht über das Kraftfahrzeug verschafft. Zudem ist der ausländische Zulassungsbesitzer nicht mit der Normverbrauchsabgabe belastet, da jedenfalls eine Vergütungsmöglichkeit für den inländischen Zulassungsbesitzer, befugten Fahrzeughändler bzw. gewerblichen Vermieter besteht.

Beispiel 2:

Bei Verkauf eines Kraftfahrzeuges durch einen inländischen Zulassungsbesitzer an eine im Ausland wohnhafte Person erfolgt die Lieferung durch den inländischen Zulassungsbesitzer.

Der inländische Zulassungsbesitzer übergibt die Verfügungsmacht über das Kraftfahrzeug an die im Ausland wohnhafte Person. Lediglich der inländische Zulassungsbesitzer ist mit der Normverbrauchsabgabe belastet und somit ist auch nur dieser vergütungsberechtigt.

Weitere (allgemeine) Voraussetzung ist, dass das Kraftfahrzeug vom inländischen Zulassungsbesitzer im Inland abgemeldet wird und ein Eintrag auf Sperrsetzung mittels des Formulars (NOVA 4) eingebracht wird. Zudem ist erforderlich, dass hinsichtlich des Kraftfahrzeuges der dauernde Standort im Inland auch tatsächlich (endgültig) aufgegeben wird (keine Zulassungsverpflichtung im Inland).

Der Antrag auf Vergütung der Normverbrauchsabgabe ist mittels Formular NOVA 2 geltend zu machen.

Beispiel 3:

Herr Ö mit Wohnsitz in Österreich arbeitet ab März 2018 bei einem deutschen Dienstgeber. Da er mit der Familie nach Deutschland übersiedelt, meldet er im März 2018 das Kraftfahrzeug in Österreich ab. Im selben Monat wird das Kraftfahrzeug in Deutschland zum Verkehr zugelassen. Herr Ö hat den Mittelpunkt seiner Lebensinteressen nach Deutschland verlegt, sodass er einen Anspruch auf Vergütung der Normverbrauchsabgabe gemäß § 12a NoVAG 1991 hat. Wäre Herr Ö hingegen ein Wochenpendler, dessen Familie in Österreich bleibt, dessen Mittelpunkt der Lebensinteressen daher unverändert in Österreich ist, dürfte er das Kraftfahrzeug nicht in Österreich abmelden.

Beispiel 4:

Eine österreichische GmbH mit Sitz in Graz kauft im November 2018 ein normverbrauchsabgabepflichtiges Kraftfahrzeug von einem österreichischen Fahrzeughändler. Im Februar 2019 wird das Kraftfahrzeug abgemeldet, nach Deutschland (zur Betriebsstätte in München) verbracht und in Deutschland zum Verkehr zugelassen.

Mit der Verbringung des Kraftfahrzeuges in die ausländische Betriebsstätte wird der dauernde Standort im Inland aufgegeben. Die österreichische GmbH kann auf Basis des Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwertes (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) für den Anmeldungszeitraum Februar 2019 die Vergütung der Normverbrauchsabgabe beantragen.

1271a

Für die Vergütung der Normverbrauchsabgabe sind in den Fällen der Lieferung in das Ausland durch den inländischen Zulassungsbesitzer folgende Schritte zu setzen:

1. Als erstes ist das Kraftfahrzeug im Inland abzumelden.

2. Im nächsten Schritt muss sichergestellt werden, dass die Lieferung in das Ausland nachgewiesen werden kann. Dies sollte grundsätzlich in Form eines Ausfuhrnachweises geschehen. Darüber hinaus können jedoch alle Nachweise (Beweismittel) berücksichtigt werden, die zur Feststellung geeignet sind, dass das Kraftfahrzeug tatsächlich in das Ausland geliefert worden ist (z.B. Ausweiskopie des Käufers, Ausweisnummer bzw. Bestätigung einer Anmeldung im Ausland).

3. Dem zuständigen Finanzamt ist die Fahrzeugidentifikationsnummer bekanntzugeben und die Sperre in der Genehmigungsdatenbank ist zu beantragen. Zusätzlich ist die Vergütung von der vergütungsberechtigten Person selbst zu beantragen. Dies hat mit Hilfe des Formulars NOVA 2 zu erfolgen. Um sicherzustellen, dass bis zur Beantragung der Vergütung keine neuerliche Zulassung im Inland etwa durch den Erwerber vorgenommen wird, kann bereits vorweg zusätzlich die Sperrsetzung mittels des Formulars NOVA 4 beantragt werden.

   Für die Bearbeitung der Vergütung sind folgende Dokumente bzw. Anträge nötig:

   - Bei Unternehmern, welche keine Fahrzeughändler sind: ein Antrag auf Sperrsetzung mittels Formular NOVA 4
   - Bei Nichtunternehmern: ein Antrag auf Sperrsetzung/Vergütung mittels Formular NOVA 2
   - Ausfuhrnachweis (oder Ausweiskopie des Käufers, Bestätigung einer Anmeldung im Ausland, usw.)
   - Wertnachweis (Kaufvertrag, Fahrzeugbewertung wie z.B. Eurotax)
   - ursprünglicher Kaufvertrag inkl. Nachweis der abgeführten Normverbrauchsabgabe

Die Unterlagen können dem zuständigen Finanzamt persönlich, mittels Post, oder gegebenenfalls über FinanzOnline übermittelt werden.

1272

Auch im Fall einer widerrechtlichen Verwendung eines Kraftfahrzeuges in Österreich steht eine Vergütung zu, sofern die Normverbrauchsabgabe für das betroffene Kraftfahrzeug zuvor festgesetzt und auch geleistet wurde. Vergütungsberechtigt ist jene Person, die wirtschaftlich die Normverbrauchsabgabe getragen hat. Aus unionsrechtlichen Gründen darf ein Kraftfahrzeug endgültig nur proportional zur Dauer der inländischen Nutzung mit der Normverbrauchsabgabe belastet werden (EuGH 21.3.2002, C-451/99, *Cura Anlagen GmbH*).

Auch in diesem Fall muss das Kraftfahrzeug vom Verwender nachweislich und dauerhaft ins Ausland verbracht oder geliefert worden sein. Bemessungsgrundlage für die Vergütung ist der nachweisbare gemeine Wert im Zeitpunkt der dauerhaften Außerlandesbringung des Kraftfahrzeuges.

1272a

Die Vergütung der Normverbrauchsabgabe nach § 12a NoVAG 1991 kann auch jener Person gewährt werden, auf die das Kraftfahrzeug kraftfahrrechtlich (insbesondere im Sinne des § 37 Abs. 2 KFG 1967) zuzulassen wäre, wenn diese das Kraftfahrzeug auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland verwenden würde. So beispielsweise der rechtmäßige Besitzer des Kraftfahrzeuges mit Wohnsitz bzw. Sitz im Inland. Dies gilt, solange nach § 12a

NoVAG 1991 keiner anderen Person (als inländischer Zulassungsbesitzer, gewerblicher Vermieter oder Fahrzeughändler) die Vergütung zusteht. Dies bedingt, dass die Person, die die Vergütung beantragt, das Fahrzeug selbst in das Ausland verbracht oder geliefert hat.

Beispiel:

Herr D erwirbt im Jänner 2023 in Österreich ein Kraftfahrzeug, das der Normverbrauchsabgabe unterlag, vom ehemaligen inländischen Zulassungsbesitzer A. Im Februar 2023 verbringt Herr D das Kraftfahrzeug im Rahmen eines Umzugs nach Deutschland. Eine Zulassung im Inland auf Herrn D erfolgte nicht. Da Herr D und nicht der ehemalige inländische Zulassungsbesitzer A das Kraftfahrzeug in das Ausland verbringt, kann der ehemalige inländische Zulassungsbesitzer A die Vergütung keinesfalls beantragen. So fehlt A die Verfügungsmacht im Zeitpunkt der Verbringung und das Wissen über die faktische Verbringung des Kraftfahrzeuges in das Ausland. In diesem Fall steht die Vergütung Herrn D zu.

B.12.10.2. Lieferung/Verbringung durch befugten Fahrzeughändler

1273

Als allgemeine Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Vergütung der Normverbrauchsabgabe durch den Fahrzeughändler gilt, dass dieser der (zivilrechtliche) Eigentümer der betroffenen Kraftfahrzeuge ist. Nicht erforderlich ist die Zulassung auf den Fahrzeughändler. Der Fahrzeughändler kann die Vergütung der Normverbrauchsabgabe frühestens für jenen Anmeldungszeitraum beanspruchen, in dem sowohl die Abmeldung des Kraftfahrzeuges als auch die nachweisliche Verbringung bzw. Lieferung ins Ausland kumulativ vorliegen. Betroffen sind demnach insbesondere jene Kraftfahrzeuge, die vom Fahrzeughändler zum Zweck der Weiterveräußerung gekauft und in weiterer Folge ins Ausland geliefert werden.

Beispiel 1:

Ein Kraftfahrzeug wird nach Beendigung der inländischen Zulassung durch den Zulassungsbesitzer an einen inländischen Fahrzeughändler veräußert. In weiterer Folge wird das Kraftfahrzeug vom inländischen Fahrzeughändler nachweislich ins Ausland weiterverkauft.

Vergütungsberechtigt ist in diesem Fall nicht der Zulassungsbesitzer, da nicht dieser das Kraftfahrzeug ins Ausland verkauft, sondern der inländische Fahrzeughändler nach § 12a Abs. 1 TS 2 NoVAG 1991.

Einem ausländischen Fahrzeughändler steht bei Erwerb eines Kraftfahrzeuges im Inland die Vergütung nicht zu. In diesen Fällen ist entweder der inländische Zulassungsbesitzer, der inländische Fahrzeughändler oder der gewerbliche Vermieter vergütungsberechtigt (siehe Rz 1271).

Beispiel 2:

Ein ausländischer Fahrzeughändler erwirbt ein Kraftfahrzeug bei einem Fahrzeughändler in Österreich. Der inländische Fahrzeughändler liefert dieses Kraftfahrzeug an den ausländischen Fahrzeughändler im Sinne der Umsatzsteuer. Die Vergütung der anteiligen Normverbrauchsabgabe steht in diesem Fall dem inländischen Fahrzeughändler zu.

Beispiel 3:

Ein österreichischer Fahrzeughändler erwirbt ein Kraftfahrzeug in Österreich, welches mit der Normverbrauchsabgabe belastet ist. Dieses Kraftfahrzeug wird vom österreichischen Fahrzeughändler an einen Kunden im Ausland verkauft und geliefert. Die Vergütung der anteiligen Normverbrauchsabgabe steht in diesem Fall dem inländischen Fahrzeughändler zu.

Beispiel 4:

Ein ausländischer Fahrzeughändler erwirbt in Österreich ein Kraftfahrzeug von einem österreichischen Zulassungsbesitzer. Der ausländische Fahrzeughändler bringt das Kraftfahrzeug in das Ausland und verkauft es dort zwei Monate später an einen Kunden. Die anteilsmäßige Vergütung steht dem ausländischen Fahrzeughändler nicht zu. Vergütungsberechtigt ist der letzte inländische Zulassungsbesitzer (siehe dazu Rz 1271).

B.12.10.3. Lieferung/Verbringung nach Beendigung der gewerblichen Vermietung

1274

Vergütungsberechtigt ist der gewerbliche Vermieter als zivilrechtlicher Eigentümer des Kraftfahrzeuges (in- und ausländisches Leasingunternehmen), wenn dieses während oder nach Ablauf der gewerblichen Vermietung im Inland durch den Vermieter nachweislich ins Ausland verbracht oder veräußert wurde. Dies gilt auch in jenen Fällen, in denen das Leasingfahrzeug nicht auf den (in- oder ausländischen) Leasinggeber, sondern auf den Leasingnehmer (vgl. § 37 Abs. 2 KFG 1967) im Inland zum Verkehr zugelassen ist bzw. dieser als Verwender des Kraftfahrzeuges (§ 4 Z 3 NoVAG 1991) die Normverbrauchsabgabe an das Finanzamt oder an den (in- bzw. ausländischen) Leasinggeber bezahlt hat.

Beispiel:

Ein deutsches Leasingunternehmen hat im Oktober 2018 mit einer Privatperson mit Hauptwohnsitz in Österreich einen Leasingvertrag abgeschlossen. Vereinbarungsgemäß wird das Kraftfahrzeug in Österreich auf den Leasingnehmer zugelassen. Da der Leasingnehmer im Juni 2020 (dauerhaft) nach Italien übersiedelt, wird das Kraftfahrzeug im Juni 2020 abgemeldet und nach Italien verbracht. Der Fahrzeugbewertungs-Mittelwert zwischen Händler-Einkaufspreis und Händler-Verkaufspreis (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) hinsichtlich des Kraftfahrzeuges (NoVA-Satz 8%) beträgt 15.000 Euro (Wertermittlung für den Abmeldungszeitpunkt im Juni 2020).

Mit der Zulassung in Österreich im Oktober 2018 auf die Privatperson wird der Normverbrauchsabgabe-Tatbestand nach § 1 Z 3 NoVAG 1991 verwirklicht. Für den Leasingnehmer (§ 4 Z 1 NoVAG 1991) entsteht die Abgabenschuld mit dem Tag der Zulassung (§ 7 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991). Im Juni 2020 wird der Vergütungstatbestand nach § 12a NoVAG 1991 verwirklicht (Abmeldung und Verbringung ins Ausland). Unabhängig von der Tatsache, dass das Kraftfahrzeug auf den (inländischen) Leasingnehmer zugelassen ist und dieser für die Verbringung sorgt, bleibt das deutsche Leasingunternehmen vergütungsberechtigt (für die inländische Privatperson/Leasingnehmer besteht somit kein

Anspruch auf Vergütung der Normverbrauchsabgabe). Das deutsche Leasingunternehmen kann für den Anmeldungszeitraum Juni 2020 eine Vergütung der Normverbrauchsabgabe iHv 1.200 Euro (8% von 15.000 Euro) beanspruchen.

B.12.11. (Wieder-)Einfuhr

1275

Werden Kraftfahrzeuge, für welche eine Vergütung der Normverbrauchsabgabe nach § 12a NoVAG 1991 vorgenommen wurde, nach Österreich (rück-)verbracht und (neuerlich) zum Verkehr im Inland zugelassen, wird Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe nach § 1 Z 3 NoVAG 1991 ausgelöst (siehe Rz 438).

B.12.12. Zuständige Abgabenbehörde

1276

In jenen Fällen, in denen der Antragsteller ein Unternehmer im Sinne des § 2 UStG 1994 ist, ist das Finanzamt zuständig, welches auch für die Erhebung der Umsatzsteuer des Vergütungsberechtigten zuständig ist.

In allen anderen Fällen liegt die Zuständigkeit beim Finanzamt Österreich.

Randzahlen 1277 bis 1299: *derzeit frei*

B.13. Mitwirkung anderer Behörden (§ 13 NoVAG 1991)

B.13.1. Mitwirkung anderer Behörden (Allgemeines)

1300

In die Genehmigungsdatenbank werden vom Hersteller oder dessen Bevollmächtigten im Sinne des KFG 1967 (das sind die mittels Bescheid des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ermächtigten Generalimporteure sowie die bei den zuständigen Landesregierungen eingerichteten Landesprüfstellen) die Genehmigungsdaten oder die Typendaten von Kraftfahrzeugen, Anhängern oder Fahrgestellen eingetragen.

B.13.2. Mitwirkungspflicht der Zulassungsstellen

B.13.2.1. Allgemeines

1301

Die Zulassung erfolgt durch die Zulassungsstellen. Die Zulassungsstelle hat bei der Zulassung zum Verkehr im Inland zu überprüfen, ob gegen die Zulassung steuerliche Bedenken bestehen.

B.13.2.2. Genehmigungsdatenbank (VVO-GDB) seit 1. Juli 2007

1302

Die Genehmigungsdatenbank (GDB) nach § 30a KFG 1967 ist Teil der Zulassungsevidenz und wird vom Verband der Versicherungsunternehmen (VVO) betrieben. In der Genehmigungsdatenbank sind die Daten aller in Österreich genehmigten Kraftfahrzeuge erfasst. Diese Datenerfassung ist seit dem 1. Juli 2007 Voraussetzung für eine Zulassung eines Kraftfahrzeuges im Inland. Der Zugriff der Finanzämter auf diese Datenbank ermöglicht den Zulassungsstellen, auf einfachem Weg festzustellen, ob gegen eine Zulassung steuerliche Bedenken bestehen.

1303

Liegen keine Bedenken vor (Freigabe durch die Finanzämter), kann das Kraftfahrzeug zugelassen werden. Liegen hingegen Bedenken vor, hat der Zulassungswerber gegenüber dem zuständigen Finanzamt nachzuweisen, dass die Normverbrauchsabgabe entrichtet worden ist und keine Vergütung gemäß § 12 oder § 12a NoVAG 1991 stattgefunden hat. Sind die steuerlichen Bedenken ausgeräumt, kann der Zulassungswerber beim zuständigen Finanzamt die Zulassungssperre aufheben lassen. Gelingt dieser Nachweis nicht, hat der Zulassungswerber den Betrag in Höhe der voraussichtlichen Normverbrauchsabgabe zu entrichten.

1304

Wird das Kraftfahrzeug im Inland nicht zum Verkehr zugelassen, so ist grundsätzlich die entrichtete Normverbrauchsabgabe auf Antrag zu vergüten (siehe Rz 1200 bis 1221).

1305

Für Diplomaten gilt als Nachweis für die Befreiung von der Normverbrauchsabgabe nach § 3 Abs. 4 Z 3 NoVAG 1991 gegenüber der Zulassungsstelle die Bescheinigung des Bundesministeriums für europäische und internationale Angelegenheiten (siehe Rz 354 bis 371).

1306

Die erstmalige Zulassung in Österreich darf nur vorgenommen werden, wenn ein Genehmigungsdatensatz für das Kraftfahrzeug in der Genehmigungsdatenbank vorhanden ist und keine Zulassungssperre in der Datenbank eingetragen ist. Näheres zur Genehmigungsdatenbank bzw. zur Vornahme der steuerlichen Sperre und Freigabe kann dem Anhang entnommen werden (siehe Anhang I).

1307

Seit 1. Jänner 2008 ist eine erstmalige Zulassung ohne Eintrag in der Genehmigungsdatenbank nicht mehr möglich. Auch bei jenen Übergangsfällen, wo vor dem

1. Juli 2007 ein alter Typenschein ausgestellt wurde und die Zulassung vor dem 1. Jänner 2008 beantragt wurde, ist seit 1. Jänner 2008 ein Eintrag in der Genehmigungsdatenbank notwendig.

B.13.3. Bescheinigung des Bundesministeriums für europäische und internationale Angelegenheiten

1308

Unterliegt die Lieferung eines Kraftfahrzeuges an begünstigte Empfänger auf Grund des § 6 Abs. 1 Z 6 lit. d UStG 1994 oder vergleichbaren Vorschriften nicht der Umsatzsteuer, so unterliegt die Lieferung der Kraftfahrzeuge auch nicht der Normverbrauchsabgabe.

Zu den begünstigten Empfängern zählen (siehe Rz 351 bis 353).

- Diplomatische Missionen,
- berufskonsularische Vertretungen,
- ständige Vertretungen bei internationalen Organisationen, die ihren Amtssitz in Österreich haben, sowie
- die im diplomatischen oder berufskonsularischen Rang stehenden Mitglieder der genannten Einrichtungen.

Eine Zulassung darf nur dann vorgenommen werden, wenn eine Bescheinigung des Bundesministeriums für europäische und internationale Angelegenheiten vorliegt, dass das Kraftfahrzeug von der Normverbrauchsabgabe befreit ist.

B.13.4. Mitwirkung von Organen des Zollamts Österreich oder des Amts für Betrugsbekämpfung

1309

Werden Kraftfahrzeuge im Inland nicht zugelassen, so ist das Finanzamt Österreich berechtigt zu überprüfen, ob für diese Kraftfahrzeuge die Steuerpflicht gemäß § 1 Z 3 NoVAG 1991 entstanden ist. Bedient sich das Finanzamt Österreich dafür der Organe des Zollamts Österreich oder des Amts für Betrugsbekämpfung, so ist das Handeln dieser Organe in diesen Fällen dem Finanzamt Österreich zuzurechnen.

B.13.5. Bindungswirkung der Abgabenbehörde an Vorfragenentscheidungen anderer Behörden

1310

Wird über eine im Abgabenverfahren auftauchende Vorfrage von einer anderen Stelle, in deren Verfahren sie die Hauptfrage bildet, entschieden, so wirkt diese Entscheidung nur

innerhalb der Grenzen der Rechtskraft und erstreckt sich nur auf den Inhalt des Spruches, nicht auch auf die Entscheidungsgründe (vgl. *Ritz*, BAO-Kommentar, 3. Aufl., Tz 5 zu § 116).

Die Vorfrage ist somit bei einer anderen Stelle Gegenstand einer Absprache rechtsfeststellender oder rechtsgestaltender Natur (vgl. *Ritz*, BAO-Kommentar, 3. Aufl., Tz 1 zu § 116).

Bei der Abgabenbehörde kann nur Vorfrage sein, was bei einer anderen Stelle Hauptfrage ist und bei dieser anderen Stelle in ihrer Entscheidung Teil des Spruches ist. Daraus ergibt sich eine Bindungswirkung für die Abgabenbehörde nur soweit, als der Spruch der vorfragenentscheidenden Stelle reicht (vgl. *Stoll*, BAO-Kommentar, S 1322).

Eine Bindungswirkung für die Abgabenbehörde ergibt sich zum Beispiel bei „verurteilenden Straferkenntnissen“ (Bindung an Strafurteile):

Nach der VwGH-Judikatur ist die Abgabenbehörde an die im Spruch des die Partei betreffenden rechtskräftigen Strafurteils festgestellten Tatsachen bzw. an die tatsächlichen Feststellungen, auf denen dieser Spruch beruht, gebunden. Diese Bindung besteht auch hier grundsätzlich (wie bei sonstigen Vorfragenentscheidungen) nur an den Spruch, und nicht an die Entscheidungsgründe. Nach der Judikatur kommt die Bindung überdies nur bei Verurteilungen zum Tragen, nicht aber bei Freisprüchen, und auch nicht bei (vorzeitigen) Verfahrenseinstellungen (vgl. *Ritz*, BAO-Kommentar, 6. Aufl., Tz 14 zu § 116; *Kotschnigg*, SWK 20/21/1995, A 460).

Randzahlen 1311 bis 1319: *derzeit frei*

B.14. Verweisungen (§ 14 NoVAG 1991)

1320

Soweit im NoVAG 1991 auf andere Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

B.15. Inkrafttreten und Übergangsregelungen (§ 15 NoVAG 1991)

B.15.1. Inkrafttreten (Allgemeines)

1321

Das NoVAG 1991 ist auf Vorgänge nach dem 31. Dezember 1991 anzuwenden.

B.15.2. Umsatzsteuer von 32%

1322

Für Kraftfahrzeuge, die auf Grund einer Lieferung oder einer Einfuhr einem Umsatzsteuersatz von 32% unterzogen worden sind, ohne dass der Empfänger der Lieferung

oder der Importeur einen Vorsteuerabzug in Anspruch nehmen konnte, ist die erstmalige Zulassung zum Verkehr im Inland nicht abgabepflichtig. Für Kraftfahrzeuge, bei denen die gewerbliche Vermietung einem Umsatzsteuersatz von 32% unterliegt, ist die erstmalige Zulassung zum Verkehr im Inland nicht normverbrauchsabgabepflichtig.

B.15.3. Genehmigungsdatenbank

1323

Die Freigabe der Zulassungssperre durch die Finanzbehörde in der Genehmigungsdatenbank ist auf Vorgänge nach dem 30. Juni 2007 anzuwenden.

B.15.4. § 12a Abs. 1 und 2 NoVAG 1991 nach dem 31. Dezember 2015

1324

Die Vergütung der Normverbrauchsabgabe gemäß § 12a Abs. 1 und 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 118/2015 ist auf Vorgänge nach dem 31. Dezember 2015 anzuwenden (siehe Rz 1250 bis 1276).

B.15.5. § 6 NoVAG 1991 nach dem 31. Dezember 2019

1325

§ 6 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 89/2017 ist auch nach dem 31. Dezember 2019 weiterhin auf Kraftfahrzeuge anzuwenden, die im übrigen Unionsgebiet vor dem 1. Jänner 2020 zugelassen waren. Dies gilt weiters für Vorgänge gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 betreffend Kraftfahrzeuge, die bereits vor dem 1. Jänner 2020 im Inland zugelassen waren, aber nicht der Normverbrauchsabgabe unterlagen oder befreit waren. Diese Übergangsbestimmung gemäß § 15 Abs. 20 NoVAG 1991 ist aufgrund des § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 obsolet.

B.15.6. Kaufvertrag vor dem 1. Juni 2021

1326

Auf Kraftfahrzeuge, für die ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag vor dem 1. Juni 2021 abgeschlossen wurde und deren Lieferung gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991 (siehe Rz 400 ff) oder deren innergemeinschaftlicher Erwerb gemäß § 1 Z 2 NoVAG 1991 (siehe Rz 411 ff) vor dem 1. Mai 2022 erfolgt ist, kann die bis zum 30. Juni 2021 geltende Rechtslage angewendet werden.

1327

Ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag liegt im Sinne einer zivilrechtlichen Betrachtung dann vor, wenn es zu einer schriftlichen Einigung über Kaufpreis und Kaufgegenstand mit Abschlusswillen kommt.

© Bundesministerium für Finanzen

Kleinere Modifikationen am Kraftfahrzeug (Kaufgegenstand), wie der Austausch oder Einbau von leicht entfernbaren Zubehör- oder Einbauteilen (z.B. Autoradio, Sitzbezüge, Navigationsgeräte, typentsprechende Bereifung oder Felgen), die geringfügige Auswirkungen auf die Höhe des Kaufpreises haben, sind auch nach dem Abschluss des Kaufvertrages möglich.

Wird allerdings der Vertragsgegenstand grundlegend geändert, beispielsweise durch Änderungen an Fahrzeugteilen, die unmittelbar der Funktion als Kraftfahrzeug dienen und daher bei einer nachträglichen Änderung angezeigt und in den Genehmigungsnachweis eingetragen werden müssen (z.B. Motorisierung, Fahrgestell, Lenkrad, Karosserie, typfremde Bereifung oder Felgen), kommt es zu einer Novation gemäß § 1376 ABGB und es handelt sich somit nicht mehr um denselben Kaufvertrag. Findet die Novation nach dem für den Kaufvertragsabschluss notwendigen Tag statt, kann die Übergangsregelung nicht zur Anwendung kommen.

1328

Handelt es sich dabei um ein Kraftfahrzeug der Klasse N1, welches schon zuvor nach der bis 30. Juni 2021 geltenden Rechtslage aufgrund der Einstufung in der Kombinierten Nomenklatur nicht der Normverbrauchsabgabe unterlag, unterliegt es aufgrund der anzuwendenden Rechtslage nicht der Normverbrauchsabgabe (siehe Rz 523).

Auch bei einer Zulassung eines solchen Kraftfahrzeuges der Klasse N1 entsteht in analoger Betrachtung des § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 nicht die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe, da hierbei auf die Rechtslage im Zeitpunkt der erstmalig möglichen Erfüllung eines NoVA-Tatbestandes abzustellen ist.

Beispiel:

Ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag über ein Kraftfahrzeug der Klasse N1 (KN 8704) wird am 10. April 2021 abgeschlossen. Am 10. Februar 2022 erfolgt die Lieferung an den Erwerber. Am 20. Juli 2022 wird das Kraftfahrzeug auf den Erwerber zugelassen.

Da die Voraussetzungen der Übergangsregelung erfüllt werden, ist die bis 30. Juni 2021 geltende Rechtslage anzuwenden. Da das Kraftfahrzeug nach der bis 30. Juni 2021 geltenden Rechtslage aufgrund der Einstufung in der Kombinierten Nomenklatur (8704) nicht der Normverbrauchsabgabe unterlag, unterliegt die Lieferung am 10. Februar 2022 nicht der Normverbrauchsabgabe (siehe Rz 523). Auch eine spätere Zulassung dieses Kraftfahrzeuges löst nicht die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe aus.

1329

Wird das Kraftfahrzeug nach Abschluss des unwiderruflichen schriftlichen Kaufvertrags, allerdings vor dem Zeitpunkt der Lieferung bzw. des innergemeinschaftlichen Erwerbs, auf den Fahrzeughändler zugelassen und von der Normverbrauchsabgabe befreit genutzt (z.B. Vorführkraftfahrzeuge, Tageszulassungen, kurzfristige Vermietung), liegt keine Lieferung

gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991 oder kein innergemeinschaftlicher Erwerb gemäß § 1 Z 2 NoVAG 1991 vor, sondern eine Lieferung eines befreiten Kraftfahrzeuges gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991. Die Übergangsbestimmung kann somit in diesen Fällen nicht angewendet werden.

Beispiel 1:

Ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag über ein Kraftfahrzeug der Klasse N1 (KN 8704) wird am 10. April 2021 abgeschlossen. Am 15. Juli 2021 wird das Kraftfahrzeug ihm Rahmen einer Tageszulassung auf den Fahrzeughändler zugelassen. Am 10. Oktober 2021 erfolgt die Lieferung an den Erwerber.

Bei der Lieferung handelt es sich um eine Lieferung eines befreiten Kraftfahrzeuges gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991, weshalb die Übergangsbestimmung nicht angewendet werden kann. Die Lieferung unterliegt daher der Normverbrauchsabgabe. Da § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 auf Tageszulassungen nicht angewendet werden kann (siehe Rz 936), ist die Normverbrauchsabgabe anhand der Rechtslage zu bemessen, die im Zeitpunkt der neuerlichen Tatbestandserfüllung (10. Oktober 2021) in Geltung steht.

Beispiel 2:

Ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag über ein Kraftfahrzeug der Klasse N1 (KN 8704) wird am 10. April 2021 abgeschlossen. Am 15. Juli 2021 wird das Kraftfahrzeug als Vorführkraftfahrzeug auf den Fahrzeughändler zugelassen. Am 10. Oktober 2021 erfolgt die Lieferung an den Erwerber.

Bei der Lieferung handelt es sich um eine Lieferung eines befreiten Kraftfahrzeuges gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991, weshalb die Übergangsbestimmung nicht angewendet werden kann. Die Lieferung unterliegt daher der Normverbrauchsabgabe. Im Gegensatz zu Tageszulassungen (siehe Beispiel 1) wird bei Vorführkraftfahrzeugen die Regelung des § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 angewendet. Dies ändert jedoch nichts am Ergebnis, da die Normverbrauchsabgabe anhand der Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen befreiten Zulassung (15. Juli 2021) zu bemessen ist.

B.15.7. Kaufvertrag vor dem 1. Dezember 2019

1330

Auf Kraftfahrzeuge, für die ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag vor dem 1. Dezember 2019 abgeschlossen wurde und deren Lieferung gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991 oder deren innergemeinschaftlicher Erwerb gemäß § 1 Z 2 NoVAG 1991 vor dem 1. Juni 2020 erfolgt, kann die bis zum 31. Dezember 2019 geltende Rechtslage angewendet werden.

B.15.8. NEFZ

1331

Auf Kraftfahrzeuge, deren CO_2-Emissionen auch nach dem 31. Dezember 2019 ausschließlich nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus („NEFZ“) gemäß der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu

Reparatur- und Wartungsinformationen für Kraftfahrzeuge, ABl. Nr. L 199 vom 28. Juli 2008 S. 1, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 2018/1832, ABl. Nr. L 301 vom 27. November 2018 S. 1, zuletzt berichtigt durch ABl. Nr. L 339 vom 14. Dezember 2016 S. 12, ermittelt wurden und für die eine Ausnahmegenehmigung für Kraftfahrzeuge einer auslaufenden Serie im Sinne des Art. 27 der Richtlinie 2007/46/EG zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, ABl. Nr. L 263 vom 09.10.2007 S. 1 (nunmehr Art. 49 der Verordnung (EU) 2018/858 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. Nr. L 151 vom 14. Juni 2018 S. 1) erteilt wurde, findet § 6 Abs. 2 und 3 NoVAG 1991 idF des BGBl. I Nr. 89/2017 weiterhin Anwendung.

1332

Bei Kraftfahrzeugen auslaufender Serien, für welche aufgrund einer Ausnahmegenehmigung die CO_2-Emissionswerte ausschließlich nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus („NEFZ“) ermittelt wurden, ist das Vorliegen einer solchen Ausnahmegenehmigung durch den Abgabenschuldner nachzuweisen. Bei im Inland erteilten Ausnahmegenehmigungen ist die Genehmigungserteilung aus kraftfahrrechtlicher Sicht grundsätzlich in der Genehmigungsdatenbank in den Feldern 331 – „Ausnahmen“ und 371 – „behördliche Eintragungen“ zu erfassen. Daneben kann ein Nachweis durch die Vorlage des Genehmigungsbescheides oder die Eintragung in einem anderen behördlichen Zulassungs- bzw. Genehmigungsdokument, aus welchem die Erteilung der Ausnahmegenehmigung für dieses konkrete Kraftfahrzeug hervorgeht, erbracht werden.

Die Bestätigung eines Herstellers, dass es sich um ein Kraftfahrzeug einer auslaufenden Serie handelt, ist kein ausreichender Nachweis für das Vorliegen einer Ausnahmegenehmigung für auslaufende Serien.

Randzahlen 1333 bis 1349: *derzeit frei*

B.16. Vollziehung (§ 16 NoVAG 1991)

1350

Mit der Vollziehung des NoVAG 1991 ist der Bundesminister für Finanzen betraut.

Hinsichtlich des § 13 NoVAG 1991 (Mitwirkung anderer Behörden) ist der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mit der Vollziehung betraut, und hinsichtlich des § 3

Abs. 4 Z 3 NoVAG 1991 (Lieferungen an begünstigte Empfänger) der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für europäische und internationale Angelegenheiten.

© Bundesministerium für Finanzen

C. Kraftfahrzeugsteuer (KfzStG 1992)

C.1. Steuergegenstand (§ 1 KfzStG 1992)

C.1.1. Allgemeines

1351

Der Kraftfahrzeugsteuer unterliegen

- in einem inländischen Zulassungsverfahren zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht (hzGG) von mehr als 3,5 Tonnen,
- in einem inländischen Zulassungsverfahren zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge, die kraftfahrrechtlich als Zugmaschine oder Motorkarren genehmigt sind, unabhängig von ihrem höchsten zulässigen Gesamtgewicht,
- sonstige in einem inländischen Zulassungsverfahren zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge, die nicht der motorbezogenen Versicherungssteuer gemäß § 6 Abs. 3 VersStG 1953 unterliegen (zur motorbezogenen Versicherungssteuer siehe Rz 1620 bis 1622),
- in einem ausländischen Zulassungsverfahren zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland verwendet werden,
- Kraftfahrzeuge, welche widerrechtlich auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden,
- Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen.

1352

Gegenstand der Kraftfahrzeugbesteuerung ist das Kraftfahrzeug. Daraus ergibt sich, dass es unerheblich ist, ob es sich bei der Person des Steuerpflichtigen um einen Unternehmer oder Nichtunternehmer handelt. Zum Beispiel wird auch ein Nichtunternehmer mit einem Wohnmobil über 3,5 Tonnen kraftfahrzeugsteuerpflichtig.

Ausgenommen von der Kraftfahrzeugsteuer sind in einem inländischen Zulassungsverfahren zum Verkehr zugelassene

- Krafträder, Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen, sowie
- alle übrigen Arten von Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen (ausgenommen Zugmaschinen und Motorkarren),

wenn sie haftpflichtversichert sind; diese Kraftfahrzeuge unterliegen gemäß § 6 Abs. 3 VersStG 1953 der motorbezogenen Versicherungssteuer.

Kraftfahrzeuge, die von der Zulassungspflicht ausgenommen sind, unterliegen nicht der Kraftfahrzeugsteuer (z.B. Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als

© Bundesministerium für Finanzen

10 km/h und mit solchen Kraftfahrzeugen gezogene Anhänger; ausländische Kraftfahrzeuge, die nach den jeweiligen nationalen Zulassungsvorschriften keinem Zulassungsverfahren unterliegen; Kraftfahrzeuge, die ausschließlich anders als auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden, wie z.B. Kraftfahrzeuge, die auf einem Anhänger durch Österreich durchgeführt werden).

Überzählige Anhänger (siehe Rz 1358 bis 1366) sind steuerbar, allerdings auf Grund von § 1 Abs. 2 KfzStG 1992 befreit.

1353

Das KfzStG 1992 knüpft die Steuerpflicht an die Tatsache der Zulassung eines Kraftfahrzeuges zum Verkehr. Besteuert wird allerdings der durch die Zulassung bewirkte Dauerzustand, nämlich das Recht, ein Kraftfahrzeug im Rahmen der bestehenden Vorschriften auf Straßen mit öffentlichem Verkehr zu verwenden oder anderen Personen zur Verwendung zu überlassen. Eine zeitweilige andersartige Verwendung eines Kraftfahrzeuges (z.B. Garagierung in einer privaten Garage) ändert weder etwas an der Steuerpflicht noch an deren Dauer. Die Kraftfahrzeugsteuer ist grundsätzlich eine Steuer, die nicht für das Benützen von Straßen erhoben wird, sondern für das Halten eines Kraftfahrzeuges, unabhängig vom Ausmaß der Straßenbenützung durch den Zulassungsbesitzer (siehe aber auch Rz 1420 ff).

1354

Für die Einstufung als Kraftrad, Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen ist der Typenschein, die gültige EG/EU-Übereinstimmungsbescheinigung oder der Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank bei Kraftfahrzeugen mit EG/EU-Betriebserlaubnis bzw. der Bescheid über die Einzelgenehmigung maßgebend. Diese Einstufung wird in die Zulassungsbescheinigung übernommen.

1355

Die Verwendung von Kraftfahrzeugen und Anhängern auf Straßen mit öffentlichem Verkehr ist grundsätzlich nur nach Zulassung gemäß den §§ 36 ff KFG 1967 bzw. besonderer behördlicher Genehmigung und nach Zuweisung eines behördlichen Kennzeichens (§ 48 KFG 1967) erlaubt. Unter der Zulassung ist die behördliche Registrierung (Anmeldung) eines Kraftfahrzeuges oder eines Anhängers zu verstehen.

Die Zulassungsverpflichtung eines im Inland verwendeten Kraftfahrzeuges ist nach den Bestimmungen des VIII. Abschnittes (§§ 79 bis 86) des KFG 1967 zu beurteilen. Kraftfahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen, die von keinem der in § 82 Abs. 1 KFG 1967 angeführten Staaten zugelassen sind, dürfen nur verwendet werden, wenn sie gemäß § 38 KFG 1967 vorübergehend zugelassen sind; ihre Verwendung ist jedoch während der drei

unmittelbar auf ihre Einbringung in das Bundesgebiet folgenden Tage zulässig (vgl. § 82 Abs. 2 KFG 1967).

1356

Anknüpfungspunkt für die Kraftfahrzeugsteuer ist das einzelne Kraftfahrzeug und nicht eine Fahrzeugkombination (VwGH 18.12.2006, 2006/16/0182); so stellen zum Beispiel sowohl eine Zugmaschine als auch ein Anhänger jeweils ein eigenes Kraftfahrzeug dar.

C.1.2. Widerrechtliche Verwendung (§ 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992)

1357

Nach § 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992 unterliegt der Kraftfahrzeugsteuer die Verwendung eines nicht im Inland zugelassenen Kraftfahrzeuges im Inland, welches nach den Vorschriften des KFG 1967 zuzulassen wäre.

Bei Lastkraftwagen über 12 Tonnen höchstem zulässigem Gesamtgewicht besagt die Wegekosten-RL (Eurovignetten-RL, Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20. Juli 1999 S. 42, zuletzt geändert durch Richtlinie 2013/22/EU, ABl. Nr. L 158 vom 10. Juni 2013 S. 356, in der Fassung der Berichtigung ABl. Nr. C 194 vom 01. Juni 2016 S. 15), dass eine Vorschreibung der Kraftfahrzeugsteuer ausschließlich dem Zulassungsstaat gestattet ist. Diese Regelung kann nicht durch eine Feststellung der Finanzbehörde, dass die Zulassung in einem anderen Mitgliedstaat erfolgen hätte müssen, unterlaufen werden (EuGH 02.07.2002, C-115/00).

Nähere Ausführungen zur Verwendung von Kraftfahrzeugen im Inland mit ausländischem Kennzeichen siehe Rz 36 bis 64.

C.1.3. Überzählige Anhänger (§ 1 Abs. 2 KfzStG 1992)

1358

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz besteuert grundsätzlich jedes einzelne Kraftfahrzeug (jeden einzelnen Anhänger); die Bestimmung des § 1 Abs. 2 Z 2 KfzStG 1992 normiert die Ausnahme von diesem Grundsatz und ist entsprechend eng auszulegen.

1359

Als nicht zu besteuernde überzählige Anhänger kommen nur steuerbare Anhänger bzw. Sattelanhänger in Betracht, die rein rechnerisch nicht zum selben Zeitpunkt von Zugfahrzeugen desselben Steuerschuldners gezogen werden können, weil ein Ungleichgewicht zwischen der Anzahl der Anhänger und der Anzahl der Zugfahrzeuge besteht. Anhänger, die von einem Kraftfahrzeug eines anderen Steuerschuldners gezogen werden, sind aus der Berechnung auszuscheiden. Der Steuerschuldner muss mindestens ein

© Bundesministerium für Finanzen

steuerbares ziehendes Kraftfahrzeug und zwei steuerbare Anhänger haben, um die Steuerbefreiung in Anspruch nehmen zu können.

Beispiel:

Ein Unternehmer hat einen Spezialanhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 30 Tonnen für sein Unternehmen. Er hat kein entsprechendes Zugfahrzeug; wenn er den Anhänger verwendet, mietet er ein entsprechendes Zugfahrzeug an. Der Anhänger ist nicht als überzähliger Anhänger von der Kraftfahrzeugsteuer befreit.

1360

Vorgangsweise bei der Feststellung der überzähligen Anhänger jeweils am 1. eines Kalendermonats, für die keine Steuer zu erheben ist:

1. Feststellung der Anzahl der steuerpflichtigen Sattelzugfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen,
2. Feststellung der Anzahl der anderen ziehenden steuerpflichtigen Kraftfahrzeuge (Lkw, Zugmaschinen, Motorkarren usw.) mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen,
3. Feststellung der Anzahl der Sattelanhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen,
4. Feststellung der Anzahl der anderen Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen,
5. Differenz von Punkt 3 minus Punkt 1 und Punkt 4 minus Punkt 2 ergibt Überbestand an Anhängern,
6. Nichterhebung der Steuer für den jeweils zum 1. eines Monats festgestellten Überbestand an Anhängern (Sattelanhängern), aufsteigend von dem Anhänger, der die niedrigste Bemessungsgrundlage aufweist.

Beispiele:

Ein Sattelzugfahrzeug, zwei ziehende Lastkraftwagen, zwei Sattelanhänger mit 20 und 25 Tonnen höchstem zulässigem Gesamtgewicht (jeweils nach Abzug der Sattellast), ein anderer Anhänger mit 15 Tonnen höchstem zulässigem Gesamtgewicht:

Ein Sattelanhänger ist überzählig, daher ist für den 20-Tonnen-Sattelanhänger keine Steuer zu erheben.

Zwei ziehende Kraftfahrzeuge, drei Anhänger mit 9, 7 und 5 Tonnen höchstem zulässigem Gesamtgewicht:

Ein Anhänger ist überzählig; für den 5-Tonnen-Anhänger ist keine Steuer zu erheben.

Zwei ziehende Kraftfahrzeuge, vier Anhänger mit 18, 17, 15 und 5 Tonnen höchstem zulässigem Gesamtgewicht. Anhänger mit 18 Tonnen und 5 Tonnen unter Wechselkennzeichen:

© Bundesministerium für Finanzen

Ein Anhänger ist überzählig; für den 15-Tonnen-Anhänger ist keine Steuer zu erheben, der 5-Tonnen-Anhänger ist frei, weil er unter einem Wechselkennzeichen angemeldet ist (siehe Rz 1427 bis 1432).

1361

Bei der Berechnung des Überbestandes sind gemietete Anhänger, welche nicht für den Mieter (= Verwender) zugelassen sind, auszuscheiden (vgl. VwGH 17.10.2012, 2010/16/0056). Die vom Vermieter (= Zulassungsbesitzer) an andere Unternehmer vermieteten Anhänger unterliegen der Kraftfahrzeugsteuer beim Vermieter.

1362

Als Kraftfahrzeug eines „anderen Steuerschuldners" (§ 1 Abs. 2 dritter Satz KfzStG 1992) ist nicht bloß ein Kraftfahrzeug eines anderen „inländischen“ Steuerschuldners, sondern richtlinienkonform auch ein Kraftfahrzeug eines anderen Steuerschuldners aus einem anderen EU-Mitgliedstaat zu interpretieren (vgl. VwGH 18.05.2006, 2005/16/0282), unabhängig davon, ob der Anhänger in Österreich oder im Ausland verwendet wird.

1363

Anhänger, die von einem Kraftfahrzeug eines anderen Steuerschuldners gezogen werden, sind bei der Feststellung der überzähligen Anhänger nicht zu berücksichtigen. Sie unterliegen in jedem Kalendermonat, in dem diese Verwendung erfolgt, der Steuer.

Beispiel 1:

Ein ziehendes Kraftfahrzeug, zwei Anhänger mit 10 und 18 Tonnen höchstem zulässigem Gesamtgewicht. Am 1. Jänner 2021 wird der Anhänger mit 10 Tonnen einem anderen Zulassungsbesitzer zur Durchführung einer Güterbeförderung überlassen:

Im Jänner 2021 gibt es somit keinen überzähligen Anhänger.

Beispiel 2:

Ein österreichisches Unternehmen mit zwei Sattelzugfahrzeugen und zwei ziehenden Kraftfahrzeugen hat acht Sattelanhänger und zehn Anhänger. Sämtliche überzähligen Sattelanhänger und Anhänger sind an andere in- und ausländische Frächter vermietet.

Grundsätzlich sind sechs Sattelanhänger und acht Anhänger überzählig. Da diese vermietet sind, hat das österreichische Unternehmen für sämtliche Sattelanhänger und Anhänger in Österreich Kraftfahrzeugsteuer zu entrichten.

1364

Bei Anhängern, welche dieselbe niedrigere Bemessungsgrundlage aufweisen, ist für einen von diesen (gegebenenfalls für mehrere) die Steuer nicht zu erheben.

Beispiel:

Zwei ziehende Kraftfahrzeuge, vier Anhänger mit 15, 11, 11 und 11 Tonnen höchstem zulässigem Gesamtgewicht. Die Steuer ist zu entrichten für den Anhänger mit 15 Tonnen und einen Anhänger mit 11 Tonnen.

© Bundesministerium für Finanzen

1365

Es ist jeweils der am 1. eines Kalendermonats bestehende Fahrzeugbestand für die Feststellung heranzuziehen, um zu ermitteln, für welche Anhänger bzw. Sattelanhänger im betreffenden Monat keine Steuer zu erheben ist.

Beispiel:

1 ziehendes Kraftfahrzeug, Anhänger A 16 Tonnen, Anhänger B 15 Tonnen und Anhänger C 10 Tonnen höchstes zulässiges Gesamtgewicht. Anhänger C wird am 25. Jänner abgemeldet, ein weiterer Anhänger D am 27. Jänner zugelassen.

Steuerberechnung:

Für Anhänger A ist die volle Monatssteuer zu entrichten.

Für Anhänger B und C ist im Jänner keine Steuer zu erheben (zu Monatsbeginn sind Anhänger B und C überzählig).

Für Anhänger D ist vom 27. Jänner bis 31. Jänner Steuer zu entrichten. Die Befreiung als überzähliger Anhänger setzt mit 1. Februar ein.

1366

Die Regelung für „überzählige Anhänger“ ist auf im Ausland zugelassene Kraftfahrzeuge, die die Steuer tageweise zu entrichten haben, nicht anwendbar.

Randzahlen 1367 bis 1399: *derzeit frei*

C.2. Steuerbefreiungen (§ 2 KfzStG 1992)

C.2.1. Geltendmachung der Steuerbefreiungen

1400

Stellt eine Befreiungsbestimmung auf die ausschließliche oder vorwiegende Verwendung des Kraftfahrzeuges für einen bestimmten Zweck ab, ist diese Voraussetzung nur erfüllt, wenn das Kraftfahrzeug zu mehr als 80% für den bezeichneten Zweck verwendet wird.

Die Steuerbefreiungen werden, falls bei den jeweiligen Befreiungstatbeständen keine Sonderregeln zur Anwendung kommen, grundsätzlich durch Unterlassung der Selbstberechnung (konkludent) geltend gemacht. Die Anwendung einer Steuerbefreiung auf ein Kraftfahrzeug ist weder anzeigepflichtig noch sind steuerbefreite Kraftfahrzeuge in der Kraftfahrzeugsteuer-Jahreserklärung anzuführen.

Tritt der Befreiungstatbestand erst nach einer Steuerpflicht ein, so wird die Befreiung grundsätzlich ab dem Tag des Vorliegens der Befreiungsvoraussetzungen wirksam (§ 4 Abs. 3 KfzStG 1992). Die Selbstberechnung und Entrichtung muss noch bis zu diesem Tag durchgeführt werden und kann ab diesem Tag unterbleiben (siehe Rz 1480).

© Bundesministerium für Finanzen

C.2.2. Befreiungstatbestände im Einzelnen

1401

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Befreiungstatbestände in der motorbezogenen Versicherungssteuer inhaltlich den Befreiungstatbeständen des KfzStG 1992, die sich auf Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen beziehen, entsprechen. Die Ausführungen zur Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer sind somit sinngemäß auch für die motorbezogene Versicherungssteuer anzuwenden.

> *Beispiele:*
>
> *Die im Inland zugelassenen Krankenwagen, Mietwagen, Taxiwagen sind üblicherweise Personenkraftwagen und unterliegen als solche nicht der Kraftfahrzeugsteuer, sondern aufgrund der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung(spflicht) der motorbezogenen Versicherungssteuer und sind daher gegebenenfalls von der motorbezogenen Versicherungssteuer befreit.*
>
> *Die im Inland zugelassenen Lkw oder auch Anhänger unterliegen nicht der motorbezogenen Versicherungssteuer, sodass entsprechende Befreiungstatbestände im Regime der motorbezogenen Versicherungssteuer fehlen.*

Der aus diesen Gründen kürzere Katalog der Befreiungstatbestände von der motorbezogenen Versicherungssteuer (Gegenstand sind Krafträder und Pkw) ist im längeren Katalog der Kraftfahrzeugsteuer-Befreiungstatbestände (Gegenstand sind Lkw, Zugmaschinen, Motorkarren, Krafträder, Pkw, Anhänger) enthalten. Die nachfolgenden Ausführungen zur Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer sind somit sinngemäß auch für die motorbezogene Versicherungssteuer anzuwenden.

Die Befreiungstatbestände von der Normverbrauchsabgabe korrelieren hingegen nur teilweise damit.

C.2.2.1. Kraftfahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Justizwache und des Bundesheeres (§ 2 Abs. 1 Z 1 KfzStG 1992)

1402

Steuerfrei sind Kraftfahrzeuge, die für Gebietskörperschaften (Bund, Länder und Gemeinden) zugelassen und zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Justizwache oder des Bundesheeres bestimmt sind. Näheres zur Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer siehe Rz 130 ff.

C.2.2.2. Kraftfahrzeuge für die Feuerwehr, den Rettungsdienst sowie Krankenwagen (§ 2 Abs. 1 Z 2 KfzStG 1992)

1403

Steuerfrei sind Kraftfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend für die Feuerwehr, für den Rettungsdienst oder als Krankenwagen bestimmt sind.

Näheres zur Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer für Kraftfahrzeuge der Feuerwehr siehe Rz 123 bis 129.

Näheres zur Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer für Kraftfahrzeuge der Rettungsdienste und für Krankenwagen siehe Rz 109 bis 122.

C.2.2.3. Kraftfahrzeuge mit Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen (§ 2 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992)

1404

Steuerbefreit sind Kraftfahrzeuge, die mit Probefahrtkennzeichen oder Überstellungskennzeichen verwendet werden.

C.2.2.3.1. Probefahrtkennzeichen

1405

Probefahrten (§ 45 Abs. 1 KFG 1967) mit nicht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen oder Anhängern dürfen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur mit Bewilligung der Bezirksverwaltungsbehörde durchgeführt werden.

Näheres zur allgemeinen kraftfahrrechtlichen Definition von Probefahrten und Probefahrtkennzeichen siehe Rz 25 ff.

1406

Die Befreiung gemäß § 2 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992 für Probefahrten steht nicht zu, wenn der Nachweis über die Verwendung (§ 45 Abs. 6 KFG 1967) nicht geführt wird, erforderliche Eintragungen nicht vorgenommen werden oder die Aufzeichnungen (Fahrtenbuch) nicht beigebracht werden können.

Unterlagen, die für die Abgabenerhebung von Bedeutung sind, sind gemäß § 132 Abs. 1 BAO sieben Jahre ab dem Schluss des Kalenderjahres, auf das sie sich beziehen, aufzubewahren. Da die Steuerbefreiung für Kraftfahrzeuge, die mit Probefahrtkennzeichen benützt werden (§ 2 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992), unter anderem nur dann greift, wenn der entsprechende Nachweis gemäß § 45 Abs. 6 KFG 1967 geführt wird, ist dieser Nachweis für die Abgabenerhebung von Bedeutung; es kommt daher die abgabenrechtliche siebenjährige Aufbewahrungsfrist zum Tragen. Kraftfahrrechtliche Fristen, wie beispielsweise die dreijährige Aufbewahrungsfrist gemäß § 45 Abs. 6 KFG 1967, sind für steuerliche Zwecke nicht maßgeblich.

© Bundesministerium für Finanzen

C.2.2.3.2. Überstellungskennzeichen

1407

Überstellungsfahrten (§ 49 Abs. 1 KFG 1967) sind Fahrten, die zur Überstellung des Kraftfahrzeuges oder Anhängers an einen anderen Ort erforderlich sind.

Näheres zur allgemeinen kraftfahrrechtlichen Definition von Überstellungsfahrten und Überstellungskennzeichen siehe Rz 32 f.

C.2.2.3.3. Missbräuchliche Verwendung von Probefahrt- und Überstellungskennzeichen

1408

Die Steuerbefreiung stellt nicht auf ein bestimmtes Ausmaß der Verwendung ab. Die Abgabenbehörde darf daher die Steuerbefreiung auch dann nicht versagen, wenn Grund zur Annahme besteht, dass ein solches Kennzeichen unrechtmäßig erteilt wurde, solange tatsächlich Probe- oder Überstellungsfahrten durchgeführt werden.

Werden Fahrten mit solchen Kennzeichen entgegen den Verwendungsauflagen durchgeführt (z.B. Urlaubsfahrt), fehlt dem betreffenden Kraftfahrzeug die kraftfahrrechtlich erforderliche Zulassung für die Verwendung auf Straßen mit öffentlichem Verkehr und liegt sohin eine abgabenpflichtige widerrechtliche Verwendung (§ 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992) vor.

Bei begründetem Verdacht einer Übertretung der vorgeschriebenen Auflagen für die Zulassung oder Bewilligung einer Probe- oder Überstellungsfahrt ist die Abgabenbehörde berechtigt, die Bezirksverwaltungsbehörde zu verständigen (vgl. § 48b Abs. 2 BAO).

Wird das Gewerbe nach § 45 Abs. 3 KFG 1967, für welches die Bewilligung erteilt wurde, ruhend gestellt, aufgegeben oder wird die Gewerbeberechtigung entzogen, sind die Voraussetzungen für die Erteilung einer Probefahrtbewilligung nicht mehr gegeben. Auch darüber kann die Bezirksverwaltungsbehörde in Kenntnis gesetzt werden.

1409

Wird ein Probefahrtkennzeichen innerhalb desselben Besteuerungszeitraumes von mehreren Verwendern auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland benutzt, ohne dass Probefahrten durchgeführt werden (widerrechtliche Verwendung siehe Rz 36 bis 64), ist die Kraftfahrzeugsteuer jedem Verwender – auch für denselben Zeitraum – vorzuschreiben.

C.2.2.4. Omnibusse, Mietwagen und Taxis (§ 2 Abs. 1 Z 4 KfzStG 1992)

1410

Steuerfrei sind Omnibusse der Fahrzeugklassen M2 und M3 sowie Kraftfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend im Mietwagen- und Taxigewerbe verwendet werden.

C.2.2.4.1. Mietwagen und Taxis

1411

Näheres zur Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer für Kraftfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend im Mietwagen- und Taxigewerbe verwendet werden siehe Rz 143 bis 152.

C.2.2.4.2. Omnibusse

1412

Omnibusse sind Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung zur Beförderung von Personen bestimmt sind und außer dem Lenkerplatz für mehr als acht Personen Plätze aufweisen (§ 2 Z 7 KFG 1967). Omnibusse der Klasse M2 haben eine zulässige Gesamtmasse bis zu 5.000 kg. Omnibusse der Klasse M3 haben eine zulässige Gesamtmasse über 5.000 kg (§ 3 Abs. 1 Z 2.1.2. KFG 1967).

Omnibusse sind unabhängig von ihrer Verwendung jedenfalls steuerfrei. Ob eine Gewerbeberechtigung vorliegt, ist daher nicht von Bedeutung.

C.2.2.5. Invalidenkraftfahrzeuge (§ 2 Abs. 1 Z 5 KfzStG 1992)

1413

Die Kategorie „Invalidenkraftfahrzeug“ wurde durch die 31. KFG-Novelle (BGBl. I Nr. 43/2013) mit 26. Februar 2013 ersatzlos gestrichen und ist daher faktisch als gegenstandslos bzw. „totes Recht“ zu betrachten. In den Gesetzesmaterialien war seinerzeit von elf betroffenen, in der Zulassungsstatistik aufscheinenden Kraftfahrzeugtypen die Rede. Mittlerweile scheinen derartige Kraftfahrzeuge in der Zulassungsstatistik nicht mehr gesondert auf.

Steuerfrei bleiben aufgrund der Übergangsbestimmung des § 132 Abs. 29 Z 2 KFG 1967 vor diesem Datum bereits als Invalidenkraftfahrzeuge genehmigte oder zugelassene Kraftfahrzeuge. Ab diesem Datum neu zugelassene Kraftfahrzeuge, die in diese Kategorie gefallen wären, sind nicht befreit.

C.2.2.6. Krafträder, deren Hubraum 100 cm^3 nicht übersteigt (§ 2 Abs. 1 Z 6 KfzStG 1992)

1414

Steuerfrei sind Krafträder mit einem Hubraum von 100 cm^3 oder weniger. Der in Feld P1 der Zulassungsbescheinigung angegebene Wert ist für die Beurteilung maßgeblich.

Zum Begriff des Hubraums siehe Rz 12.

C.2.2.7. Zugmaschinen und Motorkarren sowie Anhänger für die Land- und Forstwirtschaft (§ 2 Abs. 1 Z 7 KfzStG 1992)

1415

Steuerfrei sind Zugmaschinen, Motorkarren und ausschließlich von jenen gezogene Anhänger, die ausschließlich oder vorwiegend in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben verwendet werden (siehe Rz 1400). Im Feld A4 (Verwendungsbestimmung) der Zulassungsbescheinigung ist der Code „10“ eingetragen. Feld J (Klasse/Fahrzeugart) enthält entweder eine Buchstaben-Zahlen-Kombination, die mit „T“ (land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern), „C“ (land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Gleisketten) oder „R“ (land- und forstwirtschaftliche Anhänger) beginnt oder einen entsprechenden beschreibenden Vermerk.

Der Befreiungstatbestand ist erfüllt, wenn der Zulassungsbesitzer des Kraftfahrzeuges oder Anhängers einen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb im Sinne des Einkommensteuerrechts hat und das Kraftfahrzeug oder der Anhänger ausschließlich oder vorwiegend in diesem Betrieb verwendet wird.

1416

Ist der Zulassungsbesitzer eine natürliche Person, die einen Gewerbebetrieb im Sinne des Einkommensteuerrechts hat, zu dessen Betriebsvermögen das Kraftfahrzeug oder der Anhänger gehört, ist die Steuerbefreiung ausgeschlossen. Dies gilt selbst dann, wenn der Zulassungsbesitzer das Kraftfahrzeug oder den Anhänger für land- und forstwirtschaftliche Arbeiten in seinem Gewerbebetrieb oder in einem land- und forstwirtschaftlichen Betrieb oder Gewerbebetrieb eines Dritten verwendet (VwGH 21.01.1998, 97/16/0514; VwGH 21.05.2007, 2006/16/0137).

1417

Ist Zulassungsbesitzer ein Gewerbebetrieb kraft Rechtsform, dessen Betriebsgegenstand allerdings die Land- und Forstwirtschaft ist (z.B. Ackerbau-GmbH, Weinbau-GmbH), und verwendet er das Kraftfahrzeug oder den Anhänger in seinem Betrieb, ist die Steuerbefreiung anwendbar.

Ebenso ist die Steuerbefreiung anwendbar, wenn

- der Zulassungsbesitzer des Kraftfahrzeuges oder Anhängers eine Personengesellschaft oder eine Genossenschaft ist (z.B. Maschinenring) und
- das Kraftfahrzeug oder der Anhänger ausschließlich oder vorwiegend (daher mehr als 80%) in den einkommensteuerrechtlich als land- und forstwirtschaftliche Betriebe einzustufenden Betrieben der Gesellschafter der Personengesellschaft bzw. der Genossenschafter verwendet wird.

© Bundesministerium für Finanzen

C.2.2.8. Arbeitsmaschinen (§ 2 Abs. 1 Z 8 KfzStG 1992)

1418

Von der Kraftfahrzeugsteuer sind gemäß § 2 Abs. 1 Z 8 KfzStG 1992 selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Anhänger-Arbeitsmaschinen befreit.

Selbstfahrende Arbeitsmaschine ist ein Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straßen bestehenden Arbeitsvorgängen bestimmt ist (§ 2 Z 21 KFG 1967) (siehe Rz 31 sowie Rz 1400).

Anhänger-Arbeitsmaschine ist eine als Anhänger ausgebildete Arbeitsmaschine, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straßen bestehenden Arbeitsvorgängen bestimmt ist (§ 2 Z 22 KFG 1967).

In Feld J (Klasse/Fahrzeugart) der Zulassungsbescheinigung muss der zutreffende Begriff (selbstfahrende Arbeitsmaschine oder Anhänger-Arbeitsmaschine) eingetragen sein.

> *Beispiele:*
>
> *Ein Gülleanhänger für land- und forstwirtschaftliche Betriebe erfüllt wegen der fehlenden Eintragung von „Anhänger-Arbeitsmaschine“ in Feld J der Zulassungsbescheinigung nicht die Voraussetzungen für die Befreiung. Wenn dieser Anhänger allerdings ausschließlich von einer Zugmaschine oder einem Motorkarren, welche ausschließlich oder vorwiegend in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben verwendet werden, gezogen wird, kann die Befreiung gemäß § 2 Abs. 1 Z 7 KfzStG 1992 angewendet werden (siehe Rz 1415 ff).*
>
> *Ein Lkw, an den im Winter ein Schneepflug montiert wird, erfüllt wegen der fehlenden Eintragung von „selbstf. Arbeitsmaschine“ in Feld J der Zulassungsbescheinigung nicht die Voraussetzungen für die Befreiung.*

C.2.2.9. Emissionsfreie Antriebsarten (§ 2 Abs. 1 Z 9 KfzStG 1992)

1419

Mit Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022 (Rechtslage seit 1. Jänner 2023), wurde die Befreiungsbestimmung in § 2 Abs. 1 Z 9 KfzStG 1992 inhaltlich an § 3 Abs. 1 Z 1 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 angeglichen, wonach Kraftfahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind, die auf Grund ihres Antriebes (insbesondere Elektro- oder Wasserstoffantrieb) einen CO_2-Emissionswert von 0 g/km aufweisen.

Bis zum 31. Dezember 2022 wurden gemäß § 2 Abs. 1 Z 9 KfzStG 1992 Kraftfahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer befreit, die ausschließlich mit einem Elektromotor angetrieben werden.

Näheres zur Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer für Kraftfahrzeuge, die ausschließlich elektrisch angetrieben werden bzw. für Kraftfahrzeuge mit ausschließlich emissionsfreien Antriebsarten siehe Rz 100 bis 108.

C.2.2.10. Hinterlegung von Zulassungsbescheinigung und Kennzeichentafeln (§ 2 Abs. 1 Z 10 KfzStG 1992)

1420

Steuerfrei sind Kraftfahrzeuge, für welche die Zulassungsbescheinigung und die Kennzeichentafeln bei der Zulassungsbehörde für eine bestimmte Mindestdauer körperlich hinterlegt werden. Die Steuerbefreiung beginnt mit dem auf die Hinterlegung folgenden Tag und endet mit dem Tag, welcher der Wiederausfolgung vorangeht.

Die erforderliche Hinterlegungsdauer beträgt

- bei Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen mindestens 10 Tage,
- bei anderen Kraftfahrzeugen mindestens 45 Tage.

Der Tag der Hinterlegung und der Tag der Wiederausfolgung werden nicht in die Frist einbezogen.

> *Beispiel:*
>
> *Für ein Cabrio werden jedes Jahr vom 1. Oktober bis zum 30. April des Folgejahres die Zulassungsbescheinigung und die Kraftfahrzeug-Kennzeichen bei der Zulassungsbehörde hinterlegt und das Cabrio garagiert. Die Steuerbefreiung beginnt mit dem auf die Hinterlegung folgenden Tag (somit mit dem 2. Oktober) und endet mit dem der Wiederausfolgung vorangehenden Tag (somit mit dem 29. April). Für den Zeitraum von 30. April bis 1. Oktober besteht somit die Steuerpflicht.*

1421

Werden für ein Kraftfahrzeug die Zulassungsbescheinigung und die Kennzeichentafeln hinterlegt und wird das Kraftfahrzeug innerhalb des Mindesthinterlegungszeitraumes (10 bzw. 45 Tage, siehe Rz 1420) abgemeldet oder erlischt die Zulassung aus sonstigem Grund, ist eine Voraussetzung (Hinterlegung der Zulassungsbescheinigung und der Kennzeichentafeln für einen bestimmten Zeitraum) für die Befreiungsbestimmung nicht erfüllt und kann die Befreiung daher nicht in Anspruch genommen werden. Der Grund der Abmeldung (z.B. Verkauf, Stilllegung) ist ebenso irrelevant wie der Umstand, dass gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt eine neuerliche Zulassung erfolgt.

1422

Steuerbefreite Kraftfahrzeuge bleiben nach § 2 Abs. 1 Z 10 KfzStG 1992 während des gesamten Hinterlegungszeitraums zugelassen. Die Zulassung erlischt daher nicht. Vielmehr

wird durch die Hinterlegung sichergestellt, dass das Kraftfahrzeug während dieses Zeitraums nicht verwendet wird. Aus diesem Grund wird auf die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer verzichtet. Das Kraftfahrzeug darf daher während dieses Zeitraums auch nicht verwendet werden (etwa mit vorhandenen Wechselkennzeichen oder ausländischen Kennzeichen).

Beispiel:

Ein Speditionsunternehmen hinterlegt die Kennzeichen seines Lkw für ein halbes Jahr und nimmt die Steuerbefreiung in Anspruch. Innerhalb dieses Zeitraumes betreibt es diesen Lkw jedoch mit zypriotischem Kennzeichen in Österreich.

Diese Vorgehensweise ist aus kraftfahrrechtlicher Sicht unzulässig. Werden die Zulassungsbescheinigung und die Kennzeichentafeln hinterlegt, darf dieses Kraftfahrzeug während des Hinterlegungszeitraums auf öffentlichen Straßen im Inland nicht verwendet werden. Durch die Hinterlegung wird im Übrigen die inländische Zulassung des Kraftfahrzeuges nicht berührt. Die Verwendung eines Kraftfahrzeuges auf öffentlichen Straßen im Inland ist jedoch ohne die behördlichen Kennzeichentafeln nicht erlaubt (§ 36 lit. b KFG 1967). Die Zulassung eines Kraftfahrzeuges in zwei Staaten ist nicht möglich. Die Zulassung hat grundsätzlich in jenem Staat zu erfolgen, in welchem der dauernde Standort des Kraftfahrzeuges gelegen ist. Bei Kraftfahrzeugen von Unternehmen gilt als solcher jener Ort, von dem aus über das Kraftfahrzeug hauptsächlich verfügt wird. Eine hauptsächliche Verfügung über ein Kraftfahrzeug von zwei Orten aus ist allerdings denkunmöglich.

Die Steuerpflicht entsteht ab dem Tag der Änderung der Verhältnisse (§ 4 Abs. 3 KfzStG 1992); daher in diesem Beispiel am Tag der erstmaligen (rechtswidrigen) Verwendung des Kraftfahrzeuges im Inland mit dem zypriotischen Kennzeichen.

C.2.2.11. Kraftfahrzeuge für privilegierte Organisationen und Personen (§ 2 Abs. 1 Z 11 KfzStG 1992)

1423

Von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind Kraftfahrzeuge zur Verwendung durch Träger von Privilegien in Österreich. Näheres zu diesem Befreiungstatbestand siehe Rz 372 bis 375.

C.2.2.12. Kraftfahrzeuge für Menschen mit Behinderungen (§ 2 Abs. 1 Z 12 KfzStG 1992)

1424

Steuerfrei sind Kraftfahrzeuge, die ausschließlich auf einen oder mehrere Menschen mit Behinderung zum Verkehr zugelassen sind. Näheres zu diesem Befreiungstatbestand siehe Rz 325 bis 331.

C.2.2.13. Anhänger zur Beförderung von Schienenfahrzeugen auf Straßen (§ 2 Abs. 1 Z 13 KfzStG 1992)

1425

Von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind Anhänger, die für die Beförderung von Schienenfahrzeugen (das sind Lokomotiven, Eisenbahnwaggons zur Personen- oder

Güterbeförderung, Bau- bzw. Maschinenwaggons) auf der Straße eingerichtet sind. Sie dürfen zu keinen anderen Zwecken verwendet werden.

C.2.2.14. Im Vor- und Nachlaufverkehr zum kombinierten Verkehr eingesetzte Kraftfahrzeuge (§ 2 Abs. 1 Z 14 KfzStG 1992)

1426

Von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind im Inland zugelassene, im Vor- und Nachlauf zum kombinierten Verkehr Straße/Schiene verwendete Kraftfahrzeuge bei Erfüllung folgender Voraussetzungen:

- Das Kraftfahrzeug muss ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen aufweisen.
- Das Kraftfahrzeug (der Anhänger) muss im Kalendermonat ausschließlich im Vor- und Nachlaufverkehr zum kombinierten Verkehr Straße/Schiene verwendet werden.
- Gegenstand der Verkehre muss die Zustellung (Abholung) von Containern von mindestens 20 Fuß Länge, von auswechselbaren Aufbauten oder von bahnbeförderten Anhängern sein.

Von der Be- oder Entladestelle muss der nächstgelegene technisch geeignete Ver- oder Entladebahnhof benützt werden und dieser muss im Inland liegen.

C.2.3. Kraftfahrzeuge mit Wechselkennzeichen (§ 2 Abs. 2 KfzStG 1992)

1427

Wird Kraftfahrzeugen ein Wechselkennzeichen gemäß § 48 Abs. 2 KFG 1967 zugewiesen, so ist die Kraftfahrzeugsteuer nur für das Kraftfahrzeug zu entrichten, das der höchsten Steuer unterliegt.

Kraftfahrzeuge, die gemäß § 2 Abs. 1 KfzStG 1992 steuerbefreit sind, sind dabei nicht zu berücksichtigen.

Nähere Ausführungen zur Definition von Wechselkennzeichen siehe Rz 34.

1428

Insgesamt können mit einem Wechselkennzeichen höchstens drei Kraftfahrzeuge betrieben werden. Steuerfrei sind somit höchstens zwei Kraftfahrzeuge, welche mit Wechselkennzeichen verwendet werden.

1429

In diese Berechnung einzubeziehen sind Kraftfahrzeuge, die der motorbezogenen Versicherungssteuer unterliegen. Wird für eines der unter Wechselkennzeichen zugelassenen Kraftfahrzeuge motorbezogene Versicherungssteuer entrichtet, so ist diese auf

die Kraftfahrzeugsteuer anzurechnen, soweit sie auf den Steuerberechnungszeitraum entfällt. Falls jedoch die motorbezogene Versicherungssteuer die Kraftfahrzeugsteuer übersteigt und betreffend Erklärungspflicht siehe Rz 1563.

Beispiele:

1. Lkw 1 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 7 Tonnen (monatliche Steuer/Mindeststeuer 15 Euro) und Lkw 2 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 14 Tonnen (monatliche Steuer 23,80 Euro) werden unter einem Wechselkennzeichen betrieben. Lkw 2 weist die höhere Steuerbelastung auf, die Steuer ist daher für Lkw 2 zu entrichten.

2. Omnibus (steuerfrei gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 KfzStG 1992) wird mit einem Lkw mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen unter einem Wechselkennzeichen betrieben. Da der Omnibus bereits gemäß § 2 Abs. 1 KfzStG 1992 steuerfrei ist, wird er in der Berechnung nicht berücksichtigt. Die Steuer ist vom Lkw zu entrichten.

3. Ein Pkw (Klasse M1, Leistung 120 kW, Erstzulassung 14.8.2020) und ein Lkw (höchstes zulässiges Gesamtgewicht 12 Tonnen) sind während des ganzen Jahres 2020 unter einem Wechselkennzeichen zugelassen. Bei jährlicher Zahlungsweise der Versicherungsprämie beträgt die anrechenbare motorbezogene Versicherungssteuer daher:

Lkw:

monatliche Kraftfahrzeugsteuer: 12 Tonnen x 1,55 Euro =	*18,60 Euro*
jährliche Kraftfahrzeugsteuer: 18,60 Euro x 12 Monate =	*223,20 Euro*

Pkw: 120 kW – 24 kW = 96 kW Bemessungsgrundlage

66 kW x 0,62 = 40,92 Euro, 20 kW x 0,66 Euro = 13,20 Euro, 10 kW x 0,75 Euro = 7,50 Euro = 61,62 Euro x 12 Monate = 739,44 Euro motorbezogene Versicherungssteuer pro Jahr.

Dieser Betrag ist somit auf die Kraftfahrzeugsteuer anrechenbar. Da die motorbezogene Versicherungssteuer die Kraftfahrzeugsteuer übersteigt, fällt keine Kraftfahrzeugsteuer an.

Bei Zuweisung des Wechselkennzeichens am 13. Dezember 2020 beträgt die anrechenbare motorbezogene Versicherungssteuer 19/30 von 61,62 Euro = 39,03 Euro.

Auch hier ist keine Kraftfahrzeugsteuer zu entrichten, da die motorbezogene Versicherungssteuer höher ist.

1430

Werden Kraftfahrzeuge unter einem Wechselkennzeichen zugelassen und unterliegt eines dieser Kraftfahrzeuge einem Höchststeuersatz gemäß § 5 Abs. 1 Z 2 lit. b oder Z 3 KfzStG 1992, ist dieser Höchststeuersatz bei der Prüfung, welches Kraftfahrzeug der Besteuerung unterliegt, miteinzubeziehen.

Beispiel:

Lkw 1 (Klasse N3, höchstes zulässiges Gesamtgewicht 18 Tonnen) und Lkw 2 (Klasse N3, höchstes zulässiges Gesamtgewicht 50 Tonnen) werden unter einem Wechselkennzeichen zugelassen.

Lkw 1: 18 t x 1,70 Euro = 30,60 Euro/Monat

Lkw 2: 50 t x 1,90 Euro = 95 Euro/Monat (Höchststeuersatz: 80 Euro/Monat)

Die monatliche Kraftfahrzeugsteuer für Lkw 1 beträgt 30,60 Euro, für Lkw 2 80 Euro (Höchststeuersatz). Der höhere Steuerbetrag von 80 Euro ist heranzuziehen.

1431

Werden Kraftfahrzeuge, die der Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer um 20% (§ 5 Abs. 1 Z 2 lit. a sublit. aa letzter Satz KfzStG 1992, siehe Rz 1508) unterliegen, mit Kraftfahrzeugen, die dieser Erhöhung nicht unterliegen, unter einem Wechselkennzeichen zugelassen, ist für die Ermittlung des höchsten Steuersatzes die Erhöhung um 20% bei den betreffenden Kraftfahrzeugen zu berücksichtigen. Die Erhöhung bezieht sich dabei aber nur auf jene Kraftfahrzeuge, welche die Voraussetzungen dafür erfüllen, und ist nicht auf andere unter einem Wechselkennzeichen zugelassene Kraftfahrzeuge zu übertragen.

Beispiel:

Ein Oldtimer (Klasse M1, Leistung 80 kW, Erstzulassung im Inland am 14. Juli 1980, kein Katalysator) und ein Lkw (Klasse N2, höchstes zulässiges Gesamtgewicht 12 Tonnen) werden unter einem Wechselkennzeichen zugelassen.

Oldtimer: 56 kW (80 – 24) x 0,682 Euro = 38,19 Euro/Monat

38,19 Euro + 7,64 Euro (20% von 38,19) = 45,83 Euro/Monat (inkl. Erhöhung um 20%)

Lkw: 12 t x 1,55 Euro = 18,60 Euro/Monat

Die Kraftfahrzeugsteuer für den Oldtimer beträgt 45,83 Euro pro Monat, für den Lkw 18,60 Euro. Es ist der höhere Steuerbetrag für den Oldtimer von 45,83 Euro (inkl. Erhöhung um 20%) zu entrichten.

1432

Wird zu einem bereits zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeug ein weiteres Kraftfahrzeug, für das ein niedrigerer oder gleicher Steuersatz zutrifft, unter einem Wechselkennzeichen zugelassen, ist dieses neuzugelassene Kraftfahrzeug ab der Zulassung von der Kraftfahrzeugsteuer befreit.

C.2.4. Kraftfahrzeuge im Huckepackverkehr (§ 2 Abs. 3 KfzStG 1992)

1433

Für ein im Inland zugelassenes, leer oder beladen im inländischen Huckepackverkehr mit der Eisenbahn befördertes Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen, wird auf Antrag für jede Bahnbeförderung eine Steuerermäßigung in Höhe von 15% der monatlich für dieses Kraftfahrzeug zu entrichtenden Steuer gewährt, höchstens jedoch in Höhe des dafür zu entrichtenden Jahresbetrages. Wird ein Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen demnach 80-mal oder häufiger während eines Jahres leer oder beladen im inländischen Huckepackverkehr befördert, entfällt auf Antrag der dafür zu entrichtende Jahressteuerbetrag zur Gänze.

Unter dem Begriff "Kraftfahrzeug" sind auch Sattelanhänger zu verstehen, sodass die 15%-Ermäßigung auch für den Sattelanhänger gilt, selbst wenn nur dieser befördert wird.

Der Verkehr findet im Inland statt, wenn der Ver- oder Entladebahnhof im Inland liegt.

Die Steuerermäßigung ist durch Verringerung der vierteljährlich zu entrichtenden Steuer bzw. im Weg der Jahressteuererklärung geltend zu machen.

Beispiel:

Sattelzugfahrzeug (höchstes zulässiges Gesamtgewicht nach Abzug der Sattellast 9 Tonnen) samt Sattelanhänger (höchstes zulässiges Gesamtgewicht 18 Tonnen) wird einmal im Kalendermonat auf der Bahn befördert.

Berechnung der Ermäßigung:

Kfz: 9 t x 1,55 Euro = 15,00 Euro (Mindeststeuer)	*15% Ermäßigung = 2,25 Euro*
Anhänger: 18 t x 1,70 Euro = 30,60 Euro	*15% Ermäßigung = 4,59 Euro*

1434

Wird eine Fahrzeugkombination (siehe Rz 1356), bei welcher das Sattelzugfahrzeug und der Sattelanhänger verschiedenen Zulassungsbesitzern gehören, im Huckepackverkehr mit der Bahn im Inland befördert, kann der Zulassungsbesitzer des Sattelzugfahrzeuges die Steuerermäßigung für das Kraftfahrzeug und der Zulassungsbesitzer des Sattelanhängers die Steuerermäßigung für den Anhänger in Anspruch nehmen (VwGH 18.12.2006, 2006/16/0182).

1435

Kann die Ermäßigung für das mit der Bahn beförderte Kraftfahrzeug nicht in Anspruch genommen werden, weil dieses Kraftfahrzeug gemäß § 2 Abs. 1 Z 14 KfzStG 1992 (Vor- und Nachlaufverkehr zum kombinierten Verkehr Straße/Schiene, siehe Rz 1426) steuerbefreit ist, kann die Ermäßigung für ein anderes steuerpflichtiges Kraftfahrzeug desselben Steuerschuldners in Anspruch genommen werden. Auf Antrag ermäßigt sich die Steuer für das steuerpflichtige Kraftfahrzeug für jede Bahnbeförderung des steuerbefreiten Kraftfahrzeuges in jenem Monat, in welchem die Befreiung nach § 2 Abs. 1 Z 14 KfzStG 1992 in Anspruch genommen wurde, um 15% der monatlich zu entrichtenden Steuer, soweit das höchste zulässige Gesamtgewicht des steuerpflichtigen Kraftfahrzeuges das höchste zulässige Gesamtgewicht des steuerbefreiten, im Vor- und Nachlaufverkehr verwendeten Kraftfahrzeuges nicht übersteigt. Weiters ist die übertragbare Ermäßigung mit dem Betrag begrenzt, der für das steuerbefreite mit der Bahn beförderte Kraftfahrzeug im Kalenderjahr zu entrichten wäre.

Beispiel:

Das Sattelfahrzeug A (höchstes zulässiges Gesamtgewicht nach Abzug der Sattellast 9 Tonnen) samt dem Sattelanhänger A (höchstes zulässiges Gesamtgewicht 18 Tonnen) wird ausschließlich im Vor- und Nachlaufverkehr verwendet und vier Mal im Kalendermonat auf der Bahn befördert. Die Ermäßigung für die Bahnbeförderung kann für diese Kraftfahrzeuge in diesem Kalendermonat nicht in Anspruch genommen werden, weil das Sattelzugfahrzeug samt Sattelanhänger für diesen Kalendermonat gemäß § 2 Abs. 1 Z 14 KfzStG 1992 (Vor- und Nachlaufverkehr) von der Kraftfahrzeugsteuer befreit ist.

Auf denselben Steuerschuldner ist in diesem Kalendermonat ein Sattelzugfahrzeug B (höchstes zulässiges Gesamtgewicht nach Abzug der Sattellast 9 Tonnen) samt Sattelanhänger B (höchstes zulässiges Gesamtgewicht 24 Tonnen) zugelassen.

Nachdem die Ermäßigung für Sattelzugfahrzeug A und Sattelanhänger A nicht in Anspruch genommen werden kann, ermäßigt sich die Kraftfahrzeugsteuer für Sattelzugfahrzeug B und Sattelanhänger B auf Antrag im Ausmaß von vier Mal 15% der Kraftfahrzeugsteuer, welche für die mit der Bahn beförderten Kraftfahrzeuge A anfallen würde, wenn diese nicht befreit wären.

Berechnung der Ermäßigung:

Kraftfahrzeugsteuer, die für Sattelzug A zu entrichten wäre:

Kfz A: 9 Tonnen x 1,55 Euro	*= 15,00 Euro (Mindeststeuer)*	*15% Ermäßigung = 2,25 Euro*
Anhänger A: 18 Tonnen x 1,70 Euro	*= 30,60 Euro*	*15% Ermäßigung = 4,59 Euro*

Kraftfahrzeugsteuer für Sattelzug B:

Kfz B: 9 Tonnen x 1,55 Euro	*= 15,00 Euro*
Ermäßigung 4 x 15% der Steuer für Kfz A = 4 x 2,25 Euro	*= -9 Euro (maximal 15 Euro)*
Kraftfahrzeugsteuer für Kfz B	*= 6 Euro*
Anhänger B: 24 Tonnen x 1,90 Euro =	*= 45,60 Euro*
Ermäßigung 4 x 15% der Steuer für Anhänger A = 4 x 4,59 Euro	*= -18,36 Euro (maximal 45,60 Euro)*
Kraftfahrzeugsteuer für Anhänger B	*= 27,24 Euro*

C.2.5. Andere Befreiungen

1436

Befreiungen von der Kraftfahrzeugsteuer ergeben sich auch aus anderen Rechtsquellen, zum Beispiel dem EU-Recht, dem ECE-Abkommen oder dem Interbus-Übereinkommen. Diese Befreiungen betreffen ausschließlich die Steuerbarkeit gemäß § 1 Abs. 1 Z 2 KfzStG 1992 und werden daher gemäß § 63 Abs. 1 Z 6 BAO vom Zollamt Österreich vollzogen.

Auf die diesbezügliche Arbeitsrichtlinie Kraftfahrzeugsteuer (GK-0900) vom 1. März 2007, BMF-010304/0011-IV/8/2007 idgF, wird verwiesen (siehe Abschnitt 2. Steuerbefreiungen).

C.2.6. Steuerpflicht bei Wegfall der Voraussetzungen für die Befreiung

1437

Fallen die Voraussetzungen für die Befreiung nachträglich weg, beginnt die Steuerpflicht mit jenem Tag, an welchem die Voraussetzungen für die Befreiung weggefallen sind (§ 4 Abs. 2 KfzStG 1992). Betreffend die in diesen Fällen erforderliche Anzeige an das Finanzamt siehe Rz 1560 (§ 6 Abs. 1 KfzStG 1992).

Randzahlen 1438 bis 1469: *derzeit frei*

C.3. Steuerschuldner (§ 3 KfzStG 1992)

1470

Steuerschuldner ist die Person, für die das Kraftfahrzeug zugelassen ist (siehe aber auch Rz 1471).

Kraftfahrzeuge dürfen nur zugelassen werden, wenn

- der Antragsteller glaubhaft macht, dass er der rechtmäßige Besitzer des Kraftfahrzeuges ist oder das Kraftfahrzeug auf Grund eines Abzahlungsgeschäftes im Namen des rechtmäßigen Besitzers innehat,
- der Antragsteller seinen Hauptwohnsitz oder Sitz, bei Antragstellern ohne Sitz im Bundesgebiet eine Hauptniederlassung im Bundesgebiet hat,
- der Antragsteller eine Erklärung über die beabsichtigte Verwendungsbestimmung des Kraftfahrzeuges abgibt,
- und der Antragsteller eine Reihe von Nachweisen, wie beispielsweise den Typenschein oder eine Versicherungsbestätigung erbringt (siehe § 37 Abs. 2 KFG 1967).

1471

Bei einem in einem ausländischen Zulassungsverfahren zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeug, das auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland verwendet wird, ist Steuerschuldner die Person, die das Kraftfahrzeug auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland verwendet (zum Verwender siehe Rz 54 ff; zum Steuerschuldner siehe Abschnitt 3 der Arbeitsrichtlinie Kraftfahrzeugsteuer (GK-0900) vom 1. März 2007, BMF-010304/0011-IV/8/2007 in der Fassung vom 01.10.2009, BMF-010304/0017-IV/8/2009).

1472

Steuerschuldner bei einem Kraftfahrzeug, das auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland ohne die kraftfahrrechtlich erforderliche Zulassung verwendet wird (somit bei widerrechtlicher Verwendung), ist die Person, die das Kraftfahrzeug auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland verwendet (siehe Rz 54 ff).

© Bundesministerium für Finanzen

Diese Person ist auch dann Steuerschuldner, wenn das Kraftfahrzeug nicht für diese Person zugelassen werden darf. Für die Verwirklichung des Tatbestandes der widerrechtlichen Verwendung spielt der rechtliche Besitz am Kraftfahrzeug keine Rolle (VwGH 27.01.2010, 2009/16/0107).

Randzahlen 1473 bis 1479: *derzeit frei*

C.4. Dauer der Steuerpflicht (§ 4 KfzStG 1992)

1480

Für ein in einem inländischen Zulassungsverfahren zugelassenes Kraftfahrzeug beginnt die Steuerpflicht mit dem Tag der Zulassung und dauert bis zum Tag, an dem die Zulassung endet. Die Steuer ist tageweise zu berechnen, angefangene Tage zählen als volle Tage.

Je Tag der Zulassung ist 1/30 der Monatssteuer anzusetzen.

Beispiele:

1) *Bei Zulassung eines Kraftfahrzeuges am 1. eines Monats ist - sofern die Zulassung den gesamten Monat währt – die gesamte Monatssteuer zu entrichten. Es spielt daher keine Rolle, ob der betreffende Monat 31 Tage oder weniger hat.*
2) *Bei Zulassung eines Kraftfahrzeuges am 2. des Monats ist*
   a) *bei Monaten mit 31 Tagen die volle Monatssteuer (1/30 der Monatssteuer x 30 Tage),*
   b) *bei Monaten mit 30 Tagen 29/30 der Monatssteuer zu entrichten.*
3) *Bei Zulassung eines Kraftfahrzeuges beispielsweise am 20. eines Monats ist die Höhe der Steuer gleichfalls von dem Umstand abhängig, wie viele Tage der betreffende Monat hat.*
4) *Zulassung eines Sattelzugfahrzeuges (höchstes zulässiges Gesamtgewicht 9 Tonnen) am 6. Mai 2020, Abmeldung 30. Juni 2020:*

   Für Mai sind 26/30 der Monatssteuer zu berechnen. 26/30 x 15 Euro = 13 Euro (in diesem Fall werden die 26/30 von 15 Euro Mindeststeuer berechnet, weil bei einer Bemessungsgrundlage von 9 Tonnen die Mindeststeuer zur Anwendung kommt, 9 x 1,55 = 13,95 Euro < 15 Euro Mindeststeuer),

   Juni 9 Tonnen x 1,55 Euro = 15 Euro Mindeststeuer (9 Tonnen x 1,55 Euro = 13,95 Euro; es kommt die Mindeststeuer zur Anwendung, da 13,95 Euro < 15 Euro).

1481

Für ein in einem ausländischen Zulassungsverfahren zugelassenes Kraftfahrzeug beginnt die Steuerpflicht mit dem Tag des Grenzeintrittes und dauert bis zum Tag des Grenzaustrittes. Der Beginn und das Ende der Steuerpflicht sind daher durch die Dauer des Aufenthaltes im Inland begrenzt.

1482

Bei widerrechtlicher Verwendung dauert die Steuerpflicht vom Beginn des Monats, in dem die Verwendung ohne kraftfahrrechtlich gebotene Zulassung einsetzt, bis zum Ablauf des Kalendermonats, in dem die widerrechtliche Verwendung endet.

Der Tatbestand der widerrechtlichen Verwendung ist zu jenem Zeitpunkt erfüllt, zu dem die einmonatige Frist des § 82 Abs. 8 KFG 1967 abläuft (siehe Rz 36 sowie Rz 42 ff).

Bei widerrechtlicher Verwendung eines Kraftfahrzeuges ist die Steuer für mindestens einen Kalendermonat zu entrichten; eine tageweise Berechnung ist nicht vorgesehen.

Beispiel:

Der Hauptwohnsitz wird am 15. Jänner 2021 nach Österreich verlegt; ein Pkw (100 kW) mit ausländischem Kennzeichen wird weiterhin benützt und erst am 22. Oktober 2021 in Österreich zugelassen.

Die widerrechtliche Verwendung setzt am 16. Februar 2021 ein, weil der Pkw innerhalb der Frist von einem Monat - also bis 15. Februar 2021 - nicht in Österreich zugelassen wurde.

Dauer der Steuerpflicht: 1. Februar 2021 bis 31. Oktober 2021

Für Februar bis einschließlich Oktober ist die volle Monatssteuer zu entrichten.

(Mit der Zulassung im Inland am 22. Oktober 2021 ergibt sich eine Besteuerung aufgrund der motorbezogenen Versicherungssteuer.)

1483

Wird ein widerrechtlich verwendetes Kraftfahrzeug, das unter den Anwendungsbereich der motorbezogenen Versicherungssteuer fällt (siehe Rz 1620 ff), im Inland zugelassen, ist ab dem Tag der Zulassung motorbezogene Versicherungssteuer zu entrichten.

Beispiel:

Ein Kraftfahrzeug wird von 2. November 2020 bis 14. Dezember 2020 widerrechtlich verwendet. Am 15. Dezember 2020 wird das Auto in Ö zugelassen.

Kraftfahrzeugsteuer wird gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992 (Kalendermonat) für die Monate November und Dezember vorgeschrieben. Außerdem wird die motorbezogene Versicherungssteuer ab dem Tag der Zulassung, dem 15. Dezember erhoben. Es liegt kein Fall einer „Doppelbesteuerung“ vor, weil das KfzStG 1992 und das VersStG 1953 sowohl unterschiedliche Tatbestände (widerrechtliche Verwendung einerseits, Zahlung eines Versicherungsentgelts andererseits) besteuern, als auch - bei Zeiträumen, die kürzer als ein Monat sind - unterschiedliche Besteuerungszeiträume vorsehen (Monats-Kraftfahrzeugsteuer gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992 versus anteilige motorbezogene Versicherungssteuer gemäß § 6 Abs. 3 Z 3 VersStG 1953). Der Nachsichtsgrund einer sachlichen Unbilligkeit der Abgabeneinhebung liegt nicht vor, weil ein vom Gesetzgeber beabsichtigtes Ergebnis eingetreten ist (siehe Rz 1484).

1484

In jenen Fällen, in denen sich der Besteuerungszeitraum der Kraftfahrzeugsteuer (Besteuerung eines Monats gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992, siehe Rz 1480 ff) und der

motorbezogenen Versicherungssteuer auf Grund der Zulassung in diesem Monat (Besteuerung ab dem Tag der Zulassung gemäß § 6 Abs. 3 Z 3 VersStG 1953, siehe Rz 1690 ff) überschneiden, sind sowohl die Kraftfahrzeugsteuer als auch die motorbezogene Versicherungssteuer für diesen Zeitraum zu entrichten. Es liegt in diesen Fällen keine Doppelbesteuerung vor, weil das KfzStG 1992 und das VersStG 1953 sowohl unterschiedliche Tatbestände (widerrechtliche Verwendung einerseits, Zahlung eines Versicherungsentgelts andererseits) besteuern, als auch – bei Zeiträumen, die kürzer als ein Monat sind – unterschiedliche Besteuerungszeiträume vorsehen.

Wird ein Antrag auf Nachsicht gemäß § 236 Abs. 1 BAO mit einer „Doppelbesteuerung“ begründet, liegt insoweit keine sachliche Unbilligkeit der Abgabeneinhebung vor. Eine solche würde voraussetzen, dass im Einzelfall bei Anwendung des Gesetzes „ein vom Gesetzgeber offenbar nicht beabsichtigtes Ergebnis“ eintritt, was hier jedoch nicht der Fall ist. Der Steuerpflichtige hätte es durch eine dem KFG 1967 entsprechende rechtzeitige Zulassung in Österreich in der Hand gehabt, die Kraftfahrzeugsteuerpflicht zu vermeiden. Im Übrigen führt die „überschneidende“ Besteuerung mit Kraftfahrzeugsteuer und motorbezogener Versicherungssteuer nicht zu einem unproportionalen Vermögenseingriff beim Steuerpflichtigen.

1485

Wird ein steuerbefreites Kraftfahrzeug steuerpflichtig, beginnt die Steuerpflicht mit dem Tag, an dem der Befreiungsgrund wegfällt.

Kommt es zu einer Änderung der für die Steuerbemessung maßgeblichen Verhältnisse, ist dies ab dem Tag der Änderung zu berücksichtigen.

Randzahlen 1486 bis 1499: *derzeit frei*

C.5. Steuersatz (§ 5 KfzStG 1992)

C.5.1. Allgemeines

1500

Der jeweilige Steuersatz gemäß § 5 KfzStG 1992 bestimmt sich anhand der erstmaligen (weltweiten) Zulassung des Kraftfahrzeuges. Dabei ist es unerheblich, in welchem Land die erstmalige Zulassung (weltweit) erfolgte oder durch welche Person.

> *Beispiel:*
>
> *Ein Kraftfahrzeug der Klasse L3e wurde am 20. Oktober 2018 erstmalig in Serbien zugelassen. Am 15. März 2021 wird es nach Österreich importiert und hier widerrechtlich verwendet. Aufgrund der widerrechtlichen Verwendung ist seit 1. April 2021 die Kraftfahrzeugsteuer zu entrichten. Diese ist anhand des Tarifs gemäß § 5 Abs. 1 Z 1 lit. a KfzStG 1992 in der geltenden Fassung zu bemessen und anders als bei der*

Normverbrauchsabgabe nicht anhand des KfzStG, welches im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung (20. Oktober 2018) in Geltung stand.

Die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer erfolgt für seit 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassene Personenkraftwagen und Krafträder aus einer Kombination von Leistungs- und CO_2-Emissionenkomponente. Kraftfahrzeuge der Klasse M1 (Personenkraftwagen [früher Personen- und Kombinationskraftwagen]) und der Klassen L1e, L2e, L3e, L4e und L5e (Krafträder) mit einem Erstzulassungsdatum seit 1. Oktober 2020, werden auf Basis einer neuen Bemessungsgrundlage und eines neuen Steuersatzes besteuert.

Davon ausgenommen sind seit 1. Jänner 2023 Wohnmobile der Aufbauart „SA“ mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht (hzGG) bis 3,5 t, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist (Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022). Bei diesen wird die Kraftfahrzeugsteuer gemäß § 5 Abs. 1 Z 2 lit. b KfzStG 1992 unabhängig vom Erstzulassungsdatum ausschließlich anhand einer Leistungskomponente berechnet (siehe Rz 1506).

Bei Kraftfahrzeugen, mit einem Erstzulassungsdatum bis 30. September 2020 wird die Kraftfahrzeugsteuer wie bisher ausschließlich nach der bis 30. September 2020 gültigen Besteuerungsform anhand einer Leistungskomponente berechnet.

C.5.2. Steuerberechnung

C.5.2.1. Kraftfahrzeuge der Klassen L1e, L2e, L3e, L4e und L5e (Krafträder)

1501

Bei Krafträdern ist für den Hubraum jener Wert zu verwenden, der in der Zulassungsbescheinigung eingetragen ist.

Die CO_2-Emissionen werden nach dem World Motorcycle Test Cycle (WMTC) ermittelt. Diese Wertermittlung basiert auf der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Kraftfahrzeugen.

1502

Dreirädrige Kraftfahrzeuge (Motordreiräder) sind als Krafträder definiert, daher ist der Steuertarif für Krafträder anzuwenden (siehe Rz 16). Der Steuertarif für Personen- und Kombinationskraftwagen gelangt für dreirädrige Kraftfahrzeuge nicht zur Anwendung.

C.5.2.1.1. Erstmalige Zulassung vor dem 1. Oktober 2020

1503

Erfolgte die erstmalige Zulassung vor dem 1. Oktober 2020, so beträgt die Steuer je Monat 0,0275 Euro je Kubikzentimeter Hubraum.

C.5.2.1.2. Erstmalige Zulassung nach dem 30. September 2020

1504

Erfolgt die erstmalige Zulassung nach dem 30. September 2020, so beträgt die Steuer je Monat

- 0,014 Euro je Kubikzentimeter des um 52 Kubikzentimeter verringerten Hubraums sowie
- 0,20 Euro je Gramm des um 52 verringerten Wertes der CO_2-Emissionen in Gramm pro Kilometer (mindestens jedoch 10 Gramm pro Kilometer). Es sind die nach dem WMTC-Messzyklus ermittelten CO_2-Emissionen zu verwenden.

Berechnungsformel:

Kfz-Steuer = (Hubraum [cm^3] – 52) x 0,014 Euro + (CO_2-Emissionen [g/km] – 52) x 0,20 Euro

C.5.2.2. Klasse M1 (Personenkraftwagen)

1505

Bei Kraftfahrzeugen der Klasse M1 bis 3,5 Tonnen höchstes zulässiges Gesamtgewicht (Personenkraftwagen) richtet sich der Steuersatz auch nach dem Datum der erstmaligen Zulassung des Kraftfahrzeuges. Dabei ist es unerheblich, in welchem Land die erstmalige Zulassung erfolgte.

1506

Für Kraftfahrzeuge der Klasse M1, die vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden, gilt die bis 30. September 2020 gültige Besteuerungsform unverändert weiter (siehe Rz 1507 ff).

Für Kraftfahrzeuge der Klasse M1, die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden, wird unterschieden, ob für diese ein CO_2-Ausstoß nach der Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP) ermittelt wird oder dieser Prüfzyklus nicht angewendet wird (z.B. auslaufende Serien, etc.).

Wird der WLTP-Prüfzyklus angewandt, so bildet die Bemessungsgrundlage die Leistung des Verbrennungsmotors und der CO_2-Ausstoß in g/km (siehe Rz 1513 ff).

Wird der WLTP-Prüfzyklus nicht angewandt, sondern nur der frühere NEFZ-Prüfzyklus, dann wird die Berechnung nach den Kilowattwerten angewandt (siehe Rz 1517).

Seit 1. Jänner 2023 gilt zudem:

- Für vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassene Wohnmobile der Aufbauart „SA“ bis 3,5 t hzGG, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, gilt die bis 30.

September 2020 gültige Besteuerungsform anhand der Kilowattwerte des Verbrennungsmotors unverändert weiter (siehe Rz 1507 bis 1510).

- Für nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassene Wohnmobile der Aufbauart „SA“ bis 3,5t hzGG, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, bildet, aufgrund der am 1. Jänner 2023 in Kraft getretenen Änderungen durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, nunmehr ausschließlich die Leistung des Verbrennungsmotors die Bemessungsgrundlage (siehe Rz 1517a).

C.5.2.2.1. erstmalige Zulassung vor dem 1. Oktober 2020

1507

Bei Fahrzeugen der Klasse M1 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht (Feld Zulassungsbescheinigung: F1) bis 3,5 Tonnen (z.B. Pkw oder Wohnmobile siehe Rz 1506), deren erstmalige Zulassung vor dem 1. Oktober 2020 erfolgt ist, beträgt die Steuer pro Monat je Kilowatt der um 24 Kilowatt verringerten Leistung des Verbrennungsmotors

- für die ersten 66 Kilowatt 0,682 Euro,
- für die weiteren 20 Kilowatt 0,726 Euro
- und für die darüber hinausgehenden Kilowatt 0,825 Euro,

mindestens 6,82 Euro.

C.5.2.2.1.1. Oldtimer und Steuererhöhung für Kraftfahrzeuge ohne Katalysator

1508

Gemäß § 5 Abs. 1 Z 2 lit. a letzter Satz KfzStG 1992 erhöht sich für vor dem 1. Jänner 1987 erstmals im Inland zum Verkehr zugelassene mit einem Fremdzündungsmotor ausgestattete Kraftfahrzeuge (Personen- und Kombinationskraftwagen mit Fremdzündungsmotor – Ottomotor) ohne geregelten Dreiweg-Katalysator die Steuer um 20%, sofern nicht nachgewiesen wird, dass das Kraftfahrzeug die gemäß § 1d Abs. 1 Z 3 Kategorie A oder B der Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967, BGBl. Nr. 399/1967 idF BGBl. Nr. 579/1991, vorgeschriebenen Schadstoffgrenzwerte einhält. (Bei Wechselkennzeichen ist Rz 1431 zu beachten.)

1509

Da seit dem Jahr 2018 die „grünen“ Begutachtungsplaketten laufend durch „weiße“ Begutachtungsplaketten ersetzt werden, ist die Farbe der Begutachtungsplakette nicht ausreichend für den Nachweis über die Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte.

1510

Bei dieser Bestimmung handelt es sich nicht um eine „Strafsteuer“, sondern eine im Gesetz zwingend vorgesehene Erhöhung. Es wird dabei nicht auf das Baujahr, die Bauart oder den

© Bundesministerium für Finanzen

Zeitpunkt des Imports des Kraftfahrzeuges, sondern auf die erstmalige Zulassung im Inland abgestellt. Liegt der Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung im Inland nach dem 1. Jänner 1987, wird die Erhöhung nicht ausgelöst.

Oldtimern kommt keine Steuerbegünstigung zu, für sie ist der Steuertarif für Personen- und Kombinationskraftwagen anzuwenden (siehe Rz 1507).

C.5.2.2.1.2. Extern aufladbare Hybrid-Elektro-Kraftfahrzeuge

1511

Bei extern aufladbaren Hybrid-Elektro-Kraftfahrzeugen ist als Bemessungsgrundlage ausschließlich die Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt heranzuziehen.

War zum 1. Jänner 2013 noch der Wert der Leistung des Gesamtsystems (z.B. Verbrennungsmotor und Elektromotor) in der Zulassungsbescheinigung eingetragen, kann ab 1. Jänner 2013 bereits die Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt für die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer herangezogen werden.

C.5.2.2.1.3. Wasserstoffbetriebene Kraftfahrzeuge

1512

Bei Kraftfahrzeugen, die mit Wasserstoff betrieben werden, sind zwei Arten zu unterscheiden:

- Wasserstoffverbrennungsmotor:

  Hierbei wird ein konventioneller Verbrennungsmotor durch Wasserstoff anstelle durch Benzin oder Diesel betrieben. Es handelt sich somit um einen Verbrennungsmotor im Sinne des KfzStG 1992 (VersStG 1953), dessen Leistung als Bemessungsgrundlage für die Besteuerung heranzuziehen ist.

- Brennstoffzelle:

  Bei einem Brennstoffzellenantrieb handelt es sich nicht um einen Verbrennungsmotor im Sinne des KfzStG 1992 (bzw. VersStG 1953), da es nicht zu einer Umwandlung in thermische Energie kommt; es lässt sich daher keine Bemessungsgrundlage ermitteln. Die Regelungen über die Mindeststeuer (§ 5 Abs. 1 Z 2 lit. a KfzStG 1992 bzw. § 6 Abs. 3 Z 1 lit. b VersStG 1953) und die Ersatzbemessungsgrundlage (§ 5 Abs. 2 KfzStG 1992 bzw. § 5 Abs. 5 VersStG 1953) beziehen sich ausschließlich auf Kraftfahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor und können nicht angewendet werden. Demnach unterliegen Kraftfahrzeuge, die mit einer Brennstoffzelle angetrieben werden, nicht der Kraftfahrzeugsteuer. Dies gilt auch für Hybrid-Varianten von Kraftfahrzeugen, die mit Elektromotor angetrieben werden, der durch eine Wasserstoff-Brennstoffzelle mit Energie versorgt wird.

© Bundesministerium für Finanzen

C.5.2.2.2. Erstmalige Zulassung nach dem 30. September 2020 und Ermittlung der CO_2-Emissionen gemäß Verordnung (EU) 2017/1151

1513

Wird für Kraftfahrzeuge der Klasse M1 (seit 1. Jänner 2023: ausgenommen Wohnmobile bis 3,5 t hzGG mit Basisfahrzeug der Klasse N), die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden, der CO2-Ausstoß in g/km nach der Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP) ermittelt, bildet die Leistung des Verbrennungsmotors und der CO_2-Ausstoß in g/km die Bemessungsgrundlage für die Kraftfahrzeugsteuer.

Die Steuer beträgt pro Monat

- 0,72 Euro je Kilowatt der um 65 Kilowatt verringerten Leistung des Verbrennungsmotors sowie
- 0,72 Euro je Gramm des um 115 Gramm pro Kilometer verringerten Wertes der CO_2-Emissionen in Gramm pro Kilometer.

Es sind mindestens 5 Kilowatt und mindestens 5 Gramm pro Kilometer anzusetzen.

Es gilt der kombinierte WLTP-Wert der CO_2-Emissionen in Gramm pro Kilometer.

Die CO_2-Emissionen werden gemäß der Verordnung (EU) Nr. 2017/1151 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008, ABl. Nr. L 175 vom 7. Juli 2017 S. 1, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 2020/49, ABl. Nr. L 17 vom 22. Jänner 2020 S. 1, zuletzt berichtigt durch ABl. Nr. L 48 vom 11. Februar 2021 S. 23, nach dem Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP) ermittelt.

Berechnungsformel:

Kfz-Steuer = (Leistung [kW] – 65) x 0,72 Euro + (CO_2-Emissionen [g/km] – 115) x 0,72 Euro

C.5.2.2.2.1. Extern aufladbare Hybrid-Elektro-Kraftfahrzeuge

1514

Für die Berechnung des Steuersatzes ab 1. Oktober 2020 ist bei extern aufladbaren Hybrid-Elektro-Kraftfahrzeugen als Kilowatt-Wert ausschließlich die Leistung des Verbrennungsmotors heranzuziehen. Daneben ist der **gewichtete** kombinierte WLTP-Wert der CO_2-Emissionen in Gramm pro Kilometer anzuwenden.

1515

Ist in einer Zulassungsbescheinigung (vor 1. Jänner 2013) noch der Wert der Leistung des Gesamtsystems (z.B. Verbrennungsmotor und Elektromotor) eingetragen, kann ab 1. Jänner 2013 trotzdem bereits die Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt für die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer herangezogen werden.

C.5.2.2.2.2. Wasserstoffbetriebene Kraftfahrzeuge

1516

Bei Kraftfahrzeugen, die mit Wasserstoff betrieben werden, sind zwei Arten zu unterscheiden:

- Wasserstoffverbrennungsmotor:

  Hierbei wird ein konventioneller Verbrennungsmotor durch Wasserstoff anstelle durch Benzin oder Diesel betrieben. Es handelt sich somit um einen Verbrennungsmotor im Sinne des KfzStG 1992 (bzw. VersStG 1953), dessen Leistung als Bemessungsgrundlage für die Besteuerung heranzuziehen ist.

- Brennstoffzelle:

  Bei einem Brennstoffzellenantrieb handelt es sich nicht um einen Verbrennungsmotor im Sinne des KfzStG 1992 (bzw. VersStG 1953), da es nicht zu einer Umwandlung in thermische Energie kommt; es lässt sich daher keine Bemessungsgrundlage ermitteln. Die Regelungen über die Mindeststeuer (§ 5 Abs. 1 Z 2 lit. a KfzStG 1992 bzw. § 6 Abs. 3 Z 1 lit. b VersStG 1953) und die Ersatzbemessungsgrundlage (§ 5 Abs. 2 KfzStG 1992 bzw. § 5 Abs. 5 VersStG 1953) beziehen sich ausschließlich auf Kraftfahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor und können ebenso nicht angewendet werden. Demnach unterliegen Kraftfahrzeuge, die mit einer Brennstoffzelle angetrieben werden, nicht der Kraftfahrzeugsteuer. Dies gilt auch für Hybrid-Varianten von Kraftfahrzeugen, die mit Elektromotor angetrieben werden, der durch eine Wasserstoff-Brennstoffzelle mit Energie versorgt wird.

C.5.2.2.3. Erstmalige Zulassung nach dem 30. September 2020 und keine Ermittlung der CO_2-Emissionen gemäß Verordnung (EU) 2017/1151

1517

Für Kraftfahrzeuge der Klasse M1 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen (seit 1. Jänner 2023: ausgenommen Wohnmobile mit Basisfahrzeug der Klasse N), die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden und für die kein CO_2-Ausstoß nach der Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP) ermittelt wurde, beträgt die Steuer pro Monat je Kilowatt der um 24 Kilowatt verringerten Leistung des Verbrennungsmotors

- für die ersten 66 Kilowatt 0,682 Euro,
- für die weiteren 20 Kilowatt 0,726 Euro
- und für die darüber hinausgehenden Kilowatt 0,825 Euro,

mindestens 6,82 Euro.

1517a

Für Wohnmobile der Aufbauart „SA“ bis 3,5 t hzGG, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist und die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden, beträgt die Kraftfahrzeugsteuer (seit 1. Jänner 2023, AbgÄG 2022, BGBl. I Nr. 108/2022) pro Monat je Kilowatt der um 24 Kilowatt verringerten Leistung des Verbrennungsmotors

- für die ersten 66 Kilowatt 0,682 Euro,
- für die weiteren 20 Kilowatt 0,726 Euro
- und für die darüber hinausgehenden Kilowatt 0,825 Euro,

mindestens 6,82 Euro, höchstens 80 Euro.

C.5.2.3. Alle übrigen Kraftfahrzeuge

1518

Die Steuer je Monat beträgt bei allen übrigen Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen (beispielsweise Kraftfahrzeuge der Klasse L6e, L7e oder N1) je Kilowatt der um 24 Kilowatt verringerten Leistung des Verbrennungsmotors

- für die ersten 66 Kilowatt 0,682 Euro,
- für die weiteren 20 Kilowatt 0,726 Euro
- und für die darüber hinausgehenden Kilowatt 0,825 Euro,

mindestens 6,82 Euro, höchstens 80 Euro.

1519

Wird für ein Kraftfahrzeug, für das auf Grund der Motorleistung der Höchststeuersatz zur Anwendung kommt, die Steuer tageweise berechnet, ist der Monatshöchststeuersatz von 80 Euro tageweise zu aliquotieren.

> *Beispiel:*
>
> *Klein-Lkw mit 150 kW hat eine Bemessungsgrundlage von 126 kW. Die Berechnung anhand des Stufentarifs ergäbe bei monatlicher Entrichtung eine monatliche Kraftfahrzeugsteuer von 92,53 Euro, weshalb die Deckelung von 80 Euro zur Anwendung kommt. Wird der Klein-Lkw mit 25. eines Monats abgemeldet, berechnet sich die Steuer für diesen Monat wie folgt:*

80 Euro x 1/30 x 25 Tagen = 66,67 Euro.

1520

Für leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge mit Mopedkennzeichen (so genannte „Moped-Autos“, Kraftfahrzeuge der Klasse L6e) ist nicht der Steuertarif für Krafträder, sondern für Kraftwagen anzuwenden. Da für diese Kraftfahrzeuge die Steuerberechnung nach Kilowatt immer einen Steuerbetrag unter der Mindeststeuer ergibt, ist die Mindeststeuer in Höhe von 6,82 Euro zu entrichten.

C.5.2.3.1 Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen

1521

Bei Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen ist die Bemessungsgrundlage jede angefangene Tonne höchstes zulässiges Gesamtgewicht.

Beispiel:

Bemessungsgrundlage für einen Lkw:

a. höchstes zulässiges Gesamtgewicht 8.000 kg → 8 Tonnen

b. höchstes zulässiges Gesamtgewicht 8.050 kg → 9 Tonnen

1522

Der Steuersatz beträgt pro Monat für jede Tonne höchstes zulässiges Gesamtgewicht:

- bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis zu 12 Tonnen 1,55 Euro, mindestens 15 Euro,
- bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen bis zu 18 Tonnen 1,70 Euro,
- bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen 1,90 Euro, höchstens 80 Euro, bei Anhängern höchstens 66 Euro.

Übersicht:

Höchstes zulässiges Gesamtgewicht	**01.01.2003 bis 30.06.2007**	**01.07.2007 bis 31.12.2010**	**Seit 01.01.2011**
Kfz hat mehr als 3,5 Tonnen bis zu 12 Tonnen **3,5 Tonnen < Kfz ≤ 12 Tonnen**	5,09 Euro/Tonne mind. 43,60 Euro	2,54 Euro/Tonne mind. 21,80 Euro	1,55 Euro/Tonne mind. 15 Euro
Kfz hat mehr als 12 Tonnen bis zu 18 Tonnen **12 Tonnen < Kfz ≤ 18 Tonnen**	5,45 Euro/Tonne	2,72 Euro/Tonne	1,70 Euro/Tonne
Kfz hat mehr als 18 Tonnen	6,17 Euro/Tonne	3,08 Euro/Tonne	1,90 Euro/Tonne

© Bundesministerium für Finanzen

18 Tonnen < Kfz	max. 246,80 Euro für Anhänger max. 197,44 Euro	max. 123,40 Euro für Anhänger max. 98,72 Euro	max. 80 Euro für Anhänger max. 66 Euro

C.5.2.3.1.1. Verringerung der Bemessungsgrundlage bei Sattelanhängern

1523

Gemäß § 1 Abs. 2 Z 1 KfzStG 1992 werden Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen in den Anwendungsbereich des Kraftfahrzeugsteuergesetzes einbezogen (siehe Rz 2). Da auch Sattelanhänger zu den Anhängern zählen (siehe Rz 2 sowie Rz 28), stellt eine aus einem Sattelzugfahrzeug und einem Sattelanhänger bestehende Fahrzeugkombination (Sattelkraftfahrzeug) kein einheitliches Kraftfahrzeug im Sinne des KfzStG 1992 dar (siehe Rz 1356). Die Kraftfahrzeugsteuer ist daher jeweils gesondert für das Sattelzugfahrzeug und für den Sattelanhänger zu berechnen.

1524

Bei Sattelanhängern ist das höchste zulässige Gesamtgewicht des Sattelanhängers um die in der Zulassungsbescheinigung eingetragene (Feld A12) „höchste zulässige Sattellast“ (§ 2 Z 35a KFG 1967, siehe Rz 29) der jeweils ziehenden Zugmaschine zu verringern, weil die Sattellast auf die Zugmaschine ausgeübt und bei dieser bereits im höchsten zulässigen Gesamtgewicht berücksichtigt wird. Ohne Verringerung dieser Last beim Anhänger würde es zu einer Doppelbesteuerung kommen.

Die Verringerung kann maximal um die Sattellast der Zugmaschine vorgenommen werden, da diese kraftfahrrechtlich nicht mehr Gewicht aufnehmen darf, auch wenn dies der Anhänger könnte.

> *Beispiel:*
>
> *Zugmaschine: Gesamtgewicht 15.000 kg; Sattellast 7.500 kg*
>
> *Anhänger: Gesamtgewicht 22.000 kg; Sattellast 10.000 kg*
>
> *Beim Anhänger ist das höchste zulässige Gesamtgewicht (22.000 kg) um die im Typenschein der Zugmaschine angegebene Sattellast (7.500 kg) zu vermindern. Als Bemessungsgrundlage für die Kraftfahrzeugsteuer sind beim Anhänger 14.500 kg heranzuziehen.*

1525

Sind auf einen Steuerpflichtigen mehrere Sattelzugfahrzeuge und -anhänger zugelassen und werden diese in unterschiedlichen Kombinationen verwendet, bestehen aus verwaltungsökonomischen Gründen keine Bedenken, die im Typenschein eines Anhängers angeführte Sattellast vom höchsten zulässigen Gesamtgewicht dieses Anhängers abzuziehen.

© Bundesministerium für Finanzen

Beispiel:

Zugmaschine A: Gesamtgewicht 15.000 kg; Sattellast 7.500 kg

Zugmaschine B: Gesamtgewicht 12.000 kg; Sattellast 5.000 kg

Anhänger A: Gesamtgewicht 24.000 kg; Sattellast 10.000 kg

Anhänger B: Gesamtgewicht 20.000 kg; Sattellast 8.000 kg

Bei den beiden Anhängern darf das jeweils höchste zulässige Gesamtgewicht (24.000 kg bzw. 20.000 kg) um die jeweils im Typenschein angegebene Sattellast (10.000 kg bzw. 8.000 kg) vermindert werden. Als Bemessungsgrundlage für die Kraftfahrzeugsteuer sind somit bei Anhänger A 14.000 kg und bei Anhänger B 12.000 kg heranzuziehen.

C.5.3. Werte laut Zulassungsbescheinigung und Einstufung, Umrechnung von PS in Kilowatt und Fehlen von Eintragungen

1526

Für die Steuerberechnung sind nicht die tatsächlichen Werte, sondern die in der Zulassungsbescheinigung eingetragenen Werte maßgeblich. Die Steuer kann nicht rückerstattet werden, wenn sich nachträglich herausstellt, dass die in der Zulassungsbescheinigung eingetragenen Werte, die der Steuerberechnung zugrunde gelegt wurden, nicht den tatsächlichen Werten entsprechen.

Wenn in einer ausländischen Zulassungsbescheinigung die Angaben des höchsten zulässigen Gesamtgewichts, der Achslasten oder der Stütz-/Sattellasten fehlen, können diese dem Fabrikschild des Fahrzeuges entnommen werden.

1527

Nicht als fehlende Eintragung ist zu qualifizieren, wenn die entsprechenden Werte nicht im dafür vorgesehenen Feld enthalten sind, aber eindeutig aus einem anderen Feld der Zulassungsbescheinigung entnommen werden können (z.B. CO_2-WLTP Wert im Feld A19 “Anmerkungen“).

Bei Krafträdern gibt es lediglich CO_2-Messungen nach dem WMTC-Verfahren. Bei Krafträdern ist daher ein solcher in einem anderen Feld der Zulassungsbescheinigung eingetragener Wert eindeutig der CO_2-Emissionswert nach dem WMTC-Messverfahren.

1528

Maßgebend für die Einstufung als Kraftrad oder Kraftfahrzeug der Klasse M1 (Personenkraftwagen) ist die Eintragung der Klasse in der Zulassungsbescheinigung gemäß § 3 Abs. 1 KFG 1967 (Feld J „Art des Fahrzeuges/Klasse“ in der Zulassungsbescheinigung).

1529

Ist die Leistung des Verbrennungsmotors nicht in Kilowatt angegeben, hat die Umrechnung gemäß § 64 des Maß- und Eichgesetzes 1950, BGBl. Nr. 152/1950 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 174/1973, zu erfolgen.

Ist die Motorleistung in PS (Pferdestärken) angegeben, hat eine Umrechnung auf Kilowatt nach der Formel:

1 PS = 0,73549875 kW

zu erfolgen.

Bruchteile von Kilowatt oder Gramm pro Kilometer sind auf volle Kilowatt oder Gramm pro Kilometer aufzurunden.

Ist bei Kraftfahrzeugen, deren Typenschein (Einzelgenehmigungsbescheid) vor dem 1. Jänner 1972 ausgestellt wurde, die Motorleistung ausdrücklich in "SAE-PS" angegeben, sind ohne weiteren Nachweis entweder vor der Umrechnung mit der oben angeführten Formel auf Kilowatt die angegebenen SAE-PS um 20% zu verringern oder ist bei der Umrechnung auf Kilowatt die Formel:

1 SAE-PS = 0,588399 kW

zugrunde zu legen.

Entsprechendes gilt bei Kraftfahrzeugen mit Erzeugungsland Nordamerika oder Großbritannien, wenn die Motorleistung zwar in PS (ohne Zusatz SAE) angegeben ist, jedoch nachgewiesen wird, dass die eingetragenen Werte tatsächlich SAE-PS sind.

1530

Fehlt eine entsprechende Eintragung, ist die Steuer zu berechnen bei

- Kraftfahrzeugen der Klassen L1e, L2e, L3e, L4e und L5e (Krafträdern), die vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen werden,
  - von einem Hubraum von 350 Kubikzentimetern,
- Kraftfahrzeugen der Klassen L1e, L2e, L3e, L4e und L5e, die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen werden,
  - von einem Hubraum von 350 Kubikzentimetern oder einem nach WLTP ermittelten CO_2-Ausstoß von 85 Gramm pro Kilometer,
- Kraftfahrzeugen der Klasse M1 (seit 1. Jänner 2023: ausgenommen Wohnmobile der Aufbauart „SA“ bis 3,5 t hzGG, bei denen das Basisfahrzeug ein Fahrzeug der Klasse N ist)

  - die vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden sowie
  - die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden und für welche die CO_2-Emissionen nicht gemäß WLTP ermittelt wurden

  von einer Leistung des Verbrennungsmotors von 50 Kilowatt,

- Kraftfahrzeugen der Klasse M1 (seit 1. Jänner 2023: ausgenommen Wohnmobile der Aufbauart „SA“ bis 3,5 t hzGG, bei denen das Basisfahrzeug ein Fahrzeug der Klasse N ist)

  - die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden und für welche die CO_2-Emissionen gemäß WLTP ermittelt wurden

  von einer Leistung des Verbrennungsmotors von 85 Kilowatt oder von einem CO_2-Ausstoß von 125 Gramm pro Kilometer,

- anderen Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen (z.B. Kraftfahrzeuge der Klasse L6e, L7e oder N1 sowie seit 1. Jänner 2023: Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Fahrzeug der Klasse N ist)

  - von einer Leistung des Verbrennungsmotors von 50 Kilowatt,

- anderen Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen

  - von einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 8 Tonnen.

Es ist dabei zu beachten, dass die Ersatzwerte für die Berechnung gemäß § 5 Abs. 1 KfzStG 1992 wie in der Zulassungsbescheinigung eingetragene Werte zu behandeln sind.

C.5.4. Tageweise Berechnung

1531

Zur tageweisen Berechnung siehe Rz 1480.

C.5.5. Im Ausland zugelassene Kraftfahrzeuge

1532

Für ein in einem ausländischen Zulassungsverfahren zugelassenes Kraftfahrzeug, das vorübergehend im Inland benützt wird, wird die Steuer pro in Österreich verbrachtem Tag für dieses Kraftfahrzeug, je nachdem ob es sich um ein Kraftrad, einen Personen- und Kombinationskraftwagen oder um alle übrigen Kraftfahrzeuge handelt, gesondert festgelegt.

Diese Bestimmung gilt nicht für Kraftfahrzeuge, die im Inland widerrechtlich ohne die erforderliche inländische Zulassung verwendet werden (siehe Rz 1482). Für ausländische Kraftfahrzeuge, die von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind, siehe Anlage 1 der

Arbeitsrichtlinie Kraftfahrzeugsteuer (GK-0900) vom 1. März 2007, BMF-010304/0011-IV/8/2007 in der Fassung vom 01.10.2009, BMF-010304/0017-IV/8/2009).

C.5.5.1. Krafträder

1533

Für ein in einem ausländischen Zulassungsverfahren zugelassenes Kraftrad, das vorübergehend im Inland benützt wird, beträgt die Steuer pro in Österreich verbrachtem Tag 1,10 Euro.

C.5.5.2. Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen

1534

Für einen in einem ausländischen Zulassungsverfahren zugelassenen Personen- und Kombinationskraftwagen, der vorübergehend im Inland benützt wird, beträgt die Steuer pro in Österreich verbrachtem Tag 2,20 Euro.

C.5.5.3. alle übrigen Kraftfahrzeuge

1535

Für ein in einem ausländischen Zulassungsverfahren zugelassenes übriges Kraftfahrzeug, das vorübergehend im Inland benützt wird, beträgt die Steuer pro in Österreich verbrachtem Tag 13 Euro.

C.5.6. Verordnungsermächtigung für Kraftfahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen

1536

Die für in einem ausländischen Zulassungsverfahren zugelassenen Kraftfahrzeuge, die vorübergehend im Inland benützt werden, festgelegten Tagessteuersätze (siehe Rz 1532 ff) können mit Verordnung des Bundesministers für Finanzen für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen erhöht werden, damit diese Kraftfahrzeuge einer Steuerbelastung unterliegen, die der Belastung entspricht, welcher Kraftfahrzeuge mit inländischem Kennzeichen im Heimatstaat der Kraftfahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen unterliegen. Hierbei ist auf alle Abgaben Bedacht zu nehmen, die in dem betreffenden Staat für die Benützung oder das Halten von Kraftfahrzeugen erhoben werden.

C.5.7. Anpassung der Steuersätze

1537

Die Änderungen der durchschnittlichen CO_2-Emissionen für Kraftfahrzeuge auf Grund der technischen Entwicklung werden durch eine Absenkung der Abzugsbeträge berücksichtigt.

© Bundesministerium für Finanzen

C.5.7.1. Jährliche Absenkung der Abzugsbeträge (CO_2-Komponente und Leistungskomponente) ab 1. Jänner 2021

1538

Seit 1. Jänner 2021 werden jährlich für Kraftfahrzeuge der Klasse M1 (ausgenommen Wohnmobile mit Basisfahrzeug der Klasse N), die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen und für welche die CO_2-Emissionen gemäß WLTP ermittelt wurden,

- der Wert 115 Gramm pro Kilometer (CO_2-Komponente) um den Wert 3 und
- der Wert 65 Kilowatt (Leistungskomponente) um den Wert 1

abgesenkt.

C.5.8. Verordnungsermächtigung für die jährliche Anpassung des Steuersatzes

1539

Abweichend von der gesetzlichen Absenkung der Abzugsbeträge ab 1. Jänner 2021 kann der Bundesminister für Finanzen einmal jährlich zum 1. Jänner des Folgejahres durch Verordnung die Steuersätze und die Abzugsbeträge anpassen, um die Änderung der durchschnittlichen CO_2-Emissionen auf Grund der technischen Entwicklung und der regulatorischen Vorgaben zu berücksichtigen. Dabei ist auf ökologische und soziale Zielsetzungen Bedacht zu nehmen.

C.5.8.1. Wirksamwerden der Änderungen

1540

Die Anpassungen gelten ab dem 1. Jänner des Folgejahres nach dem Wirksamwerden der Änderungen und sind für jene Kraftfahrzeuge anzuwenden, die ab dem Wirksamwerden der Änderungen bis zum Wirksamwerden der Änderungen des Folgejahres erstmalig zugelassen werden.

Randzahlen 1541 bis 1559: derzeit frei

C.6. Steuererhebung (§ 6 KfzStG 1992)

C.6.1. Anzeigepflicht

1560

Bei erstmaliger Verpflichtung zur Entrichtung der Kraftfahrzeugsteuer hat der Steuerpflichtige dem Finanzamt innerhalb eines Monats ab Eintritt des anzeigepflichtigen Ereignisses die Umstände anzuzeigen, die die Abgabepflicht begründen (Formular Kr 20). Wurde der Anzeigeverpflichtung bereits einmal entsprochen, ist der Beginn der Steuerpflicht für weitere Kraftfahrzeuge nicht mehr anzuzeigen.

© Bundesministerium für Finanzen

Beginnt nach Beendigung der Steuerpflicht für alle Kraftfahrzeuge zu einem späteren Zeitpunkt neuerlich die Steuerpflicht für ein Kraftfahrzeug, ist dieser Umstand wieder dem Finanzamt anzuzeigen. Für steuerbefreite Kraftfahrzeuge besteht keine Anzeigepflicht.

1561

Die Anzeige ist beim zuständigen Finanzamt einzubringen.

C.6.2. Aufzeichnungspflicht

1562

Der Steuerschuldner hat fortlaufende Aufzeichnungen (nach Art, Kennzeichen, Dauer und Bemessungsgrundlage je steuerpflichtigem Kraftfahrzeug) zu führen.

C.6.3. Erklärungspflicht

1563

Der Steuerschuldner hat jeweils für ein Kalendervierteljahr die Steuer selbst zu berechnen und bis zum 15. Tag (Fälligkeitstag) des auf das Kalendervierteljahr zweitfolgenden Kalendermonats an das Finanzamt zu entrichten (z.B. für Jänner bis März bis 15. Mai).

Weiters hat der Steuerschuldner für jedes abgelaufene Kalenderjahr bis zum 31. März des darauffolgenden Kalenderjahres dem Finanzamt eine Abgabenerklärung (Formular Kr 1) über die steuerpflichtigen Kraftfahrzeuge abzugeben (Jahreserklärung). Näheres zur Jahressteuererklärung in Fällen der widerrechtlichen Verwendung eines Kraftfahrzeuges siehe Rz 1569.

Ist ein Kraftfahrzeug nicht steuerbar oder wird eine Befreiungsbestimmung in Anspruch genommen, ist entweder keine Abgabenerklärung einzureichen oder – wenn der Steuerpflichtige weitere steuerpflichtige Kraftfahrzeuge hat – dieses nicht in die Abgabenerklärung aufzunehmen.

Werden ein Kraftfahrzeug, welches der motorbezogenen Versicherungssteuer, und ein Kraftfahrzeug, welches der Kraftfahrzeugsteuer unterliegt, unter einem Wechselkennzeichen zugelassen, besteht die Möglichkeit der Anrechnung der entrichteten motorbezogenen Versicherungssteuer auf die Kraftfahrzeugsteuer (siehe Rz 1429). In jenen Fällen, in denen die anrechenbare motorbezogene Versicherungssteuer die Kraftfahrzeugsteuer übersteigt und daher die zu entrichtende Kraftfahrzeugsteuer Null beträgt, ist eine Jahressteuererklärung abzugeben, weil die Abgabenerklärung für steuerpflichtige Kraftfahrzeuge einzureichen ist.

1564

Eine elektronische Übermittlung der Kraftfahrzeugsteuererklärung über FinanzOnline ist nicht möglich, lediglich die Buchung der Selbstbemessungsabgabe über „Weitere Services/Buchung von Selbstbemessungsabgaben“.

C.6.3.1. Erklärungspflicht bei widerrechtlicher Verwendung seit 1. Jänner 2019

1565

Bei Vorliegen einer widerrechtlichen Verwendung (§ 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992) hat der Steuerschuldner jeweils für einen Kalendermonat die Steuer selbst zu berechnen und bis zum 15. Tag (Fälligkeitstag) des auf den Kalendermonat zweitfolgenden Kalendermonats an das Finanzamt zu entrichten.

C.6.4. Festsetzung der Abgabe

C.6.4.1. Allgemein

1566

Auf Antrag des Steuerschuldners oder von Amts wegen kann nach Maßgabe des § 201 Abs. 2 BAO und muss nach Maßgabe des § 201 Abs. 3 BAO eine erstmalige Festsetzung der Abgabe mit Abgabenbescheid erfolgen, wenn der Steuerschuldner, obwohl er dazu verpflichtet ist, keinen selbst berechneten Betrag der Abgabenbehörde bekannt gibt, oder wenn sich die bekanntgegebene Selbstberechnung als nicht richtig erweist.

Ein gemäß § 201 BAO festgesetzter Abgabenbetrag hat den im § 6 Abs. 3 KfzStG 1992 genannten Fälligkeitstag (siehe Rz 1563 ff) zu enthalten.

C.6.4.2. Abgabenzeitraum

1567

Selbstberechnungs- und somit Besteuerungszeitraum für die Kraftfahrzeugsteuer ist grundsätzlich das Kalendervierteljahr. Im Fall einer kürzer bestehenden Steuerpflicht hat der Festsetzungsbescheid das jeweilige Kalendervierteljahr zu umfassen.

> *Beispiel:*
>
> *Steuerpflicht besteht nur für den Monat Februar 2020. Der Festsetzungsbescheid muss sich auf den Zeitraum 1-3/2020 beziehen.*

Mehrere Vierteljahresabgaben können in einem Bescheidspruch zusammengefasst festgesetzt werden, wenn sie dasselbe Kalenderjahr betreffen (§ 201 Abs. 4 BAO).

> *Beispiel:*
>
> *Steuerpflicht besteht von 6/2018 bis 5/2020. Es können folgende drei Festsetzungsbescheide ergehen: 4-12/2018, 1-12/2019 und 1-6/2020; es können aber auch pro Vierteljahr jeweils gesonderte Bescheide ergehen. Nicht zulässig ist ein Bescheid, der über den Zeitraum 4/2018 bis 6/2020 abspricht.*

Siehe dazu die Richtlinien zur Festsetzung von Selbstberechnungsabgaben (§ 201 BAO) und zur Haftungsinanspruchnahme nach § 202 BAO, Erlass des BMF vom 09.10.2009, BMF-010103/0138-VI/2009.

C.6.4.2.1. Abgabenzeitraum bei widerrechtlicher Verwendung

1568

Selbstberechnungs- und Besteuerungszeitraum ist für Vorgänge, welche vor dem 1. Jänner 2019 liegen, grundsätzlich das Kalendervierteljahr.

Mit 1. Jänner 2019 trat hinsichtlich des Abgabenzeitraums bei widerrechtlicher Verwendung eine Änderung ein (BGBl. I Nr. 62/2018), dass nicht mehr das Kalendervierteljahr, sondern nunmehr das Kalendermonat als Selbstberechnungs- und Besteuerungszeitraum zur Anwendung kommt.

> *Beispiel:*
>
> *Ein Kraftfahrzeug wird widerrechtlich im Inland im Zeitraum 4/2018 bis 2/2020 verwendet.*
>
> *Folgende Festsetzungsbescheide haben zu ergehen: 4-12/2018, 1-12/2019 und 1-2/2020*

Eine Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer bei widerrechtlicher Verwendung kann frühestens dann erfolgen, wenn der Steuerschuldner der Selbstberechnung und der fristgerechten Entrichtung nicht nachkommt (bis zum 15. des auf den Kalendermonat zweitfolgenden Kalendermonats).

> *Beispiel:*
>
> *Ein Kraftfahrzeug wird widerrechtlich im Inland im Zeitraum 1-8/2020 verwendet.*
>
> *Eine bescheidmäßige Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer für den gesamten Zeitraum 1-8/2020 kann – sofern keine Selbstberechnung und Entrichtung stattgefunden hat – frühestens mit Ablauf des 15. Oktober 2020 erfolgen.*

Eine Festsetzung kann nur so lange erfolgen, als nicht ein den Selbstberechnungszeitraum beinhaltender Jahresbescheid erlassen wurde.

C.6.4.3. Keine Jahressteuererklärung bei Festsetzung in Fällen der widerrechtlichen Verwendung

1569

Die Pflicht zur Abgabe einer Jahressteuererklärung nach § 6 Abs. 4 KfzStG 1992 ist für die Fälle der widerrechtlichen Verwendung, in denen wegen der unterlassenen Selbstberechnung eine Festsetzung erfolgt ist, nicht anzuwenden. So sieht § 6 Abs. 3 Z 1 KfzStG 1992 vor, dass in Fällen, in denen die Selbstberechnung unterlassen wird oder sich als nicht richtig herausstellt, das zuständige Finanzamt die Steuer festzusetzen hat (siehe Rz 1566). Sobald für einen Selbstberechnungs- bzw. Festsetzungszeitraum und für bestimmte

Kraftfahrzeuge die Festsetzung bescheidmäßig erfolgt ist und für diesen Zeitraum und für diese Kraftfahrzeuge in der Folge rechtskräftige Bescheide bestehen, würde eine Jahressteuererklärung für diese Zeiträume und Kraftfahrzeuge keine Wirksamkeit mehr entfalten. Eine Jahressteuererklärung für Zeiträume und Kraftfahrzeuge, für welche die Steuer gemäß § 6 Abs. 3 Z 1 KfzStG 1992 festgesetzt wurde, ist zurückzuweisen.

In Fällen der widerrechtlichen Verwendung ist eine Jahressteuerklärung nach § 6 Abs. 4 KfzStG 1992 daher nur dann abzugeben, wenn die Kraftfahrzeugsteuer nicht bereits gemäß § 6 Abs. 3 Z 1 KfzStG 1992 bescheidmäßig festgesetzt wurde.

Randzahlen 1570 bis 1579: *derzeit frei*

C.7. Abgabenerhebung (vormals § 7 KfzStG 1992)

C.7.1. Allgemeines

1580

§ 7 KfzStG 1992 trat mit Ablauf des 31. Dezember 2020 außer Kraft. Die Zuständigkeit für die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer ist nunmehr allgemein in der Bundesabgabenordnung (§ 60 ff BAO) geregelt. Seit 1. Jänner 2021 ist somit das Finanzamt Österreich, das Finanzamt für Großbetriebe oder das Zollamt Österreich für die Abgabenerhebung zuständig.

1581

Bei der Zuständigkeit zur Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer ist zwischen inländischen und ausländischen Zulassungsverfahren bzw. der widerrechtlichen Verwendung zu unterscheiden.

C.7.2. Inländisches Zulassungsverfahren (§ 1 Abs. 1 Z 1 KfzStG 1992)

1582

Bei einem in einem inländischen Zulassungsverfahren zugelassen Kraftfahrzeug ist für die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer entweder das Finanzamt Österreich oder das Finanzamt für Großbetriebe zuständig. Das Finanzamt für Großbetriebe ist bei den in § 61 Abs. 1 BAO genannten Abgabepflichtigen zuständig. In den übrigen Fällen ist gemäß § 60 Abs. 1 BAO das Finanzamt Österreich zuständig.

C.7.3. Erhebung bei im Ausland zugelassenen Kraftfahrzeugen / Ausländisches Zulassungsverfahren (§ 1 Abs. 1 Z 2 KfzStG 1992)

1583

Für die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer bei in einem ausländischen Zulassungsverfahren zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland verwendet werden (§ 1 Abs. 1 Z 2 KfzStG 1992), ist das Zollamt Österreich zuständig.

C.7.4. Widerrechtliche Verwendung (§ 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992)

1584

Das Finanzamt Österreich ist gemäß § 60 Abs. 2 Z 4 BAO in jenen Fällen, in denen ein Kraftfahrzeug im Inland ohne die kraftfahrrechtlich erforderliche Zulassung verwendet wird, für die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer zuständig (siehe „Widerrechtliche Verwendung“, Rz 36 bis 65).

Umfasst ein Selbstberechnungs- und Festsetzungszeitraum mehrere Kraftfahrzeuge, welche widerrechtlich im Inland verwendet wurden, dann erfolgt die Festsetzung der Abgabe zusammengefasst in einem Festsetzungsbescheid.

> *Beispiel:*
>
> *Es erfolgte im Jahr 2021 eine widerrechtliche Verwendung von drei Fahrzeugen mit deutschem Kennzeichen in Österreich durch denselben Verwender. Die Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer hat sich auch bei einer widerrechtlichen Nutzung mehrerer Kraftfahrzeuge pro Abgabepflichtigem in einem Gesamtbetrag auf jeweils einen Festsetzungszeitraum zu beziehen. Es ist somit ein gemeinsamer Festsetzungsbescheid für alle drei Kraftfahrzeuge zu erlassen.*

Die bescheidmäßige Festsetzung hat sich auf die gesamte, im Bemessungszeitraum zu entrichtende Abgabe und nicht bloß auf eine restliche und nur bestimmte Sachverhalte oder Fahrzeuge in Betracht zu ziehende Abgabenforderung zu erstrecken (vgl. VwGH 19.6.2013, 2010/16/0030).

1585

Abgabenfestsetzung bis 31. Dezember 2018

Der Selbstberechnungs- und Festsetzungszeitraum für die Kraftfahrzeugsteuer ist das Kalendervierteljahr. Der selbstberechnete Betrag ist bis zum 15. Tag (Fälligkeitstag) des auf das Kalendervierteljahr zweitfolgenden Kalendermonats an das Finanzamt zu entrichten. Eine Festsetzung kann frühestens ab April des darauffolgenden Jahres erfolgen, wenn bis zum 31. März keine Erklärung eingereicht worden ist.

1586

Abgabenfestsetzung seit 1. Jänner 2019

Der Selbstberechnungs- und Festsetzungszeitraum für die Kraftfahrzeugsteuer ist das Kalendermonat. Der selbstberechnete Betrag ist bis zum 15. Tag (Fälligkeitstag) des auf den Kalendermonat zweitfolgenden Kalendermonats an das Finanzamt zu entrichten. Wenn die Selbstberechnung unterlassen wird oder wenn sich die Selbstberechnung als nicht richtig erweist, ist die Steuer für den jeweiligen Monat festzusetzen. Eine Festsetzung kann nur so lange erfolgen, als nicht ein den Selbstberechnungszeitraum beinhaltender Jahresbescheid

erlassen wurde. Ein Jahresbescheid kann frühestens ab April des darauffolgenden Jahres erlassen werden.

C.7.5. Verjährung

1587

Die Verjährungsfrist beträgt nach § 207 Abs. 2 erster Satz BAO fünf Jahre. Die Festsetzungsverjährung kann durch Amtshandlungen verlängert werden. Für hinterzogene Abgaben beträgt die Verjährungsfrist zehn Jahre (§ 207 Abs. 2 zweiter Satz BAO). Die Verjährung beginnt gemäß § 208 Abs. 1 lit. a BAO in den Fällen des § 207 Abs. 2 BAO mit dem Ablauf des Jahres, in dem der Abgabenanspruch entstanden ist (siehe Rz 1563 ff).

1588

Nach § 209 Abs. 3 BAO verjährt das Recht auf Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer spätestens zehn Jahre (absolute Verjährung) nach Entstehung des Abgabenanspruchs (zur Entstehung des Abgabenanspruchs siehe Rz 1563 ff).

> *Beispiel:*
>
> *Der Hauptwohnsitz wird mit 15. September 2006 nach Österreich verlegt; ein Pkw mit ausländischem Kennzeichen wird seither im Inland benützt. Nach einer Kontrolle der Finanzpolizei im Jänner 2021 wird das Kraftfahrzeug am 10. Jänner 2021 in Österreich zugelassen.*
>
> *a) Es liegt keine Abgabenhinterziehung vor:*
>
> *Die Kraftfahrzeugsteuer ist für die Monate 10/2006 bis 12/2015 verjährt; für die Monate 1/2016 bis 1/2021 darf sie vorgeschrieben werden (Festsetzungsbescheide für die Zeiträume 1-12/2016, 1-12/2017, 1-12/2018, 1-12/2019, 1-12/2020 sowie 1/2021).*
>
> *b) Es liegt Abgabenhinterziehung vor:*
>
> *Für die Monate 10/2006 bis 1/2011 ist die absolute Verjährung eingetreten; die Kraftfahrzeugsteuer darf für die Monate 2/2011 bis 1/2021 vorgeschrieben werden (Festsetzungsbescheide für die Zeiträume 1-12/2011, 1-12/2012, 1-12/2013, 1-12/2014, 1-12/2015, 1-12/2016, 1-12/2017, 1-12/2018, 1-12/2019, 1-12/2020 sowie 1/2021).*

Randzahlen 1589 bis 1599: *derzeit frei*

C.8. Aufhebung der Zulassung (§ 8 KfzStG 1992)

1600

Wird die Kraftfahrzeugsteuer nicht oder nicht vollständig entrichtet, kann das Finanzamt bei der Behörde, die das Kraftfahrzeug zum Verkehr zugelassen hat, den Antrag auf Aufhebung der Zulassung stellen. Die Entscheidung zur Anzeige ist eine Ermessensentscheidung, die nach Zweckmäßigkeit und Billigkeit zu treffen ist.

Zur Frage der Abnahme von Kennzeichentafeln bei widerrechtlich verwendeten Kraftfahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen siehe Punkt 2.2. des BMVIT-Erlasses vom 19.3.2015, BMVIT-179.474/0005-IV/ST4/2015.

C.9. Verweise (§ 9 KfzStG 1992)

1601

Verweise im KfzStG 1992 auf Bestimmungen in anderen Gesetzen sind immer auf die geltende Fassung des jeweiligen Gesetzes zu beziehen (dynamischer Verweis; z.B. Verweis im § 2 Abs. 2 KfzStG 1992 auf § 6 Abs. 3 VersStG 1953).

1602

Kraftfahrrechtliche Begriffe, die im KfzStG 1992 nicht gesondert definiert werden, sind nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften – insbesondere Kraftfahrgesetz 1967 (KFG 1967), Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 (KDV 1967), Zulassungsstellenverordnung (ZustV) und Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 (GelverkG) – auszulegen.

Randzahlen 1603 bis 1619: *derzeit frei*

© Bundesministerium für Finanzen

D. Motorbezogene Versicherungssteuer (VersStG 1953)

D.1. Steuergegenstand (§ 1 VersStG 1953)

1620

Der motorbezogenen Versicherungssteuer unterliegen in einem inländischen Zulassungsverfahren zum Verkehr zugelassene Krafträder, Personenkraftwagen sowie alle übrigen Arten von Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen (ausgenommen Zugmaschinen und Motorkarren), welche haftpflichtversichert sind.

1621

Der steuerliche Tatbestand der motorbezogenen Versicherungssteuer ist in § 6 Abs. 3 Z 1 VersStG 1953 in Form einer Erhöhung der Versicherungssteuer nach § 5 Abs. 1 Z 1 VersStG 1953 bei der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für im Inland zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge geregelt.

Die motorbezogene Versicherungssteuer ist daher ein Betrag, der zusätzlich zur Versicherungssteuer (11% vom Versicherungsentgelt der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung) eingehoben wird. Sie besteht in einem festen Betrag, dessen Höhe vom jeweils versicherten Kraftfahrzeug und dem Zeitraum, für den das Versicherungsentgelt entrichtet wird, abhängt.

1622

Die motorbezogene Versicherungssteuerpflicht knüpft einerseits an die Zulassung des Fahrzeuges im Inland und andererseits an das Bestehen eines Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsvertrages an.

Die motorbezogene Versicherungssteuer ist für jede einzelne Versicherung zu berechnen. Die Erhöhung um die motorbezogene Versicherungssteuer hat für jene Zeiträume zu erfolgen, in welchen eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung oder eine Zulassung eines Fahrzeuges im Inland besteht.

Die motorbezogene Versicherungssteuer fällt somit auch für sogenannte „Tageszulassungen“ bereits ab dem ersten Tag und für die gesamte Dauer ihres Bestehens an.

Dies gilt auch für jene Fälle, in denen im Besteuerungszeitraum ein Versicherungsentgelt gemäß § 5 Abs. 1 Z 1 VersStG 1953 in der Höhe von Null Euro besteht (z.B. „kostenloser Probemonat der Haftpflichtversicherung“).

© Bundesministerium für Finanzen

Wurden für ein im Inland zugelassenes Kraftfahrzeug zwei oder mehrere Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsverträge abgeschlossen, ist die motorbezogene Versicherungssteuer für jeden einzelnen Versicherungsvertrag zu berechnen. Da sich die Besteuerung auf den jeweiligen Versicherungsvertrag und nicht das Kraftfahrzeug bezieht, liegt keine „Doppelbesteuerung“ vor. Dies gilt unabhängig davon, für welchen Zeitraum oder aus welchem Grund die Versicherungsverträge abgeschlossen werden.

Dies gilt auch in jenen Fällen, in denen ein bestehender Kraftfahrzeughaftpflichtvertrag beendet wird und noch am selben Tag ein neuer Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungsvertrag für dasselbe Kraftfahrzeug abgeschlossen wird. Da beide Versicherungsverträge der motorbezogenen Versicherungssteuer unterliegen, fällt diese an diesem Tag für dasselbe Kraftfahrzeug zweimal an.

Aus der gesetzlichen Verpflichtung, ein Kraftfahrzeug zuzulassen (z.B. § 37 KFG 1967), ergibt sich noch nicht die Pflicht zur Leistung der motorbezogenen Versicherungssteuer. Wird der Zulassungsverpflichtung nicht entsprochen, liegt nach Maßgabe des § 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992 eine widerrechtliche Verwendung vor, die zur Kraftfahrzeugsteuerpflicht führt (siehe Rz 36 ff).

Randzahlen 1623 bis 1629: *derzeit frei*

D.2. Steuerbefreiungen (§ 4 VersStG 1953)

D.2.1. Allgemeines

1630

Die Befreiungen von der motorbezogenen Versicherungssteuer entsprechen im Wesentlichen jenen bei der Kraftfahrzeugsteuer in Rz 1400 bis 1437.

Die meisten Befreiungen von der motorbezogenen Versicherungssteuer sind in § 4 Abs. 3 VersStG 1953 geregelt. Außerhalb des Versicherungssteuergesetzes gibt es noch weitere Befreiungen (z.B. § 50 Abs. 2 Bundesbahngesetz). Betreffend Diplomaten siehe Rz 372 bis 375.

1631

Zur ausschließlichen oder vorwiegenden Verwendung eines Kraftfahrzeuges siehe Rz 1400.

D.2.1.1. Nachträglicher Wegfall der Befreiungsvoraussetzungen

1632

Bei nachträglichem Wegfall einer Befreiungsvoraussetzung beginnt die Steuerpflicht mit dem Tag, an dem die Befreiungsvoraussetzung wegfällt.

Gemäß § 4 Abs. 4 VersStG 1953 hat der Versicherungsnehmer den Versicherer über den Wegfall der Befreiungsvoraussetzungen unverzüglich in Kenntnis zu setzen.

D.2.1.2. Bestätigung der Steuerfreiheit

1633

Beziehen sich Befreiungsbestimmungen anderer Abgaben (z.B. Parkometerabgabe) auf Menschen, die aufgrund einer Behinderung von der motorbezogenen Versicherungssteuer ausgenommen sind, und wird hierfür eine Bescheinigung über das Zutreffen der Befreiung verlangt, hat eine örtlich zuständige Zulassungsstelle die Bestätigung über die Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer auszustellen (z.B. durch das „Merkblatt zum Ansuchen um Gewährung der Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 und einer kostenlosen digitalen Vignette gemäß § 13 Abs. 3 Bundesstraßen-Mautgesetz 2002“). Das Finanzamt Österreich stellt keine Bescheinigung oder Bestätigung aus.

D.2.2. Zulassung auf Gebietskörperschaften und Verwendung im öffentlichen Sicherheitsdienst

1634

Auf eine Gebietskörperschaft zugelassene Kraftfahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Justizwache und des Bundesheeres, die nicht haftpflichtversichert sind, unterliegen grundsätzlich der Kraftfahrzeugsteuer, sind aber auf Grund von § 2 Abs. 1 Z 1 KfzStG 1992 von dieser befreit (siehe Rz 136 sowie Rz 1401).

In Fällen, in denen der der Fahrzeugbesitzer freiwillig eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung abschließt, unterliegt das Kraftfahrzeug hingegen grundsätzlich der motorbezogenen Versicherungssteuer. In diesen Fällen kommt die Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer gemäß § 4 Abs. 3 Z 1 VersStG 1953 zum Tragen.

D.2.3. Feuerwehr, Rettungsdienst oder Krankenwagen

1635

Näheres zur Befreiung von Feuerwehrfahrzeugen siehe Rz 123 bis 129.

Näheres zur Befreiung von Kraftfahrzeugen des Rettungsdienstes und Krankenwagen siehe Rz 109 bis 122.

D.2.4. Probe- und Überstellungsfahrtkennzeichen

1636

Die Ausführungen zur Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer (siehe Rz 1404 ff) sind sinngemäß anzuwenden.

© Bundesministerium für Finanzen

D.2.5. Omnibusse sowie Mietwagen- und Taxigewerbe

1637

Die Ausführungen zur Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer für Omnibusse (siehe Rz 1412) sind sinngemäß anzuwenden.

Näheres zur Befreiung von Kraftfahrzeugen, die ausschließlich oder vorwiegend im Mietwagen- und Taxigewerbe verwendet werden siehe Rz 143 bis 152.

D.2.6. Invalidenkraftfahrzeuge

1638

Die Ausführungen zur Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer (siehe Rz 1413) sind sinngemäß anzuwenden.

D.2.7. Emissionsfreie Antriebsarten

1639

Von der motorbezogenen Versicherungssteuer sind gemäß § 4 Abs. 3 Z 6 VersStG 1953 idF BGBl. I Nr. 108/2022 Kraftfahrzeuge ausgenommen, die auf Grund ihres Antriebes (insbesondere Elektro- oder Wasserstoffantrieb) einen CO_2-Emissionswert von 0 g/km aufweisen, sofern Versicherungszeiträume ab 1. Juni 2023 betroffen sind.

Sofern Versicherungszeiträume betroffen sind, die vor dem 1. Juni 2023 liegen, gilt, dass gemäß § 4 Abs. 3 Z 6 VersStG 1953 Kraftfahrzeuge von der motorbezogenen Versicherungssteuer ausgenommen sind, die ausschließlich mit einem Elektromotor angetrieben werden.

Näheres zur Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer für Kraftfahrzeuge, die ausschließlich elektrisch angetrieben werden bzw. für Kraftfahrzeuge mit ausschließlich emissionsfreien Antriebsarten siehe Rz 100 bis 108.

D.2.8. Krafträder, deren Hubraum 100 cm³ nicht übersteigt

1640

Die Ausführungen zur Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer (siehe Rz 1414) sind sinngemäß anzuwenden.

D.2.9. Hinterlegung der Zulassungsbescheinigung und der Kennzeichentafel

1641

Die Ausführungen zur Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer (siehe Rz 1420 ff) sind sinngemäß anzuwenden.

© Bundesministerium für Finanzen

D.2.10. Selbstfahrende Arbeitsmaschine

1642

Die Ausführungen zur Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer (siehe Rz 1418) sind sinngemäß anzuwenden.

D.2.11. Diplomaten

1643

Von der motorbezogenen Versicherungssteuer befreit sind Kraftfahrzeuge zur Verwendung durch Träger von diplomatischen Privilegien in Österreich. Näheres zu diesem Befreiungstatbestand siehe Rz 372 bis 375.

D.2.12. Menschen mit Behinderungen

1644

Steuerfrei sind Kraftfahrzeuge, die ausschließlich auf einen oder mehrere Menschen mit Behinderung zum Verkehr zugelassen sind. Näheres zu diesem Befreiungstatbestand siehe Rz 280 bis 315.

Randzahlen 1645 bis 1669: *derzeit frei*

D.3. Steuerberechnung (§ 5 VersStG 1953)

D.3.1. Bemessungsgrundlage

1670

Die Bemessungsgrundlage ist bei

- Kraftfahrzeugen der Klassen L1e, L2e, L3e, L4e und L5e,
  - die vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden,
    - der Hubraum in Kubikzentimetern
  - die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen werden,
    - der Hubraum in Kubikzentimetern und die kombinierten CO_2-Emmissionen in Gramm pro Kilometer, die nach dem World Motorcycle Test Cycle (WMTC) gemäß Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen ermittelt wurden
- Kraftfahrzeugen der Klasse M1 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen (ab 1. Juni 2023: ausgenommen Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Fahrzeug der Klasse N ist),

- die vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden,
  - die Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt
- die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen werden und für welche die CO_2-Emissionen gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission, ABl. Nr. L 175 vom 7.7.2007 S. 1, nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) ermittelt wurden,
  - die Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt und der kombinierte WLTP-Wert der CO_2-Emissionen in Gramm pro Kilometer,
  - bei extern aufladbaren Hybrid-Elektro-Kraftfahrzeugen jedoch der gewichtet kombinierte WLTP-Wert der CO_2-Emissionen in Gramm pro Kilometer,
- die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen werden und für welche die CO_2-Emissionen nicht gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelt wurden,
  - die Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt,

- allen übrigen Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen, ausgenommen bei Zugmaschinen und Motorkarren (z.B. Kraftfahrzeuge der Klasse L6e, L7e oder N1 sowie ab 1. Juni 2023: Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Fahrzeug der Klasse N ist),
  - die Leistung des Verbrennungsmotos in Kilowatt.

1671

Gemäß § 5 Abs. 5 VersStG 1953 sind für die Steuerberechnung nicht die tatsächlichen Werte, sondern die in der Zulassungsbescheinigung eingetragenen Werte maßgeblich (siehe Rz 1526 ff).

Beispiel:

Ein Pkw ist in Österreich zugelassen und bei einem österreichischen Versicherer kraftfahrzeughaftpflichtversichert. Der Versicherer hat die motorbezogene Versicherungssteuer von den in der Zulassungsbescheinigung eingetragenen Daten berechnet. Zwei Jahre nach der Zulassung wird festgestellt, dass die in der

Zulassungsbescheinigung eingetragenen Werte nicht den Tatsachen entsprechen und es wird eine Änderung in der Zulassungsbescheinigung auf die niedrigeren Werte vorgenommen.

Der Versicherungsnehmer beantragt gemäß § 6 Abs. 3 Z 7 VersStG 1953 die Berichtigung der Versicherungssteuer.

Da die Änderung der Zulassungsbescheinigung nicht rückwirkend erfolgt, sind die Werte ab diesem Zeitpunkt für die Berechnung der motorbezogenen Versicherungssteuer maßgeblich.

Eine Rückerstattung für die motorbezogene Versicherungssteuer vor diesem Zeitpunkt ist nicht möglich, da die Berechnung auf den Werten in der Zulassungsbescheinigung basiert.

1672

Bei Kraftfahrzeugen, deren Motorleistung durch so genanntes „Tuning“ erhöht wurde, bleibt die in der Zulassungsbescheinigung eingetragene Motorleistung als Bemessungsgrundlage solange bestehen, bis der tatsächliche Wert in der Zulassungsbescheinigung nachgetragen wird.

D.3.2. Umrechnung von PS in kW und Fehlen von Eintragungen

1673

Die Ausführungen zur Umrechnung von PS in kW und zum Fehlen von Eintragungen in der Kraftfahrzeugsteuer (siehe Rz 1526 ff) sind sinngemäß anzuwenden.

D.3.3. Pauschalierung

1674

Gemäß § 5 Abs. 4 VersStG 1953 kann in Fällen, in denen die Feststellung der Unterlagen für die Steuerfestsetzung unverhältnismäßig schwierig sein würde, die Berechnung und Entrichtung der Steuer im Pauschalverfahren zugelassen werden.

Diese Möglichkeit kommt nur bei Versicherungsnehmern in Betracht, die einen großen Fuhrpark haben und die diesen Fuhrpark beim selben Versicherer versichern.

1675

Der Versicherer hat den Antrag auf Pauschalierung an das Finanzamt Österreich zu stellen. Im Antrag ist darzustellen, warum die Steuerfestsetzung unverhältnismäßig schwierig sein würde. Der Bescheid ergeht an den Versicherer und muss genau den Versicherungsnehmer bezeichnen, für den die Pauschalierung gilt.

1676

Generell besitzt diese Regelung, aufgrund der nunmehr üblichen digitalen Erfassung von Fahrzeugunterlagen, einen historischen Charakter. Da die Feststellung der Unterlagen für die Festsetzung der Steuer in Fällen, in denen die Unterlagen digital erfasst wurden, niemals

unverhältnismäßig schwierig ist und damit die Voraussetzungen des Pauschalverfahrens nicht vorliegen, kann die Pauschalierung nicht in Anspruch genommen werden.

Für Versicherungsnehmer, die schon bisher das Pauschalverfahren zur Berechnung und Entrichtung der Steuer verwenden dürfen, ist das Pauschalverfahren grundsätzlich weiterhin zulässig. Es ist jedoch dabei darauf zu achten, dass eine Pauschalierung von Kraftfahrzeugen, die unterschiedlichen Bemessungsgrundlagen unterliegen, nicht möglich ist (siehe Rz 1677).

Versicherungsnehmer, die die Pauschalierung neu in Anspruch nehmen möchten, müssen glaubhaftmachen, dass die Feststellung der Unterlagen für die Steuerfestsetzung unverhältnismäßig schwierig ist, weil etwa keine digitale Erfassung der Fahrzeugunterlagen vorliegt. Auch in diesen Fällen ist darauf zu achten, dass eine Pauschalierung von Kraftfahrzeugen, die unterschiedlichen Bemessungsgrundlagen unterliegen, nicht möglich ist (siehe Rz 1677).

1677

Eine Pauschalierung ist grundsätzlich nur dann möglich, wenn die Kraftfahrzeuge des Versicherungsnehmers der gleichen Bemessungsgrundlage unterliegen. Eine Vermischung von Kraftfahrzeugen in der Pauschalierung, bei denen die Steuer aufgrund der Leistung des Motors in Kilowatt oder der Größe des Hubraums in Kubikzentimetern und aufgrund der CO_2-Emissionen in Gramm pro Kilometer berechnet wird, mit Kraftfahrzeugen, bei denen die Steuer ausschließlich aufgrund der Leistung des Motors in Kilowatt oder der Größe des Hubraums in Kubikzentimetern berechnet wird, ist daher nicht möglich.

Für das Pauschalverfahren gilt Folgendes:

Auf Basis der schon bisher ermittelten CO_2- und/oder kW-Summe ist durch eine Division durch die Anzahl der steuerpflichtigen Kraftfahrzeuge ein durchschnittlicher CO_2- und/oder kW-Wert für den Fuhrpark als Bemessungsgrundlage zu ermitteln. Auf Basis dieser Bemessungsgrundlage wird mittels der neuen Staffelung der durchschnittliche Steuerwert pro Kraftfahrzeug errechnet. Dieser wird mit der Anzahl der steuerpflichtigen Kraftfahrzeuge des Fuhrparks multipliziert.

Diese Berechnungsmethode ist auch auf bestehende Pauschalierungsbescheide anzuwenden. Ein Änderungsantrag zur Erwirkung einer Bescheidergänzung ist nicht erforderlich (§ 12 Abs. 3 Z 24 letzter Satz VersStG 1953).

Randzahlen 1678 bis 1689: *derzeit frei*

© Bundesministerium für Finanzen

D.4. Steuersatz (§ 6 VersStG 1953)

D.4.1. Allgemeines

1690

Der Steuersatz hängt einerseits von der Art des Kraftfahrzeuges, andererseits vom Zeitraum, für den die Versicherungsprämie geleistet wird (monatliche, vierteljährliche, halbjährliche oder jährliche Prämienzahlung), ab. Die Erhöhung bei unterjähriger Zahlung besteht nunmehr ausschließlich für Kraftfahrzeuge, die vor dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden. Eine Erhöhung der motorbezogenen Versicherungssteuer bei unterjähriger Entrichtung besteht für Kraftfahrzeuge, die nach dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden, nicht.

1691

Bei kurzfristigen Versicherungen und Einmalprämien kommt der bei jährlicher Entrichtung der Prämie vorgesehene Steuersatz zu Anwendung. Dies gilt wiederum nur für Kraftfahrzeuge, die vor dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden.

1692

Weicht der Zeitraum des Versicherungsverhältnisses von einem vollen Kalendermonat ab, ist die motorbezogene Versicherungssteuer nur anteilig zu entrichten (siehe Rz 1696).

1693

Die motorbezogene Versicherungssteuer beträgt für jeden Monat des Bestehens eines Versicherungsvertrages über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für Krafträder (L1e, L2e, L3e, L4e und L5e), je Kubikzentimeter Hubraum und Monat, die

- vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden:
  - 0,025 Euro bei jährlicher,
  - 0,0265 Euro bei halbjährlicher (Erhöhung um 6%),
  - 0,027 Euro bei vierteljährlicher (Erhöhung um 8%),
  - 0,0275 Euro bei monatlicher (Erhöhung um 10%)

  Entrichtung der Prämie.

- nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden:
  - für die ersten 52 Kubikzentimeter Hubraum: 0 Euro/$cm^{3,}$
  - für jeden weiteren Kubikzentimeter Hubraum: 0,014 Euro/$cm^{3,}$

  sowie
  - für die ersten 52 g/km CO_2: 0 Euro,

- für jedes weitere g/km CO_2: 0,20 Euro.

Beispiel 1:

Kraftrad (L3e): 1.000 cm^3, jährliche Entrichtung der Versicherungsprämie, Erstzulassung 15. August 2019:

1.000 cm^3 x 0,025 Euro= 25,00 Euro

jährliche motorbezogene Versicherungssteuer: ***300,00 Euro***

Beispiel 2:

Kraftrad (L3e), cm^3: 1000, CO_2: 110 g/km, jährliche Entrichtung der Versicherungsprämie, Erstzulassung 15. Mai 2021:

1.000 cm^3 - 52 cm^3= 948 cm^3 (Bemessungsgrundlage)

110 g/km – 52 g/km= 58 g/km (Bemessungsgrundlage)

948 cm^3 x 0,014 Euro=	*13,27 Euro*
58 g/km x 0,20 Euro=	*11,60 Euro*
monatlich:	*24,87 Euro*

jährliche motorbezogene Versicherungssteuer: ***298,44 Euro***

1694

Die motorbezogene Versicherungssteuer beträgt für jeden Monat des Bestehens eines Versicherungsvertrages über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für Personenkraftwagen (Klasse M1) (ab 1. Juni 2023: ausgenommen Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Fahrzeug der Klasse N ist) die,

- vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden:
  - für die ersten 24 Kilowatt der eingetragenen Leistung je Kilowatt: 0 Euro,
  - für die weiteren 66 kW: 0,62 Euro/kW
    (Zahlungsweise halbjährlich: 0,6572, vierteljährlich: 0,6696, monatlich: 0,682),
  - für die weiteren 20 kW: 0,66 Euro/kW
    (Zahlungsweise halbjährlich: 0,6996, vierteljährlich: 0,7128, monatlich: 0,726),
  - für die darüber hinausgehenden Kilowatt: 0,75 Euro/kW
    (Zahlungsweise halbjährlich: 0,795, vierteljährlich: 0,81, monatlich: 0,825),

  Die monatliche motorbezogene Versicherungssteuer beträgt mindestens:

  - 6,20 Euro bei jährlicher,
  - 6,572 Euro bei halbjährlicher (Erhöhung um 6%),
  - 6,696 Euro bei vierteljährlicher (Erhöhung um 8%),
  - 6,82 Euro bei monatlicher Zahlungsweise (Erhöhung um 10%).

- nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden:

- Leistungskomponente:

  für die ersten 65 kW: 0 Euro/kW,

  jedes weitere kW: 0,72 Euro/kW,

  jedoch mindestens 5 kW (monatliche „Leistungsmindeststeuer“ iHv 3,60 Euro (43 Euro pro Jahr),

- CO_2- Komponente:

  für die ersten 115 g/km CO_2: 0 Euro/g,

  jedes weitere g/km CO_2: 0,72 Euro/g,

  jedoch mindestens 5 g/km CO_2 (monatliche „CO_2-Mindeststeuer“ iHv 3,60 Euro (43 Euro pro Jahr).

Beginnend mit 1. Jänner 2021 wird der „CO_2-Freibetrag“ von 115 g/km jährlich um 3 g/km sowie der „Leistungsfreibetrag“ von 65 kW jährlich um 1 kW abgesenkt.

- nach 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden, für die allerdings keine CO_2-Emissionswerte nach der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelt wurden (z.B. auslaufende Serien):
  - für die ersten 24 Kilowatt der eingetragenen Leistung je Kilowatt: 0 Euro,
  - für die weiteren 66 kW: 0,65 Euro/kW,
  - für die weiteren 20 kW: 0,70 Euro/kW,
  - für die darüber hinausgehenden Kilowatt: 0,79 Euro/kW.

  Die monatliche motorbezogene Versicherungssteuer beträgt mindestens 6,50 Euro.

  Beispiel 1:

  Pkw: 120 kW, jährliche Entrichtung der Versicherungsprämie, Erstzulassung 15. August 2019:

  120 kW – 24 kW= 96 kW (Bemessungsgrundlage)

66 kW x 0,62 Euro=	*40,92 Euro*
20 kW x 0,66 Euro=	*13,20 Euro*
10 kW x 0,75 Euro=	*7,50 Euro*
monatlich:	*61,62 Euro*

  jährliche motorbezogene Versicherungssteuer: ***739,44 Euro***

  Beispiel 2:

  Pkw: 100 kW, CO_2: 170 g/km, jährliche Entrichtung der Versicherungsprämie, Erstzulassung 15. November 2020:

100 kW – 65 kW= 35 kW (Bemessungsgrundlage)

170 g/km – 115 g/km= 55 g/km (Bemessungsgrundlage)

35 kW x 0,72 Euro=	*25,20 Euro*
55 g/km x 0,72 Euro=	*39,60 Euro*
monatlich:	*64,80 Euro*

jährliche motorbezogene Versicherungssteuer: ***777,60 Euro***

Beispiel 3:

Pkw: 120 kW, CO_2: nicht ermittelt, jährliche Entrichtung der Versicherungsprämie, Erstzulassung 15. Mai 2021:

120 kW – 24 kW= 96 kW (Bemessungsgrundlage)

66 kW x 0,65 Euro=	*42,90 Euro*
20 kW x 0,70 Euro=	*14,00 Euro*
10 kW x 0,79 Euro=	*7,90 Euro*
monatlich:	*64,80 Euro*

jährliche motorbezogene Versicherungssteuer: ***777,60 Euro***

1694a

Aufgrund der Änderungen durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, sowie durch BGBl. I Nr. 194/2022, beträgt die motorbezogene Versicherungssteuer für Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, für Versicherungszeiträume ab 1. Juni 2023 für jeden Monat des Bestehens eines Versicherungsvertrages über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, die

- vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden:

  - für die ersten 24 Kilowatt der eingetragenen Leistung je Kilowatt: 0 Euro,
  - für die weiteren 66 kW: 0,62 Euro/kW (Zahlungsweise halbjährlich: 0,6572, vierteljährlich: 0,6696, monatlich: 0,682),
  - für die weiteren 20 kW: 0,66 Euro/kW (Zahlungsweise halbjährlich: 0,6996, vierteljährlich: 0,7128, monatlich: 0,726),
  - für die darüber hinausgehenden Kilowatt: 0,75 Euro/kW (Zahlungsweise halbjährlich: 0,795, vierteljährlich: 0,81, monatlich: 0,825),

  Die monatliche motorbezogene Versicherungssteuer beträgt mindestens:

  - 6,20 Euro bei jährlicher,
  - 6,572 Euro bei halbjährlicher (Erhöhung um 6%),
  - 6,696 Euro bei vierteljährlicher (Erhöhung um 8%),
  - 6,82 Euro bei monatlicher Zahlungsweise (Erhöhung um 10%).

Für vor dem 1. Jänner 1987 erstmals im Inland zum Verkehr zugelassene mit einem Fremdzündungsmotor ausgestattete Kraftfahrzeuge (Personen- und Kombinationskraftwagen mit Fremdzündungsmotor – Ottomotor) ohne geregelten Dreiweg-Katalysator ist die Steuer um 20% zu erhöhen, sofern nicht nachgewiesen wird, dass das Kraftfahrzeug die gemäß § 1d Abs. 1 Z 3 Kategorie A oder B der Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967, BGBl. Nr. 399/1967 idF BGBl. Nr. 579/1991, vorgeschriebenen Schadstoffgrenzwerte einhält (siehe Rz 1698 sowie Rz 1508).

- nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden:

  - für die ersten 24 Kilowatt der eingetragenen Leistung je Kilowatt: 0 Euro,
  - für die weiteren 66 kW: 0,65 Euro/kW,
  - für die weiteren 20 kW: 0,70 Euro/kW,
  - für die darüber hinausgehenden Kilowatt: 0,79 Euro/kW.

  Die monatliche motorbezogene Versicherungssteuer beträgt mindestens 6,50 Euro, höchstens allerdings 76,00 Euro.

Für Zahlungen des Versicherungsentgeltes, die vor dem 1. Juni 2023 fällig geworden sind, jedoch Versicherungszeiträume betreffen, die nach dem 31. Mai 2023 liegen, hat der Versicherer und der Bevollmächtigte die bereits fällig gewesene motorbezogene Versicherungssteuer zu korrigieren und beim Versicherungsnehmer nachzuerheben oder diesem rückzuerstatten. Im Falle einer Nacherhebung ist die motorbezogene Versicherungssteuer spätestens am 15. August 2023 (Fälligkeitstag) zu entrichten. Im Falle einer Rückerstattung kann der selbst berechnete Rückerstattungsbetrag vom Gesamtsteuerbetrag abgesetzt werden.

Beispiel 1:

Wohnmobil Aufbauart „SA“, Basisfahrzeug Klasse N1: 140 kW, vierteljährliche Entrichtung der Versicherungsprämie, Erstzulassung 12. Februar 2018:

140 kW – 24 kW= 116 kW (Bemessungsgrundlage)

66 kW x 0,62 Euro=	*40,92 Euro*
20 kW x 0,66 Euro=	*13,20 Euro*
30 kW x 0,75 Euro=	*22,50 Euro*
monatlich:	***76,62 Euro***

jährliche motorbezogene Versicherungssteuer (inklusive 8%-Zuschlag für vierteljährliche Entrichtung): ***993,00 Euro***

Beispiel 2:

Wohnmobil Aufbauart „SA“, Basisfahrzeug Klasse N1: 140 kW, CO_2: 170 g/km, vierteljährliche Entrichtung der Versicherungsprämie, Erstzulassung 15. November 2020:

Berechnung für Versicherungszeiträume nach 31. Mai 2023:

140 kW – 24 kW= 116 kW (Bemessungsgrundlage)

66 kW x 0,65 Euro=	*42,90 Euro*
20 kW x 0,70 Euro=	*14,00 Euro*
30 kW x 0,79 Euro=	*23,70 Euro*
monatlich:	***80,60 Euro***
Maximalsteuerbetrag:	***76,00 Euro***

jährliche motorbezogene Versicherungssteuer: ***912,00 Euro***

Berechnung für Versicherungszeiträume vor 1. Juni 2023:

140 kW – 65 kW= 75 kW (Bemessungsgrundlage)

170 g/km – 115 g/km= 55 g/km (Bemessungsgrundlage)

75 kW x 0,72 Euro=	*54,00 Euro*
55 g/km x 0,72 Euro=	*39,60 Euro*
monatlich:	***93,60 Euro***

jährliche motorbezogene Versicherungssteuer: ***1.123,20 Euro***

Beispiel 3:

Die motorbezogene Versicherungssteuer für ein Wohnmobil der Aufbauart „SA“, bei dem das Grundfahrzeug ein Basisfahrzeug der Klasse N ist, wurde für den Versicherungszeitraum von 1. Jänner 2023 bis 31. Dezember 2023 entrichtet. Die ursprüngliche motorbezogene Versicherungssteuer betrug 100 Euro pro Monat.

Aufgrund der Änderung betreffend die maßgebliche Berechnungsmethodik für Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Grundfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist (AbgÄG 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, sowie BGBl. I Nr. 194/2022), beträgt die motorbezogene Versicherungssteuer ab 1. Juni 2023 85 Euro pro Monat.

Die für den Versicherungszeitraum von 1. Juni 2023 bis 31. Dezember 2023 zu viel entrichtete motorbezogene Versicherungssteuer iHv 105 Euro (7 x 15 Euro) ist dem Versicherungsnehmer rückzuerstatten bzw. kann vom Gesamtsteuerbetrag abgesetzt werden.

1695

Die motorbezogene Versicherungssteuer beträgt für jeden Monat des Bestehens eines Versicherungsvertrages über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für alle anderen

Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen (z.B. Fahrzeuge der Klassen L6e oder L7e sowie Lastkraftwagen der Klasse N1), die,

- vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden:
  - für die ersten 24 Kilowatt der eingetragenen Leistung je Kilowatt: 0 Euro,
  - für die weiteren 66 kW: 0,62 Euro/kW
    (Zahlungsweise halbjährlich: 0,6572, vierteljährlich: 0,6696, monatlich: 0,682),
  - für die weiteren 20 kW: 0,66 Euro/kW
    (Zahlungsweise halbjährlich: 0,6996, vierteljährlich: 0,7128, monatlich: 0,726),
  - für die darüber hinausgehenden Kilowatt: 0,75 Euro/kW
    (Zahlungsweise halbjährlich: 0,795, vierteljährlich: 0,81, monatlich: 0,825).

  Die monatliche motorbezogene Versicherungssteuer beträgt mindestens:

  - 6,20 Euro bei jährlicher,
  - 6,572 Euro bei halbjährlicher (Erhöhung um 6%),
  - 6,696 Euro bei vierteljährlicher (Erhöhung um 8%),
  - 6,82 Euro bei monatlicher Zahlungsweise (Erhöhung um 10%).

  höchstens allerdings

  - 72,00 Euro bei jährlicher,
  - 76,32 Euro bei halbjährlicher (Erhöhung um 6%),
  - 77,76 Euro bei vierteljährlicher (Erhöhung um 8%),
  - 79,20 Euro bei monatlicher Zahlungsweise (Erhöhung um 10%).

- nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden:
  - für die ersten 24 Kilowatt der eingetragenen Leistung je Kilowatt: 0 Euro,
  - für die weiteren 66 kW: 0,65 Euro/kW,
  - für die weiteren 20 kW: 0,70 Euro/kW,
  - für die darüber hinausgehenden Kilowatt: 0,79 Euro/kW.

  Die monatliche motorbezogene Versicherungssteuer beträgt mindestens 6,50 Euro, höchstens allerdings 76,00 Euro.

  Beispiel 1:

  Nutzfahrzeug (N1) unter 3,5 t: 190 kW, jährliche Entrichtung der Versicherungsprämie, Erstzulassung 15. August 2019:

  190 kW – 24 kW= 166 kW (Bemessungsgrundlage)

66 kW x 0,62 Euro=	*40,92 Euro*
20 kW x 0,66 Euro=	*13,20 Euro*

80 kW x 0,75 Euro=	*60,00 Euro*	
monatlich:	*114,12 Euro*	*(Höchstens 72,00 Euro)*

jährliche motorbezogene Versicherungssteuer: ***864 Euro***

Beispiel 2:

Nutzfahrzeug (N1) unter 3,5 t: 190 kW, CO_2: 210 g/km, jährliche Entrichtung der Versicherungsprämie, Erstzulassung 15. Mai 2021:

190 kW – 24 kW= 166 kW (Bemessungsgrundlage)

66 kW x 0,65 Euro=	*42,90 Euro*	
20 kW x 0,70 Euro=	*14,00 Euro*	
80 kW x 0,79 Euro=	*63,20 Euro*	
monatlich:	*120,10 Euro*	*(Höchstens 76,00 Euro)*

jährliche motorbezogene Versicherungssteuer: ***912 Euro***

1696

Beginnt oder endet das Versicherungsverhältnis während eines Kalendermonats, ist die motorbezogene Versicherungssteuer nur anteilig zu entrichten. Der Monat ist hierbei mit 30 Tagen anzusetzen.

Beispiel 1:

Zulassung eines Kraftfahrzeuges am 20. eines Monats:

Es sind 11/30 der monatlich zu entrichtenden motorbezogenen Versicherungssteuer für diesen Monat zu entrichten.

Beispiel 2:

Abmeldung eines Kraftfahrzeuges am 25. eines Monats:

Es sind 25/30 der monatlich zu entrichtenden motorbezogenen Versicherungssteuer für diesen Monat zu entrichten.

1697

Endet das Versicherungsverhältnis vor Ablauf des Zeitraumes, für den die Prämie bezahlt wurde, und wird deshalb die Prämie dem Versicherungsnehmer vom Versicherer insoweit zurückgezahlt, ist die darauf entfallene Versicherungssteuer dem Versicherer zu erstatten.

Der Erstattung ist der Steuersatz zugrunde zu legen, welcher der seinerzeit vereinbarten Zahlungsweise der Prämie entspricht.

Beispiel:

Für einen Pkw (120 kW, Erstzulassungsdatum: 27. Oktober 2019) wird ein Haftpflichtversicherungsvertrag mit halbjährlicher Prämienzahlung abgeschlossen.

120 kW – 24 kW= 96 kW (Bemessungsgrundlage)

66 kW x 0,6572 Euro=	*43,38 Euro*
20 kW x 0,6996 Euro=	*13,99 Euro*
10 kW x 0,795 Euro=	*7,95 Euro*
monatlich:	*65,32 Euro*

halbjährliche motorbezogene Versicherungssteuer: ***391,92 Euro***

Auf Grund des Diebstahls des Kraftfahrzeuges wird der Haftpflichtversicherungsvertrag bereits nach einem Monat aufgelöst. Die von der Versicherung zu erstattende Steuer beträgt 65,32 Euro x 5 Monate = ***326,60 Euro****.*

D.4.2. Oldtimer und Steuererhöhung für Kraftfahrzeuge ohne Katalysator

1698

Die Ausführungen in der Kraftfahrzeugsteuer zu Oldtimern und zur Steuererhöhung für Kraftfahrzeuge ohne Katalysator (siehe Rz 1508 ff) sind sinngemäß anzuwenden.

D.4.3. Hybrid-Elektro-Kraftfahrzeuge

1699

Die Ausführungen in der Kraftfahrzeugsteuer zu Kraftfahrzeugen, die sowohl mit einem Verbrennungs- als auch einem Elektromotor betrieben werden (siehe Rz 1514 f), sind sinngemäß anzuwenden.

D.4.4. Motordreirad und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge

1700

Die Ausführungen in der Kraftfahrzeugsteuer zu Motordreirädern (siehe Rz 1502) und vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen (siehe Rz 1520) sind sinngemäß anzuwenden.

D.4.5. Berichtigung der motorbezogenen Versicherungssteuer

1701

Wurde zu viel oder zu wenig motorbezogene Versicherungssteuer entrichtet, hat der Versicherer gemäß § 6 Abs. 3 Z 7 VersStG 1953 eine entsprechende Berichtigung vorzunehmen.

1702

Erstattungen von zu viel entrichteter Versicherungssteuer dürfen gemäß § 6 Abs. 3 Z 7 VersStG 1953 vom Versicherer nur für das laufende und die zwei vorangegangenen Kalenderjahre erfolgen.

Erstattungen über diesen Zeitraum hinaus bis zum Ablauf der Verjährungsfrist (grundsätzlich fünf Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Steuerschuld entstanden ist) sind vom

Finanzamt Österreich gegenüber dem Zulassungsbesitzer mit Bescheid vorzunehmen (siehe Rz 1707).

1703

Lehnt der Versicherer eine vom Versicherungsnehmer verlangte Berichtigung ab, hat er dem Versicherungsnehmer eine Bescheinigung über die vom Versicherungsnehmer entrichtete motorbezogene Versicherungssteuer auszustellen.

Der Versicherungsnehmer kann sodann vom Finanzamt Österreich die Rückzahlung beantragen. Anträge können bis zum Ablauf des zweiten Jahres gestellt werden, in welchem das Verlangen auf Richtigstellung beim Versicherer schriftlich gestellt wurde.

1704

Gemäß § 86a BAO können Anbringen, für die Abgabenvorschriften Schriftlichkeit vorsehen oder gestatten, auch telegraphisch, fernschriftlich oder, soweit es durch Verordnung des Bundesministers für Finanzen zugelassen wird, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung oder in jeder anderen technisch möglichen Weise eingereicht werden.

1705

Nach der mit 12. September 1991 in Kraft getretenen Verordnung BGBl. Nr. 494/1991, ist die Verwendung von Telekopierern („Fax“) für Anbringen grundsätzlich zulässig. Dies gilt gemäß § 2 dieser Verordnung nicht für Abgabenerklärungen, für Anträge auf Rückzahlung, Umbuchung oder Überrechnung. Die Einreichung von Rückzahlungsanträgen ist demnach ausdrücklich von dieser Verordnung ausgenommen. Rückzahlungsanträge sind daher nur schriftlich (im Original) und unterschrieben zulässig. Wird dennoch ein Rückzahlungsantrag via Telefax, somit auf eine unzulässige Art eingebracht, ist dieser rechtsunwirksam.

Daraus folgt auch, dass kein durch ein Mängelbehebungsverfahren im Sinne des § 85 BAO behebbares Formgebrechen vorliegt, zumal sich diese Bestimmungen nur auf schriftliche Eingaben der Parteien beziehen (VwGH 27.11.2003, 2002/06/0052).

Wird ein Anbringen auf einem nicht zugelassenen Weg eingebracht, gilt es als nicht eingebracht und kann daher auch keine Entscheidungspflicht auslösen (VwGH 29.9.2011, 2011/16/0143 mit weiteren Nachweisen).

1706

Die Rückforderung einer vermeintlich zu Unrecht entrichteten motorbezogenen Versicherungssteuer betrifft sowohl den Fall, in welchem bloß die Höhe der motorbezogenen Versicherungssteuer strittig ist, als auch den Fall, in welchem vom Versicherungsnehmer das Bestehen der Abgabenpflicht dem Grunde nach (z.B. Behaupten des Vorliegens eines Steuerbefreiungstatbestandes) in Abrede gestellt wird.

© Bundesministerium für Finanzen

1707

Nachforderungen von zu wenig entrichteter Versicherungssteuer dürfen vom Versicherer nur für das laufende und die zwei vorangegangenen Kalenderjahre erfolgen und sind vom Versicherungsnehmer ab Aufforderung zu entrichten.

Nachforderungen über diesen Zeitraum hinaus bis zum Ablauf der Verjährungsfrist (grundsätzlich fünf Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Steuerschuld entstanden ist) sind vom Finanzamt Österreich gegenüber dem Versicherer mit Bescheid vorzuschreiben.

Beispiel 1:

Für ein Kraftfahrzeug wurde für die letzten fünf Jahre die motorbezogene Versicherungssteuer vom Versicherer zu niedrig bemessen.

Gemäß § 6 Abs. 3 Z 7 VersStG 1953 muss der Versicherer die unrichtige Berechnung der motorbezogenen Versicherungssteuer für das laufende und die zwei vorangegangenen Jahre berichtigen. Für den restlichen Zeitraum ist der Versicherer vom Finanzamt Österreich gemäß § 202 BAO heranzuziehen.

Beispiel 2:

Für ein Kraftfahrzeug wurde für die letzten fünf Jahre weder die motorbezogene Versicherungssteuer vom Versicherer noch eine Haftpflichtversicherungsprämie eingehoben. Ein gültig abgeschlossener Haftpflichtversicherungsvertrag liegt vor.

Die Prämien für die Haftpflichtversicherung dürfen nur für zwei Jahre rückwirkend vorgeschrieben werden; die auf diese Prämien entfallende Versicherungssteuer kann somit ebenfalls nur für diesen Zeitraum anfallen. Für die restlichen drei Jahre darf keine Kraftfahrzeugsteuer gemäß § 1 Abs. 1 Z 1 lit. c KfzStG 1992 beim Versicherungsnehmer festgesetzt werden, da die Kraftfahrzeugsteuer nur zu erheben ist, wenn keine Haftpflichtversicherung, auf die § 6 Abs. 3 VersStG 1953 anzuwenden ist, besteht. Hinsichtlich der motorbezogenen Versicherungssteuer siehe Beispiel 1.

1708

Wurde für ein Kraftfahrzeug die motorbezogene Versicherungssteuer zu hoch bemessen, dürfen Berichtigungen vom Versicherer grundsätzlich nur für das laufende und die zwei vorangegangenen Kalenderjahre vorgenommen werden. Es bestehen aber keine Bedenken, wenn der Versicherer die Rückerstattung für das laufende und die fünf vorangegangenen Kalenderjahre vornimmt.

Verwehrt der Versicherer die Rückerstattung ganz (für das laufende und alle fünf vorangegangenen Kalenderjahre) oder teilweise (für die restlichen drei Kalenderjahre), kann ein Antrag nach § 240 Abs. 3 BAO an das Finanzamt Österreich gemäß § 6 Abs. 3 Z 7 VersStG 1953 gestellt werden. Das Finanzamt hat die Steuer für die jeweiligen Kalenderjahre (maximal das laufende und die fünf vorangegangenen Kalenderjahre ab Antragstellung beim Finanzamt) zu erstatten.

© Bundesministerium für Finanzen

Beispiel:

Für die Jahre 2017 bis 2022 wurde die motorbezogene Versicherungssteuer zu hoch berechnet. Im Oktober 2022 wird ein Antrag auf Rückerstattung beim Versicherer gestellt. Der Versicherer lehnt diesen Antrag ab. Der Versicherungsnehmer kann gemäß § 6 Abs. 3 Z 7 VersStG 1953 bis Ende Dezember 2024 einen Antrag auf Rückerstattung gemäß § 240 BAO beim Finanzamt stellen.

Wird der Antrag beim Finanzamt im Jahr 2022 gestellt, hat das Finanzamt die Versicherungssteuer für die Jahre 2017 bis 2022 zu erstatten.

Wird der Antrag beim Finanzamt im Jahr 2023 gestellt, hat das Finanzamt die Versicherungssteuer für die Jahre 2018 bis 2022 zu erstatten.

Wird der Antrag beim Finanzamt im Jahr 2024 gestellt, hat das Finanzamt die Versicherungssteuer für die Jahre 2019 bis 2022 zu erstatten.

Wird der Antrag beim Finanzamt erst im Jahr 2025 gestellt, ist dieser gemäß § 6 Abs. 3 Z 7 VersStG 1953 als verspätet zurückzuweisen.

Randzahlen 1709 bis 1729: *derzeit frei*

D.5. Steuerschuldner (§ 7 VersStG 1953)

1730

Steuerschuldner ist der Versicherungsnehmer, auch wenn er nicht Zulassungsbesitzer ist.

Der Versicherungsnehmer hat dem Versicherer alle für den Bestand und Umfang der Abgabepflicht bedeutsamen Umstände vollständig und wahrheitsgemäß darzulegen.

1731

Der Versicherer haftet grundsätzlich nach § 7 Abs. 1 VersStG 1953 neben dem Steuerschuldner für dessen Steuerverbindlichkeit. Der Versicherer hat zudem die Versicherungssteuer zu berechnen und für Rechnung des Versicherungsnehmers zu entrichten.

Der Versicherungsnehmer hat die motorbezogene Versicherungssteuer entsprechend der für die Versicherungsprämie vereinbarten Zahlungsweise an den Versicherer zu zahlen.

Im Versicherungsschein („Polizze“) sind die Bemessungsgrundlage und die Steuer gesondert auszuweisen.

1732

Die Haftung erlischt gemäß § 7 Abs. 4 VersStG 1953, wenn der Versicherer ihm zumutbare Schritte zur Geltendmachung seines Anspruchs unternommen hat. In diesem Fall ist die motorbezogene Versicherungssteuer dem Steuerschuldner selbst mit Abgabenbescheid vorzuschreiben.

Randzahlen 1733 bis 1739: *derzeit frei*

© Bundesministerium für Finanzen

D.6. Steuererhebung (§ 8 VersStG 1953)

D.6.1. Selbstberechnung

1740

Der Versicherer (§ 7 Abs. 1 VersStG 1953) oder der Bevollmächtigte (§ 7 Abs. 1 und 2 VersStG 1953) hat spätestens am 15. Tag (Fälligkeitstag) des auf einen Kalendermonat (Anmeldungszeitraum) zweitfolgenden Kalendermonates die motorbezogene Versicherungssteuer für den Anmeldungszeitraum selbst zu berechnen und zu entrichten.

Zahlungen des Versicherungsnehmers sind anteilsmäßig auf die Versicherungsprämie, die Versicherungssteuer und die motorbezogene Versicherungssteuer aufzuteilen.

1741

Gemäß § 8 Abs. 1a VersStG 1953 hat der Versicherer oder der Bevollmächtigte spätestens am 15. Dezember (Fälligkeitstag) eines jeden Kalenderjahres eine Sondervorauszahlung in Höhe von einem Zwölftel der Summe der selbstberechneten und der Abgabenbehörde bekanntgegebenen zuzüglich der mit Haftungsbescheid geltend gemachten Steuerbeträge der letzten zwölf, dem Anmeldungszeitraum November unmittelbar vorangegangenen Anmeldungszeiträume selbst zu berechnen und zu entrichten.

Die Sondervorauszahlung ist auf die Steuerschuld für den Anmeldungszeitraum November des laufenden Kalenderjahres (Fälligkeitstag 15. Jänner des folgenden Kalenderjahres) anzurechnen.

1742

Die Verpflichtung zur Entrichtung der Sondervorauszahlung entfällt, wenn die Steuer für den Anmeldungszeitraum November spätestens am darauffolgenden 15. Dezember selbst berechnet und bis zu diesem Tag in der selbstberechneten Höhe entrichtet wird.

D.6.2. Jahressteuererklärung

1743

Der Versicherer oder der Bevollmächtigte hat bis zum 30. April eine Jahressteuererklärung für das abgelaufene Kalenderjahr beim Finanzamt einzureichen (Formular Vers 1).

D.6.3. Festsetzung der Abgabe

1744

Bei unrichtiger Selbstberechnung ist nach den Vorschriften der §§ 201 und 202 BAO vorzugehen.

© Bundesministerium für Finanzen

D.6.4. Aufzeichnungsverpflichtung

1745

Der Versicherer oder der Bevollmächtigte ist verpflichtet, zur Feststellung der Steuer und der Grundlage ihrer Berechnung im Inland Aufzeichnungen zu führen. Diese müssen alle Angaben enthalten, die für die Berechnung der Steuer von Bedeutung sind. Ausländische Versicherer, die im Inland gelegene Risiken versichern, haben auf Aufforderung dem Finanzamt Österreich ein vollständiges Verzeichnis dieser Versicherungsverhältnisse mit allen Angaben, die für die Berechnung der Steuer von Bedeutung sind, zu übermitteln. Diese Verpflichtung besteht auch dann, wenn der Versicherer die Voraussetzungen für die Steuerpflicht oder für die Steuerentrichtung nicht für gegeben hält.

D.6.5. Zuständigkeit

1746

Für den bundesweiten Vollzug der motorbezogenen Versicherungssteuer ist gemäß § 60 Abs. 1 BAO iVm § 61 Abs. 2 Z 8 BAO das Finanzamt Österreich zuständig.

© Bundesministerium für Finanzen

Anhang I: Genehmigungsdatenbank (allgemein)

Die Zulassung von Kraftfahrzeugen seit Einführung der Genehmigungsdatenbank

Genehmigungsdatenbank

Die Genehmigungsdatenbank (GDB) nach § 30a KFG 1967 ist Teil der Zulassungsevidenz und wird vom Verband der Versicherungsunternehmen (VVO) betrieben. In dieser Datenbank sind für alle Fahrzeuge, die seit dem 1. Juli 2007 zugelassen werden, die Genehmigungen dokumentiert.

Die Einspeisung der Genehmigungsdaten und Typendaten in die Genehmigungsdatenbank erfolgt durch die Hersteller bzw. deren Bevollmächtigte, die Generalimporteure, die dazu mittels Bescheid des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) ermächtigt sind, sowie durch die bei den Landesregierungen eingerichteten Landesprüfstellen. Die Daten werden an den Server des Versicherungsverbandes Österreich (VVO) übertragen.

Eine erstmalige Zulassung eines Kraftfahrzeuges kann seit dem 1. Juli 2007 nur dann vorgenommen werden, wenn ein Genehmigungsdatensatz für das Kraftfahrzeug in der Genehmigungsdatenbank vorhanden ist und keine Zulassungssperre in die Datenbank eingetragen ist (siehe § 37 Abs. 2a KFG 1967).

Neben den für die Zulassung relevanten Daten sind in der Genehmigungsdatenbank die Daten über

- die Übereinstimmungsbescheinigung (= COC-Papier),
- den Typenschein neu oder
- den Einzelgenehmigungsbescheid enthalten.

Die personenbezogenen Daten, wie zum Beispiel der Zulassungsbesitzer, sind in der Genehmigungsdatenbank nicht zu finden.

Folgende Daten sind für die Genehmigungsdatenbank von Relevanz:

- Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN; bisher "Fahrgestellnummer"): Die Fahrzeugidentifikationsnummer ist eine international genormte Nummer (bei Personenkraftwagen in der Regel 17-stellig). Sie besteht aus einer Herstellerkennung, einem herstellerspezifischen Schlüssel und einer meist vom Baujahr abhängigen fortlaufenden Nummer.

© Bundesministerium für Finanzen

- Fahrzeug-ID: Dabei handelt es sich um die in der Genehmigungsdatenbank für jeden eingebrachten Datensatz vergebene fortlaufende Nummer.
- Genehmigungsdaten: Diese beziehen sich auf einen durch die Fahrzeugidentifikationsnummer identifizierten Fahrzeugdatensatz in der Genehmigungsdatenbank.
- Typendaten: Darunter sind die auf eine Fahrzeugtype bezogenen technischen Daten zu verstehen, aus denen bei der Zulassung Genehmigungsdaten generiert werden können.

Zulassungsevidenz

Die Genehmigungsdatenbank ist Teil der Zulassungsevidenz. Diese setzt sich aus einzelnen Datenbanken wie folgt zusammen:

1. Genehmigungsdatenbank: In dieser Datenbank sind grundsätzlich alle technischen Daten eines Kraftfahrzeuges erfasst.

2. Fahrzeugdatenbank: Hier sind sämtliche Fahrzeugdaten, wie z.B. Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN), Gesamtgewicht und Partikelemissionswerte enthalten.

3. Zulassungsdatenbank: Hier sind die zulassungsspezifischen Daten wie Kennzeichen, Erstzulassungsdatum, An- und Abmeldedatum enthalten.

4. Besitzerdatenbank: Hier sind die personenbezogenen Daten enthalten.

Die Sperrsetzung in der Genehmigungsdatenbank

Zum Zwecke der steuerlichen Erfassung der Kraftfahrzeuge und Sicherstellung der Einhebung der anfallenden Steuern ist eine Sperrsetzung in der Genehmigungsdatenbank vorgesehen. Eine Zulassung zum Verkehr im Inland ist erst nach Freigabe (Aufhebung der Sperre) durch die Finanzbehörden möglich, was die Entrichtung der Steuern zur Voraussetzung hat (vgl. § 30a Abs. 9a KFG 1967).

Folgende Fahrzeugarten sind in der Genehmigungsdatenbank zu sperren bzw. freizugeben:

L3e	• Zweirädrige Krafträder
L4e	• Zweirädriges Kraftrad mit Beiwagen
L5e	• Dreirädrige Kraftfahrzeuge
L6e	• vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge (entfällt seit 1. Jänner 2024)
L7e	• Schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge
M1	• Personenkraftwagen
N1	• Lastkraftwagen bis 3,5 t

© Bundesministerium für Finanzen

Automatische Sperrsetzung im Rahmen der Dateneinbringung

Diese erfolgt bei der Erfassung der Fahrzeugdaten von

- eigenimportierten (Import durch andere Personen als Fahrzeughändler) oder
- händler-eigenimportierten (Import durch andere Fahrzeughändler als Vertragshändler)

Kraftfahrzeugen in der Genehmigungsdatenbank.

Im Zuge der Datenübertragung durch die Dateneinbringer wird die Sperre ebenfalls übertragen. Dies bedeutet, dass bei jenen Kraftfahrzeugen, die durch einen inländischen Hersteller oder einen Generalimporteur im Inland auf den Markt gebracht werden, im Zuge der Datenübermittlung an die Genehmigungsdatenbank keine Sperre gesetzt wird.

Sperrsetzung durch das zuständige Finanzamt

Es ist zu beachten, dass mit dem Antrag auf Vergütung gemäß § 12 NoVAG 1991 eine Sperrsetzung in der Genehmigungsdatenbank zu erfolgen hat.

Wird eine Vergütung gemäß § 12a NoVAG 1991 beantragt, so erfolgt die Sperrsetzung grundsätzlich auf Grund eines Antrages, der mittels NOVA 4-Formular eingebracht wird. Der im Zusammenhang mit Ausfuhrlieferungen zu stellende Antrag auf Sperre einer Fahrzeugidentifikationsnummer in der Genehmigungsdatenbank ist Teil des Buchnachweises im Sinne der Verordnung zu Art. 7 UStG 1994 (BGBl. Nr. 401/1996) und der Verordnung zu Art. 27 Abs. 2 UStG 1994 (BGBl. II Nr. 308/2003). Grundsätzlich hat ein Fahrzeughändler, Kraftfahrzeuge, welche er ins Ausland (EU-Ausland oder Drittland) verbringt, über FinanzOnline selbst zu sperren.

Sperrsetzung auf Grund eines Antrages mittels NOVA 4-Formular

Eine Sperrsetzung einer Fahrzeugidentifikationsnummer in der Genehmigungsdatenbank erfolgt auf Grund eines entsprechenden Antrages, der mittels NoVA 4-Formular eingebracht wird.

Ein derartiger Antrag ist in den folgenden Fällen rechtzeitig an das zuständige Finanzamt zu richten:

- bei Ausfuhrlieferungen, darunter fallen auch solche in das übrige Unionsgebiet (§ 3 Abs. 2 Z 1 NoVAG 1991),
- beim nachweislichen Verbringen des Kraftfahrzeuges durch den Zulassungsbesitzer selbst ins Ausland (§ 12a erster Teilstrich NoVAG 1991),
- beim nachweislichen Verbringen bzw. der nachweislichen Lieferung des Kraftfahrzeuges durch einen befugten Fahrzeughändler (§ 12a zweiter Teilstrich NoVAG 1991).

© Bundesministerium für Finanzen

- beim nachweislichen Verbringen des Kraftfahrzeuges ins Ausland durch den Vermieter nach Beendigung der gewerblichen Vermietung (§ 12a dritter Teilstrich NoVAG 1991),

Der Antrag auf Sperre ist in diesen Fällen unabhängig davon zu stellen, ob im Inland bereits ein normverbrauchsabgabepflichtiger Tatbestand verwirklicht wurde oder nicht. Dem Antrag sind auch entsprechende Unterlagen (z.B. Rechnung oder Kaufvertrag) beizuschließen, die den entsprechenden Sachverhalt untermauern.

Sperrsetzung auf Grund eines Antrages mittels Formular NOVA 1

Darunter fallen die Fälle der Vergütung gemäß § 12 NoVAG 1991, insbesondere die Fälle des begünstigten Verwendungszweckes nach § 3 Abs. 3 iVm § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991 (Fahrschulkraftfahrzeuge, Miet-, Taxi- und Gästewagen, Kraftfahrzeuge zur kurzfristigen Vermietung, Kraftfahrzeuge zur Krankenbeförderung und im Rettungswesen, Leichenwagen, Einsatzfahrzeuge der Feuerwehren, Erprobungs- und Entwicklungsfahrzeuge sowie Begleitfahrzeuge für Sondertransporte).

Handelt es sich um einen Vergütungsantrag, der sich auf § 12a NoVAG 1991 stützt, erfolgt nur dann eine Sperre, wenn diese nicht bereits auf Grund eines Antrages auf Sperre mittels NOVA 4-Formular gesetzt wurde.

Sperrsetzung auf Grund eines Antrages mittels NOVA 2-Formular

Dies betrifft vor allem

- Privatpersonen und
- Unternehmen ohne NoVA-Signal im Zusammenhang mit der Verbringung eines Kraftfahrzeuges ins Ausland,
- Völkerrechtlich privilegierte Personen, die im Inland ein Kraftfahrzeug zum Verkehr zulassen; die Sperre erfolgt nach der Zulassung durch die damit beauftragte Finanzbehörde.

Handelt es sich um einen Vergütungsantrag, der sich auf § 12a NoVAG 1991 stützt, erfolgt nur dann eine Sperre, wenn diese nicht bereits auf Grund eines Antrages auf Sperre mittels NOVA 4-Formular gesetzt wurde.

Vorgehen in einzelnen Fällen

In diesem Abschnitt werden verschiedene Fälle bezüglich der Entrichtung der Normverbrauchsabgabe und Umsatzsteuer für Kraftfahrzeuge im Zusammenhang mit der Sperrsetzung und Freigabe in der Genehmigungsdatenbank in Tabellenform dargestellt. Zwecks einfacherer Darstellung werden die folgenden Abkürzungen verwendet:

AV	Anlagevermögen

EK	Endkunde
FA	zuständiges Finanzamt
FH	freier Händler (kein Vertragshändler)
GF	Gebrauchtfahrzeug
GI	Generalimporteur
LU	Leasingunternehmen
LN	Leasingnehmer
NF	Neufahrzeug
VF	Vorführkraftfahrzeug
VH	Vertragshändler

Übersiedlungsgut

siehe Import bzw. Export

Eigenimport und Händler-Eigenimport

Unter einem Eigenimport von Kraftfahrzeugen ist der Import durch andere Personen als Fahrzeughändler zu verstehen. Ein Händler-Eigenimport liegt hingegen vor, wenn ein Import durch einen anderen Fahrzeughändler als einen Generalimporteuer erfolgt.

Fahrzeugimport

Antragsteller	**Formular für Antrag auf Freigabe in der GDB**	**NoVA-Pflicht**	**USt (EUSt, Erwerbsteuer) für Gebraucht-Kfz**	**USt (EUSt, Erwerbsteuer) für Neu-Kfz**
Privater	NOVA 2	JA (§ 1 Z 2a oder Z 3)		
	Kauf von Fahrzeughändler (EU-Binnenmarkt):		NEIN	JA
	Kauf von Privatperson (EU-Binnenmarkt):		NEIN	JA
	Import aus Drittland:		JA	JA
	Übersiedlungsgut		NEIN	NEIN
Kfz-Händler	NOVA 4	JA (§ 1 Z 1); bei Reimport (= Kfz war bereits einmal in Ö zugelassen) NoVA-Pflicht gemäß § 1 Z 3 bei Zulassungswerber		

	Differenzbesteuerter Erwerb:		NEIN	---
	Ig. Erwerb:		JA	JA
	Import aus Drittland:		JA	JA
	Kauf von Privatperson (EU-Binnenmarkt):		NEIN	JA
Begünstigter Personenkreis nach § 3 Abs. 3 (z.B. Taxiunternehmer, usw.)	NOVA 4	JA (§ 1 Z 3) mit kompensierter Vergütungsmöglichkeit (§ 3 Abs. 3 iVm § 12 Abs. 1 Z 3)		
	Differenzbesteuerter Erwerb:		NEIN	---
	Ig. Erwerb:		JA	JA
	Import aus Drittland:		JA	JA
	Kauf von Privatperson (EU-Binnenmarkt):		NEIN	JA
Sonstige Unternehmer (kein Fahrzeughändler)	NOVA 2	JA		
	Ig. Erwerb (mit oder ohne UID):		JA	JA
	Differenzbesteuerter Erwerb:		NEIN	---
	Import aus Drittland:		JA	JA
	Kauf von Privatperson (EU-Binnenmarkt):		NEIN	JA

Beim Händler-Eigenimport (Import durch einen anderen Fahrzeughändler als den Generalimporteuer) von Vorführkraftfahrzeugen und Tageszulassungen aus einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland erfolgt vorerst eine Sperre in der Genehmigungsdatenbank. Damit die Zulassung als Vorführkraftfahrzeug oder Tageszulassung möglich ist, muss mittels NOVA 4-Formular ein Antrag auf Freigabe gestellt werden.

Der Vorgang ist nach § 1 Z 3 NoVAG 1991 steuerbar, jedoch gemäß § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 befreit. Eine erneute Sperrsetzung in der Genehmigungsdatenbank erfolgt nicht. Der Import ist erwerbsteuer- bzw. einfuhrumsatzsteuerpflichtig und es steht ein Vorsteuerabzug nach § 12 UStG 1994 zu.

Beim Weiterverkauf des Vorführkraftfahrzeuges oder der Tageszulassung ist die Normverbrauchsabgabe gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 zu leisten. Dieser steuerpflichtige Vorgang ist mittels NOVA 1-Formular anzumelden.

Bei Importen aus Drittländern erfolgt eine Freigabe in der Genehmigungsdatenbank durch die Finanzbehörden nur dann, wenn unter anderem ein Nachweis über die Verzollung vorgelegt wird. Dieser Nachweis kann zum Beispiel durch die Vorlage der Zollanmeldung (Blatt 8, Exemplar für den Empfänger) und der Mitteilung des Abgabenbetrages gemäß Artikel 102 Zollkodex laut Muster erfolgen. In Zweifelsfällen kann bei dem Zollamt, welches die Mitteilung des Abgabenbetrages erstellt hat, ein Ersuchen um Überprüfung auf Echtheit gestellt werden.

Kraftfahrzeuglieferung an Leasingunternehmen

Die nachstehenden Fälle betreffen Kraftfahrzeuge, für welche der Fahrzeughändler den Vorsteuerabzug vornehmen kann (Zulassung im Inland):

1. **Lieferung** eines Kraftfahrzeuges (Neu- oder Gebrauchtfahrzeug mit Freigabe durch den Generalimporteuer) **im Inland an ein inländisches Leasingunternehmen** durch einen Fahrzeughändler
2. **Lieferung** eines Kraftfahrzeuges (Neufahrzeug mit Freigabe durch den Generalimporteuer) **an ein ausländisches Leasingunternehmen** durch einen Fahrzeughändler
3. **Lieferung** eines Kraftfahrzeuges **im Ausland** (anderer Mitgliedstaat) **an ein inländisches Leasingunternehmen** (Importfahrzeug)

KFZ-Lieferung an Leasingunternehmen

	Formular - Antrag auf Freigabe oder Sperre in der GDB	**Faktura**	**NoVA-Pflicht**	**USt (EUSt, Erwerbsteuer)**
Zu Punkt 1: Neu-Kfz	kein Antrag erforderlich, da das Kfz durch den GI in die GDB mit Freigabe eingestellt wurde	Kfz-Händler fakturiert an LU mit USt und mit NoVA	Für Kfz-Händler: JA, gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991	Für Kfz-Händler: JA
Zu Punkt 1: Gebraucht-Kfz	Bisher keine begünstigte Verwendung: Keine Freigabe erforderlich	Kfz-Händler fakturiert an LU mit USt und ohne NoVA	NEIN	Für Kfz-Händler: JA
	Bisher begünstigte Verwendung (zB Taxi, kurzfristige Vermietung): Antrag auf Freigabe erforderlich – NOVA 4	Kfz-Händler fakturiert an LU mit USt und ohne NoVA	Für begünstigten Personenkreis (zB Taxi): gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991	Für Kfz-Händler: JA

	(entsprechende Unterlagen sind dem NOVA 4 beizufügen)			
Zu Punkt 2: Neu-Kfz	tatsächliche ig. Lieferung an das ausländische LU: Antrag auf Sperre durch Kfz-Händler erforderlich – NOVA 4	Kfz-Händler fakturiert an LU ohne USt und ohne NoVA	Für Kfz-Händler: NoVA-frei gemäß § 3 Abs. 2 Z 1 NoVAG 1991 Für LU oder LN: bei Verwendung im Inland NoVA gemäß § 1 Z 3 NoVAG 1991	steuerfreie ig. Lieferung gemäß Art. 7 UStG 1994
	tatsächlich verbleibt das Kfz im Inland	Kfz-Händler fakturiert an LU mit USt und NoVA	Für Kfz-Händler: JA, gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991	Für Kfz-Händler: JA
Zu Punkt 3: Neu-Kfz	**Zulassung auf LN (Privatperson):** Antrag auf Freigabe erforderlich – NOVA 2 (entsprechende Unterlagen sind dem NoVA2 beizufügen)	Kfz-Händler fakturiert an LU ohne USt (ig. Lieferung) und ohne NoVA	Für Zulassungswerber: JA, gemäß § 1 Z 3 NoVAG 1991	Für LU: Erwerbsteuer-Pflicht mit Vorsteuerabzug
	Zulassung auf LU: Antrag auf Freigabe erforderlich – NOVA 1 und NOVA 4 (entsprechende Unterlagen sind dem Antrag beizufügen)			

Export

Antragsteller	**Formular Antrag auf Sperre in der GDB**	**NoVA**
Privater	NOVA 2	Vergütung gemäß § 12a
Fahrzeughändler (Kfz mit NoVA-Belastung)	NOVA 4 (NOVA 1)	Vergütung gemäß § 12a
Fahrzeughändler (Kfz ohne inländische Zulassung oder VF)	NOVA 4 (NOVA 1)	Befreiung nach § 3 Abs. 2 Z 1
Gewerblicher Vermieter	NOVA 4 (NOVA 1)	Vergütung gemäß § 12a
Sonstige Unternehmer	NOVA 2	Vergütung gemäß § 12a

Die Sperre in der Genehmigungsdatenbank erfolgt durch den Fahrzeughändler oder das zuständige Finanzamt. Dem Antrag sind jeweils die entsprechenden Unterlagen (z.B. Rechnung oder Kaufvertrag) beizufügen)

© Bundesministerium für Finanzen

Vorführkraftfahrzeuge und Tageszulassungen

Bei Import eines Kraftfahrzeuges durch den Generalimporteur werden die entsprechenden Datensätze grundsätzlich mit einer Freigabe in die Genehmigungsdatenbank übertragen. Eine Nutzung des Kraftfahrzeuges als Vorführkraftfahrzeug oder als Tageszulassung kann in diesen Fällen ohne vorherige Freischaltung erfolgen. Eine Freigabe durch das Finanzamt hat hingegen in folgenden Fällen zu erfolgen:

- bei Eigenimport durch einen Fahrzeughändler (Händler-Eigenimport), der dieses Importfahrzeug als Vorführkraftfahrzeug oder als Tageszulassung anmelden möchte (Antrag mittels NoVA 4-Formular),
- bei Verkauf eines schon vor 1. Juli 2021 für Vorführzwecke verwendetes Kraftfahrzeug, für welches die NoVA-Vergütung gemäß § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991 beantragt wurde und in diesem Zusammenhang eine Sperre gesetzt wurde.

Vorführkraftfahrzeuge (VF) und Tageszulassungen (TZ)

	Formular	**Antrag auf**		**NoVA**
		Freigabe	**Sperre**	
Vertragshändler (VH) meldet ein Kfz als VF/TZ an	NOVA 1	---	keine Sperre	JA, gemäß § 1 Z 3, aber befreit gemäß § 3 Abs. 1 Z 2
Anderer Kfz-Händler (KfzH) meldet ein Kfz als VF/TZ an	NOVA 1	NOVA 4	keine Sperre	JA, gemäß § 1 Z 3, aber befreit gemäß § 3 Abs. 1 Z 2
VH/KfzH meldet VF ab und stellt dies auf Halde				Löst keine NoVA-Pflicht aus; NoVA-Pflicht erst bei Lieferung oder bei Nutzung im AV
VH/KfzH meldet vor Ablauf der 3-Monatsfrist TZ ab und stellt dies auf Halde				Löst keine NoVA-Pflicht aus; NoVA-Pflicht erst bei Lieferung oder bei Nutzung im AV
VH/KfzH überschreitet 3-Monatsfrist bei TZ	NOVA 1			JA, gemäß § 1 Z 3
VH liefert VF/TZ an Fahrzeughändler	NOVA 1	NOVA 4 (bei VF vor	---	JA, gemäß § 1 Z 4

		1.7.21 und Sperre)		
VH liefert VF/TZ an Endkunden	NOVA 1	NOVA 4 (bei VF vor 1.7.21 und Sperre)	---	JA, gemäß § 1 Z 4
VH meldet VF/TZ ab und exportiert es (EU/Drittland)	NOVA 4 (NOVA 1)	---	JA, NOVA 4 (entsprechende Unterlagen sind dem NOVA 4 beizufügen)	JA, aber Befreiung nach § 3 Abs. 2 Z 1

Kraftfahrzeugerwerb durch völkerrechtlich privilegierte Personen

Beim Kraftfahrzeugerwerb durch völkerrechtlich privilegierte Personen, daher ausländische Vertretungsbehörden und ihre im diplomatischen und berufskonsularischen Rang stehenden Mitglieder, gilt Folgendes:

Bei Lieferungen durch einen inländischen Fahrzeughändler hat dieser die Fahrzeugidentifikationsnummer des Kraftfahrzeuges nach erfolgter Zulassung in der Genehmigungsdatenbank über FinanzOnline zu sperren.

Gemäß Verordnung BGBl. II Nr. 613/2003 vom 30. Dezember 2003 erfolgt zudem in jedem Fall des Kraftfahrzeugerwerbs durch privilegierte Personen eine Datenübermittlung von Kraftfahrzeugen im Sinne der §§ 7 und 13 Abs. 3 IStVG einschließlich der Übermittlung der Fahrzeugidentifikationsnummer.

Diese Daten werden vom Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten (BMeiA) an das Bundesministerium für Finanzen übermittelt und beinhalten alle Kraftfahrzeuge, für die das Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten eine Bescheinigung zur Steuerbefreiung bzw. eine Bestätigung betreffend die Einfuhrprivilegien hinsichtlich der Umsatzsteuer und Normverbrauchsabgabe ausgestellt hat.

Folgende Daten werden aus der Diplomatendatenbank übermittelt:

1. Name der begünstigten Person/Einrichtung (Erwerberdaten)
2. Kfz-Daten (Marke, Type, Fahrzeugidentifikationsnummer)
3. Vermerk
    a) U45 Inlandserwerb

b) U100 Kauf bzw. Überführung eines Fahrzeuges aus dem EU-Binnenmarkt

c) ZBefr 1 Kauf bzw. Überführung eines Fahrzeuges aus dem Drittland = Erklärung von Einfuhrprivilegien

4. Sperrfrist – ist abhängig vom Gegenrecht (von zwei Jahren bis unbefristet)

Vom inländischen Fahrzeughändler, der eine Lieferung nach dem NoVAG 1991 ausführt, wird

- die Fahrzeugidentifikationsnummer der bereits auf die begünstigte Person/Einrichtung zugelassenen Kraftfahrzeuge in der Genehmigungsdatenbank gesperrt.

Von der zuständigen Finanzbehörde werden

- in allen Fällen die Einhaltung der jeweiligen durch das Außenamt individuell gesetzten Sperrfrist überwacht und
- in den Fällen, in denen noch nicht durch einen Fahrzeughändler die Sperrsetzung veranlasst wurde, die Fahrzeugidentifikationsnummer der bereits auf die begünstigte Person/Einrichtung zugelassenen Kraftfahrzeuge in der Genehmigungsdatenbank gesperrt.

Ablauf der in der Genehmigungsdatenbank erforderlichen Sperren/Freigaben

	BMeiA bescheinigt/bestätigt am Formular	**GDB – Freigabe**	**GDB – Sperre**
Inlandserwerb	U45	bereits durch Generalimporteur freigegeben	Sperre durch Fahrzeughändler oder Finanzbehörde nach Zulassung
Neufahrzeug aus dem EU-Raum	U100	durch zuständiges Finanzamt (NOVA 2)	Sperre durch Finanzbehörde nach Zulassung
Kraftfahrzeug aus dem Drittland	ZBefr 1 sowie Grundlagenbescheid durch Zollamt	durch zuständiges Finanzamt (NOVA 2)	Sperre durch Finanzbehörde nach Zulassung

Einsatzfahrzeuge

Für Kraftfahrzeuge, die als Einsatzfahrzeuge zur Verwendung durch eine Gebietskörperschaft im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Justizwache sowie durch das Bundesheer zur Erfüllung seiner Aufgaben bestimmt sind, gilt Folgendes:

Vom inländischen Fahrzeughändler, der eine Lieferung nach dem NoVAG 1991 ausführt, wird

- die Fahrzeugidentifikationsnummer der bereits auf die begünstigte Person/Einrichtung zugelassenen Kraftfahrzeuge in der Genehmigungsdatenbank gesperrt.

Von der zuständigen Finanzbehörde wird

- in den Fällen, in denen noch nicht durch einen Fahrzeughändler die Sperrsetzung veranlasst wurde, die Fahrzeugidentifikationsnummer der bereits auf die begünstigte Person/Einrichtung zugelassenen Kraftfahrzeuge in der Genehmigungsdatenbank gesperrt.

Menschen mit Behinderungen

Für Kraftfahrzeuge, die von Menschen mit Behinderungen zur persönlichen Fortbewegung verwendet werden, gilt Folgendes:

Vom inländischen Fahrzeughändler, der eine Lieferung nach dem NoVAG 1991 ausführt, wird

- die Fahrzeugidentifikationsnummer des bereits auf die gemäß § 3 Abs. 2 Z 2 lit. a NoVAG 1991 begünstigte Person/Einrichtung zugelassenen Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank gesperrt, sobald die Bescheinigung, dass der Mensch mit Behinderung für das Kraftfahrzeug die Steuerbefreiung gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 Versicherungssteuergesetz 1953, BGBl. Nr. 133/1953 in der jeweils geltenden Fassung, in Anspruch nimmt, dem Fahrzeughändler vorgelegt wurde.
- die Fahrzeugidentifikationsnummer des jeweiligen Kraftfahrzeuges unabhängig von einer Zulassung in der Genehmigungsdatenbank gesperrt, wenn nach Ablauf der zweiwöchigen Frist gemäß § 3 Abs. 2 Z 2 lit. a NoVAG 1991, die Bescheinigung, dass der Mensch mit Behinderung für das Kraftfahrzeug die Steuerbefreiung gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 Versicherungssteuergesetz 1953, BGBl. Nr. 133/1953 in der jeweils geltenden Fassung, in Anspruch nimmt, nicht vorlegt wurde.

Von der zuständigen Finanzbehörde wird

- die Fahrzeugidentifikationsnummer des bereits auf die gemäß § 3 Abs. 2 Z 2 lit. b NoVAG 1991 begünstigte Person/Einrichtung zugelassenen Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank gesperrt, sobald die Bescheinigung, dass der Mensch mit Behinderung für das Kraftfahrzeug die Steuerbefreiung gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 Versicherungssteuergesetz 1953, BGBl. Nr. 133/1953 in der jeweils geltenden Fassung, in Anspruch nimmt, dem Finanzamt vorgelegt wurde.

© Bundesministerium für Finanzen

Anhang II: Verordnung des Bundesministers für Finanzen über das Versehen der Genehmigungsdaten oder Typendaten bestimmter Fahrzeuge oder Fahrzeugkategorien mit einer Zulassungssperre in der Genehmigungsdatenbank

Die Verordnung wurde zuletzt durch BGBl. II Nr. 37/2023 geändert. Die Änderungen treten mit 1. Jänner 2024 in Kraft. Bis 31. Dezember 2023 sind vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge (Klasse L6e) von einer Zulassungssperre in der Genehmigungsdatenbank betroffen. Zudem sind Kraftfahrzeuge, die auf Grund ihres Antriebes (insbesondere Elektro oder Wasserstoff) einen CO_2-Emissionswert von 0 g/km aufweisen, von der Verpflichtung einer Zulassungssperre in der Genehmigungsdatenbank ausgenommen.

Auf Grund von § 30a Abs. 9a KFG 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 6/2008, wird verordnet:

§ 1. Von einer Zulassungssperre in der Genehmigungsdatenbank betroffene Fahrzeugklassen im Sinne dieser Verordnung sind

1. Personenkraftwagen (Klasse M1),
2. Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg (Klasse N1),
3. Zweirädrige Krafträder (Klasse L3e),
4. Zweirädriges Kraftrad mit Beiwagen (Klasse L4e),
5. Dreirädrige Kraftfahrzeuge (Klasse L5e),
6. Schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge (Klasse L7e).

§ 2. Für das Versehen von Fahrzeugen oder Fahrzeugkategorien mit einer Zulassungssperre in der Genehmigungsdatenbank zuständig sind

1. die Erzeuger des Fahrzeuges oder Fahrgestelles oder deren gemäß § 29 Abs. 2 KFG 1967 Bevollmächtigte und die von diesen Beauftragten,
2. die Unternehmer, die Lieferungen gemäß § 1 Z 1 und 4 NoVAG 1991, BGBl. Nr. 695/1991, ausführen,
3. der Landeshauptmann und die von diesem Beauftragten,
4. die Finanzbehörden.

§ 3. Bei folgenden Vorgängen sind die Genehmigungsdaten oder Typendaten der Kraftfahrzeuge der in § 1 Abs. 1 Z 1 bis 7 genannten Fahrzeugklassen durch die nach § 2 Z 1 Zuständigen in der Genehmigungsdatenbank mit einer Zulassungssperre zu versehen:

1. bei der Übertragung der Genehmigungsdaten oder der Typendaten im Falle des Eigenimportes oder Händler-Eigenimportes von Kraftfahrzeugen,

2. bei der Übertragung der Genehmigungsdaten oder der Typendaten im Falle des Reimportes von Kraftfahrzeugen.

§ 4. Bei folgenden Vorgängen sind die Genehmigungsdaten oder Typendaten der Kraftfahrzeuge der in § 1 Abs. 1 Z 1 bis 7 genannten Fahrzeugklassen durch die nach § 2 Z 2 Zuständigen in der Genehmigungsdatenbank mit einer Zulassungssperre zu versehen:

1. bei Ausfuhrlieferungen gemäß § 3 Abs. 2 Z 1 NoVAG 1991,

2. nach erfolgter Zulassung von Kraftfahrzeugen, wenn die Befreiung gemäß § 3 Abs. 2 Z 2 lit. a NoVAG 1991 für Kraftfahrzeuge, die von Menschen mit Behinderung zur persönlichen Fortbewegung verwendet werden, in Anspruch genommen wurde,

3. nach Ablauf der zweiwöchigen Frist gemäß § 3 Abs. 2 Z 2 lit. a NoVAG 1991, wenn die Bescheinigung, dass der Mensch mit Behinderung für das Kraftfahrzeug die Steuerbefreiung gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953, BGBl. Nr. 133/1953 in der jeweils geltenden Fassung, in Anspruch nimmt, nicht vorgelegt wurde,

4. nach erfolgter Zulassung von Kraftfahrzeugen, wenn die Befreiung gemäß § 3 Abs. 2 Z 3 NoVAG 1991 für Kraftfahrzeuge, die für die Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Justizwache sowie durch das Bundesheer bestimmt sind, in Anspruch genommen wurde,

5. nach erfolgter Zulassung von Kraftfahrzeugen auf privilegierte Personen und Einrichtungen, welche nach § 6 Abs. 1 Z 6 lit. d UStG 1994 oder nach anderen vergleichbaren gesetzlichen Vorschriften zur Entlastung von der Umsatzsteuer berechtigt sind.

§ 5. Bei folgenden Vorgängen sind die Genehmigungsdaten oder Typendaten der Kraftfahrzeuge der in § 1 Abs. 1 Z 1 bis 7 genannten Fahrzeugklassen durch die nach § 2 Z 3 Zuständigen in der Genehmigungsdatenbank mit einer Zulassungssperre zu versehen:

1. bei der Übertragung der Genehmigungsdaten oder Typendaten im Falle des Eigenimportes oder Händler-Eigenimportes von Kraftfahrzeugen,

2. bei der Übertragung der Genehmigungsdaten oder Typendaten im Falle des Reimportes von Kraftfahrzeugen,

3. bei Änderungen der Type des Kraftfahrzeuges auf eine in § 1 Abs. 1 Z 1 bis 7 genannte Fahrzeugklasse, wenn für das Kraftfahrzeug nicht bereits die Normverbrauchsabgabe entrichtet wurde.

§ 6. (1) Bei folgenden Vorgängen sind die Genehmigungsdaten oder Typendaten der Kraftfahrzeuge der in § 1 Abs. 1 Z 1 bis 7 genannten Fahrzeugklassen durch die nach § 2 Z 4 Zuständigen in der Genehmigungsdatenbank mit einer Zulassungssperre zu versehen:

1. bei Ausfuhrlieferungen gemäß § 3 Abs. 2 Z 1 NoVAG 1991, wenn die Zulassungssperre nicht bereits gemäß § 4 Z 1 erfolgt ist,

2. nach erfolgter Zulassung von Kraftfahrzeugen, wenn die Befreiung gemäß § 3 Abs. 2 Z 2 lit. b NoVAG 1991 für Kraftfahrzeuge, die von Menschen mit Behinderung zur persönlichen Fortbewegung verwendet werden, in Anspruch genommen wurde,

3. nach erfolgter Zulassung von Kraftfahrzeugen, die als Einsatzfahrzeuge zur Verwendung durch eine Gebietskörperschaft im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Justizwache sowie durch das Bundesheer zur Erfüllung seiner Aufgaben bestimmt sind, wenn die Zulassungssperre nicht bereits gemäß § 4 Z 4 erfolgt ist,

4. nach erfolgter Zulassung von Kraftfahrzeugen auf privilegierte Personen und Einrichtungen, welche nach dem Bundesgesetz BGBl. Nr. 257/1976 oder nach anderen vergleichbaren gesetzlichen Vorschriften zur Entlastung von der Umsatzsteuer berechtigt sind, oder auf Personen und Einrichtungen, für welche eine Steuerbefreiung von der Einfuhrumsatzsteuer besteht, wenn die Zulassungssperre nicht bereits gemäß § 4 Z 5 erfolgt ist,

5. bei Vergütungen der Normverbrauchsabgabe gemäß § 12 Abs. 1 und § 12a NoVAG 1991.

(2) Diese von den nach § 2 Z 4 Zuständigen zu setzende Zulassungssperre betrifft die in § 1 Abs. 1 Z 1 bis 7 genannten Kraftfahrzeuge unabhängig davon, ob sie in der Zulassungsevidenz oder Genehmigungsdatenbank erfasst sind.

§ 7. Unter Eigenimport ist jedes Verbringen eines Kraftfahrzeuges aus dem übrigen Gemeinschaftsgebiet oder einem Drittland in das Inland durch eine andere Person als einen Fahrzeughändler zu verstehen. Ein Händler-Eigenimport liegt vor, wenn das Kraftfahrzeug durch jeden anderen Fahrzeughändler als den Erzeuger des Fahrzeuges oder Fahrgestelles oder dessen gemäß § 29 Abs. 2 KFG 1967 Bevollmächtigten aus dem übrigen Gemeinschaftsgebiet oder einem Drittland in das Inland geliefert wird.

© Bundesministerium für Finanzen

§ 8. Eine Freischaltung einer gemäß § 3, § 4, § 5 oder § 6 Abs. 1 vorgenommenen Zulassungssperre eines Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank kann nur durch die zuständige Finanzbehörde erfolgen.

§ 9. Der in Zusammenhang mit dem Liefern von Kraftfahrzeugen aus dem Inland gemäß § 6 Abs. 1 Z 1 und 5 zu stellende Antrag auf Sperre einer Fahrzeugidentifikationsnummer in der Genehmigungsdatenbank ist Teil des Buchnachweises im Sinne der Verordnung zu Art. 7 UStG, BGBl. Nr. 401/1996, und der Verordnung zu Art. 27 Abs. 2 UStG, BGBl. II Nr. 308/2003. Voraussetzung dafür ist eine rechtzeitige Antragstellung durch das liefernde Unternehmen.

§ 10. 1. § 1, § 2, § 3, § 4, § 5, § 6, § 7, § 8 und § 9, jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 272/2021, treten mit 1. Juli 2021 in Kraft.

2. § 1 in der Fassung BGBl. II Nr. 37/2023 tritt mit 1. Jänner 2024 in Kraft.

© Bundesministerium für Finanzen

Anhang III: Berechnungsübersicht

Normverbrauchsabgabe

Personen- und Kombinationskraftwagen (Klasse M1 / KN 8703)

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz-berechnung	Höchst-steuersatz	CO_2-Bonus	CO_2-Malus	NOx- Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
01.01.2025 – 31.12.2025	(CO_2-Emissionswert – 94) durch 5 **WLTP-Wert**	**CO_2-Emissionswert:** kW x 2	80%	Keiner	CO_2 > 155 g/km = € 80, -- je Gramm über 155 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2024 – 31.12.2024	(CO_2-Emissionswert – 97) durch 5 **WLTP-Wert**	**CO_2-Emissionswert:** kW x 2	80%	Keiner	CO_2 > 155 g/km = € 80, -- je Gramm über 155 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2023 – 31.12.2023	(CO_2-Emissionswert – 102) durch 5 **WLTP-Wert**	**CO_2-Emissionswert:** kW x 2	70%	Keiner	CO_2 > 170 g/km = € 70, -- je Gramm über 170 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2022 – 31.12.2022	(CO_2-Emissionswert – 107) durch 5 **WLTP-Wert**	**CO_2-Emissionswert:** kW x 2	60%	Keiner	CO_2 > 185 g/km = € 60, -- je Gramm über 185 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.07.2021 – 31.12.2021	(CO_2-Emissionswert – 112) durch 5 **WLTP-Wert**	**CO_2-Emissionswert:** kW x 2	50%	Keiner	CO_2 > 200 g/km = € 50, -- je Gramm über 200 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2021 – 30.06.2021	(CO_2-Emissionswert – 112) durch 5 **WLTP-Wert**	**CO_2-Emissionswert:** kW x 2	32%	Keiner	CO_2 > 275 g/km = € 40, -- je Gramm über 275 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen

© Bundesministerium für Finanzen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz-berechnung	Höchst-steuersatz	CO_2-Bonus	CO_2-Malus	NOx- Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
01.01.2020 - 31.12.2020	(CO_2-Emissionswert – 115) durch 5 **WLTP-Wert**	**CO_2-Emissionswert:** kW x 2	32%	Keiner	CO_2 > 275 g/km = € 40, -- je Gramm über 275 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2016 – 31.12.2019	(CO_2-Emissionswert – 90) durch 5 **NEFZ-Wert**	**1) CO_2-Emissionswert:** Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) **2) CO_2-Emissionswert:** kW x 2	32%	Keiner	CO_2 > 250 g/km = € 20, -- je Gramm über 250 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 300	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2015 – 31.12.2015	(CO_2-Emissionswert – 90) durch 5 **NEFZ-Wert**	**1) CO_2-Emissionswert:** Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) **2) CO_2-Emissionswert:** kW x 2	32%	Keiner	CO_2 > 250 g/km = € 20 je Gramm über 250 g/km	Keiner	€ 600 Hybrid-antrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssiggas Wasserstoff	Keiner	€ 400	Keiner	• Entweder Abzugsposten oder Umweltbonus möglich • Kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.03.2014 – 31.12.2014	(CO_2-Emissionswert – 90) durch 5 **NEFZ-Wert**	**1) CO_2-Emissionswert:** Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25)	32%	Keiner	CO_2 > 250 g/km = € 20, -- je Gramm über 250 g/km	Keiner	€ 600 Hybrid-antrieb E 85 Methan in Form von	Keiner	**Benzin:** € 450 **Diesel:** € 350	Keiner	• Entweder Abzugsposten oder Umweltbonus möglich • Kann zu keiner Steuergutschrift führen

© Bundesministerium für Finanzen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz-berechnung	Höchst-steuersatz	CO_2-Bonus	CO_2-Malus	NOx- Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
		2) CO_2-Emissionswert: kW x 2					Erdgas/ Biogas Flüssiggas Wasserstoff				
01.01.2013 – 28.02.2014	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	**Steuersatz in %:** kW x 0,2 **Bonus-Malus:** 1) CO_2-Emissionswert: Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) 2) Verbrauch: Diesel: (kW / 10) + 2 Benzin: (kW / 10) + 3	16%	€ 300 wenn CO_2 < 120 g/km	CO_2 > 150 g/km = € 25, -- je Gramm über 150 g/km zusätzlich CO_2 > 170 g/km = € 25, -- je Gramm über 170 g/km zusätzlich CO_2 > 210 g/km = € 25, -- je Gramm über 210 g/km	**Benzin:** € 200 wenn NOx-Emission ≤ 60 mg/km **Diesel:** € 200 wenn NOx-Emission ≤ 80 mg/km **und** partikel-förmige Ver-unreinigung ≤ 0,005 g/km	€ 500 Hybrid-antrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssiggas Wasserstoff	**Diesel:** € 300 wenn partikel-förmige Ver-unreinigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA-**Gesamt-betrag** (Grund-betrag **und** Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuer-gutschrift führen
01.03.2011 – 31.12.2012	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	**Steuersatz in %:** kW x 0,2 **Bonus-Malus:** 1) CO_2-Emissionswert: Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) 2) Verbrauch:	16%	€ 300 wenn CO_2 < 120 g/km	CO_2 > 160 g/km = € 25, -- je Gramm über 160 g/km zusätzlich CO_2 > 180 g/km = € 25, -- je Gramm über 180 g/km zusätzlich CO_2 > 220 g/km = € 25, -- je Gramm über 220 g/km	**Benzin:** € 200 wenn NOx-Emission ≤ 60 mg/km **Diesel:** € 200 wenn NOx-Emission ≤ 80 mg/km **und** partikel-	€ 500 Hybrid-antrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssiggas Wasserstoff	**Diesel:** € 300 wenn partikel-förmige Ver-unreinigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA-**Gesamt-betrag** (Grund-betrag **und** Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuer-gutschrift führen

© Bundesministerium für Finanzen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz-berechnung	Höchst-steuersatz	CO_2-Bonus	CO_2-Malus	NOx- Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
		Diesel: (kW / 10) + 2 Benzin: (kW / 10) + 3				förmige Ver-unreinigung ≤ 0,005 g/km					
01.01.2010 – 28.02.2011	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	**Steuersatz in %:** kW x 0,2 **Bonus-Malus:** 1) CO_2-Emissionswert: Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) 2) Verbrauch: Diesel: (kW / 10) + 2 Benzin: (kW / 10) + 3	16%	€ 300 wenn CO_2 < 120 g/km	CO_2 > 160 g/km = € 25 je Gramm über 160 g/km	**Benzin:** € 200 wenn NOx-Emission ≤ 60 mg/km **Diesel:** € 200 wenn NOx-Emission ≤ 80 mg/km **und** partikel-förmige Ve-runreinigung ≤ 0,005 g/km	€ 500 Hybrid-antrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssiggas Wasserstoff	**Diesel:** € 300 wenn partikel-förmige Ver-unreinigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA-**Gesamt-betrag** (Grund-betrag **und** Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuer-gutschrift führen
18.06.2009 – 31.12.2009	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	**Steuersatz in %:** kW x 0,2 **Bonus-Malus:** 1) CO_2-Emissionswert: Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) 2) Verbrauch:	16%	€ 300 wenn CO_2 < 120 g/km	CO_2 > 180 g/km = € 25 je Gramm über 180 g/km	**Benzin:** € 200 wenn NOx-Emission ≤ 60 mg/km **Diesel:** € 200 wenn NOx-Emission ≤ 80 mg/km **und** partikel-	€ 500 Hybrid-antrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssiggas Wasserstoff	**Diesel:** € 300 wenn partikel-förmige Ver-unreinigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA-**Gesamt-betrag** (Grund-betrag **und** Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuer-gutschrift führen

© Bundesministerium für Finanzen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz-berechnung	Höchst-steuersatz	CO_2-Bonus	CO_2-Malus	NOx- Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
		Diesel: (kW / 10) + 2 Benzin: (kW / 10) + 3				förmige Ver-unreinigung ≤ 0,005 g/km					
01.07.2008 – 17.06.2009	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	**Steuersatz in %:** kW x 0,2	16%	€ 300 wenn CO_2 < 120 g/km	CO_2 > 180 g/km = € 25 je Gramm über 180 g/km Erhöhung der Steuer um € 20 je kW über 100 kW wenn kein CO_2-Emissionswert vorliegt	**Benzin:** € 200 wenn NOx-Emission ≤ 60 mg/km **Diesel:** € 200 wenn NOx-Emission ≤ 80 mg/km **und** partikel-förmige Ver-unreinigung ≤ 0,005 g/km	€ 500 Hybrid-antrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssiggas Wasserstoff	**Diesel:** € 300 wenn partikel-förmige Ver-unreinigung > 0,005 g/km	Keiner	20% Nur für den NoVA-**Grund-betrag** – **nicht für den Bonus-Malus**	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuer-gutschrift führen
01.07.2006 – 30.06.2008	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	**Steuersatz in %:** kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	**Diesel:** € 300 wenn partikel-förmige Ver-unreinigung ≤ 0,005 g/km	Keiner	**Diesel:** NoVA erhöht sich um 1,5% (höchstens 300 Euro) der Bemessungs-grundlage wenn partikel-förmige Ver-unreinigung > 0,005 g/km	Keiner	20% Nur für den NoVA-**Grund-betrag** – **nicht für den Bonus-Malus**	Bei einem Durch-schnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
01.01.2006 – 30.06.2006	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	**Steuersatz in %:** kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	**Diesel:** € 300	Keiner	**Diesel:** NoVA erhöht sich um 0,75% (höchstens	Keiner	20%	Bei einem Durch-schnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei

© Bundesministerium für Finanzen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz-berechnung	Höchst-steuersatz	CO_2-Bonus	CO_2-Malus	NOx- Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
	Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2					wenn partikel-förmige Ver-unreinigung ≤ 0,005 g/km		150 Euro) der Bemessungs-grundlage wenn partikel-förmige Ver-unreinigung > 0,005 g/km		Nur für den NoVA-**Grund-betrag** – **nicht für den Bonus-Malus**	Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
01.07.2005 – 31.12.2005	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	**Steuersatz in %:** kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	**Diesel:** € 300 ab 81 kW, wenn partikel-förmige Ver-unreinigung ≤ 0,005 g/km	Keiner	**Diesel:** NoVA erhöht sich um 0,75% (höchstens 150 Euro) der Bemessungs-grundlage ab 81 kW, wenn partikel-förmige Ver-unreinigung > 0,005 g/km	Keiner	20% Nur für den NoVA-**Grund-betrag** – **nicht für den Bonus-Malus**	Bei einem Durch-schnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
10.01.1998 – 30.06.2005	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	**Steuersatz in %:** kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	20%	Bei einem Durch-schnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
01.06.1996 – 09.01.1998	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:**	**Verbrauch:** kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	20%	Bei einem Durch-schnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen

© Bundesministerium für Finanzen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz-berechnung	Höchst-steuersatz	CO_2-Bonus	CO_2-Malus	NOx- Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
	(Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2										von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
01.01.1994 – 31.05.1996	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	**Verbrauch:** kW x 0,2	14%	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	20%	Bei einem Durch-schnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
01.01.1992 – 31.12.1993	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	**Verbrauch:** kW x 0,2	14%	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Bei einem Durchschnitts-verbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%

© Bundesministerium für Finanzen

Wohnmobile – Aufbauart „SA“ (Klasse M1 / KN 8703)

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkeit	Ersatzberechnung	Höchst-steuersatz	CO_2-Bonus	CO_2-Malus	NOx-Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugs-posten	Erhöhungs-betrag	Anmerkungen
01.01.2025 – 31.12.2025	(CO_2-Emissionswert – 94) durch 5 **WLTP-Wert**	**CO_2-Emissionswert:** WLTP-Wert oder kW x2 (Mindeststeuersatz = 16%)	**CO_2-Emissionswert:** kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	80%	Keiner	CO_2 > 155 g/km = € 80, -- je Gramm über 155 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2024 – 31.12.2024	(CO_2-Emissionswert – 97) durch 5 **WLTP-Wert**	**CO_2-Emissionswert:** WLTP-Wert oder kW x2 (Mindeststeuersatz = 16%)	**CO_2-Emissionswert:** kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	80%	Keiner	CO_2 > 155 g/km = € 80, -- je Gramm über 155 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2023 – 31.12.2023	(CO_2-Emissionswert – 102) durch 5 **WLTP-Wert**	**CO_2-Emissionswert:** WLTP-Wert oder kW x2 (Mindeststeuersatz = 16%)	**CO_2-Emissionswert:** kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	70%	Keiner	CO_2 > 170 g/km = € 70, -- je Gramm über 170 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2022 – 31.12.2022	(CO_2-Emissionswert – 107) durch 5 **WLTP-Wert**	**CO_2-Emissionswert:** WLTP-Wert oder kW x2 (Mindeststeuersatz = 16%)	**CO_2-Emissionswert:** kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	60%	Keiner	CO_2 > 185 g/km = € 60, -- je Gramm über 185 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.07.2021 – 31.12.2021	(CO_2-Emissionswert – 112) durch 5 **WLTP-Wert**	**CO_2-Emissionswert:** WLTP-Wert oder kW x2 (Mindeststeuersatz = 16%)	**CO_2-Emissionswert:** kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	50%	Keiner	CO_2 > 200 g/km = € 50, -- je Gramm über 200 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen

© Bundesministerium für Finanzen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkeit	Ersatzberechnung	Höchst-steuersatz	CO_2-Bonus	CO_2-Malus	NOx-Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugs-posten	Erhöhungs-betrag	Anmerkungen
01.01.2021 – 30.06.2021	(CO_2-Emissionswert – 112) durch 5 **WLTP-Wert**	**CO_2-Emissionswert:** WLTP-Wert oder kW x2 (wenn Aufbau in nicht selbst tragender Bauweise) (Mindeststeuersatz = 16%)	**CO_2-Emissionswert:** kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	32%	Keiner	CO_2 > 275 g/km = € 40, -- je Gramm über 275 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2020 - 31.12.2020	(CO_2-Emissionswert – 115) durch 5 **WLTP-Wert**	**CO_2-Emissionswert:** WLTP-Wert oder kW x2 (wenn Aufbau in nicht selbst tragender Bauweise) (Mindeststeuersatz = 16%)	**CO_2-Emissionswert:** kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	32%	Keiner	CO_2 > 275 g/km = € 40, -- je Gramm über 275 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2016 – 31.12.2019	(CO_2-Emissionswert – 90) durch 5 **NEFZ-Wert**	Keine	**1) CO_2-Emissionswert:** Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28) **2) CO_2-Emissionswert:** kW x 2	32%	Keiner	CO_2 > 250 g/km = € 20, -- je Gramm über 250 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 300	Keiner	- Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen - Bei Alkovenmodellen, teilintegrierten und vollintegrierten Kraftfahrzeugen ist ein Aufschlag von 5% auf die CO_2-Emissionswerte des jeweils zugrundeliegenden Kombifahrzeuges anzuwenden. Alternativ sind die CO_2-Emissionswerte tatsächlich nachzuweisen (Gutachten) oder

© Bundesministerium für Finanzen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkeit	Ersatzberechnung	Höchst-steuersatz	CO_2-Bonus	CO_2-Malus	NOx-Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugs-posten	Erhöhungs-betrag	Anmerkungen
												anhand der Ersatz-berechnung zu berechnen
01.01.2015 – 31.12.2015	(CO_2-Emissionswert – 90) durch 5 **NEFZ-Wert**	Keine	**1) CO_2-Emissionswert:** Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28) **2) CO_2-Emissionswert:** kW x 2	32%	Keiner	CO_2 > 250 g/km = € 20 je Gramm über 250 g/km	Keiner	€ 600 Hybrid-antrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssig-gas Wasser-stoff	Keiner	€ 400	Keiner	- Entweder Abzugs-posten oder Um-weltbonus möglich - Kann zu keiner Steuergutschrift führen - Bei Alkovenmodellen, teilintegrierten und vollintegrierten Kraft-fahrzeugen ist ein Auf-schlag von 5% auf die CO_2-Emissionswerte des jeweils zugrunde-liegenden Kombifah-rzeuges anzuwenden. Alternativ sind die CO_2-Emissionswerte tatsächlich nachzuwei-sen (Gutachten) oder anhand der Ersatz-berechnung zu berechnen
01.03.2014 – 31.12.2014	(CO_2-Emissionswert – 90) durch 5 **NEFZ-Wert**	Keine	**1) CO_2-Emissionswert:** Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28) **2) CO_2-Emissionswert:** kW x 2	32%	Keiner	CO_2 > 250 g/km = € 20, -- je Gramm über 250 g/km	Keiner	€ 600 Hybrid-antrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas	Keiner	**Benzin:** € 450 **Diesel:** € 350	Keiner	- Entweder Abzug-sposten oder Um-weltbonus möglich - Kann zu keiner Steuergutschrift führen - Bei Alkovenmodellen, teilintegrierten und

© Bundesministerium für Finanzen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkeit	Ersatzberechnung	Höchst-steuersatz	CO_2-Bonus	CO_2-Malus	NOx-Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugs-posten	Erhöhungs-betrag	Anmerkungen
								Flüssig-gas Wasser-stoff				vollintegrierten Kraft-fahrzeugen ist ein Auf-schlag von 5% auf die CO_2-Emissionswerte des jeweils zugrunde-liegenden Kombifahr-zeuges anzuwenden. Alternativ sind die CO_2-Emissionswerte tatsächlich nachzuwei-sen (Gutachten) oder anhand der Ersatz-berechnung zu berechnen
01.01.2013 – 28.02.2014	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	Keine	**<u>Steuersatz in %:</u>** kW x 0,2 **<u>Bonus-Malus:</u>** <u>1) CO_2-Emissionswert:</u> Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) <u>2) Verbrauch:</u> Diesel: (kW / 10) + 2 Benzin: (kW / 10) + 3	16%	€ 300 wenn CO_2 < 120 g/km	CO_2 > 150 g/km = € 25, -- je Gramm über 150 g/km zusätzlich CO_2 > 170 g/km = € 25, -- je Gramm über 170 g/km zusätzlich CO_2 > 210 g/km = € 25, -- je Gramm über 210 g/km	**Benzin:** € 200 wenn NOx-Emission ≤ 60 mg/km **Diesel:** € 200 wenn NOx-Emission ≤ 80 mg/km **und** partikel-förmige Verunrei-nigung ≤	€ 500 Hybrid-antrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssig-gas Wasser-stoff	**Diesel:** € 300 wenn partikel-förmige Verunrei-nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA-**Gesamt-betrag** (Grundbetrag **und** Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkeit	Ersatzberechnung	Höchst-steuersatz	CO_2-Bonus	CO_2-Malus	NOx-Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugs-posten	Erhöhungs-betrag	Anmerkungen
							0,005 g/km					
01.03.2011 – 31.12.2012	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	Keine	**Steuersatz in %:** kW x 0,2 **Bonus-Malus:** 1) CO_2-Emissionswert: Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) 2) Verbrauch: Diesel: (kW / 10) + 2 Benzin: (kW / 10) + 3	16%	€ 300 wenn CO_2 < 120 g/km	CO_2 > 160 g/km = € 25, -- je Gramm über 160 g/km zusätzlich CO_2 > 180 g/km = € 25, -- je Gramm über 180 g/km zusätzlich CO_2 > 220 g/km = € 25, -- je Gramm über 220 g/km	**Benzin:** € 200 wenn NOx-Emission ≤ 60 mg/km **Diesel:** € 200 wenn NOx-Emission ≤ 80 mg/km **und** partikelförmige Verunreinigung ≤ 0,005 g/km	€ 500 Hybrid-antrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssig-gas Wasser-stoff	**Diesel:** € 300 wenn partikelförmige Verunreinigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA-**Gesamt-betrag** (Grundbetrag **und** Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2010 – 28.02.2011	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	Keine	**Steuersatz in %:** kW x 0,2 **Bonus-Malus:** 1) CO_2-Emissionswert: Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25)	16%	€ 300 wenn CO_2 < 120 g/km	CO_2 > 160 g/km = € 25 je Gramm über 160 g/km	**Benzin:** € 200 wenn NOx-Emission ≤ 60 mg/km **Diesel:** € 200	€ 500 Hybrid-antrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas	**Diesel:** € 300 wenn partikelförmige Verunreinigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA-**Gesamt-betrag** (Grundbetrag **und** Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen

© Bundesministerium für Finanzen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkeit	Ersatzberechnung	Höchst-steuersatz	CO_2-Bonus	CO_2-Malus	NOx-Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugs-posten	Erhöhungs-betrag	Anmerkungen
			2) Verbrauch: Diesel: (kW / 10) + 2 Benzin: (kW / 10) + 3				wenn NOx-Emission ≤ 80 mg/km **und** partikelförmige Verunreinigung ≤ 0,005 g/km	Flüssig-gas Wasser-stoff				
18.06.2009 – 31.12.2009	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	Keine	**Steuersatz in %:** kW x 0,2 **Bonus-Malus:** 1) CO_2-Emissionswert: Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) 2) Verbrauch: Diesel: (kW / 10) + 2 Benzin: (kW / 10) + 3	16%	€ 300 wenn CO_2 < 120 g/km	CO_2 > 180 g/km = € 25 je Gramm über 180 g/km	**Benzin:** € 200 wenn NOx-Emission ≤ 60 mg/km **Diesel:** € 200 wenn NOx-Emission ≤ 80 mg/km **und** partikelförmige Verunreinigung ≤ 0,005 g/km	€ 500 Hybrid-antrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssig-gas Wasser-stoff	**Diesel:** € 300 wenn partikelförmige Verunreinigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA-**Gesamt-betrag** (Grundbetrag **und** Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkeit	Ersatzberechnung	Höchst-steuersatz	CO_2-Bonus	CO_2-Malus	NOx-Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugs-posten	Erhöhungs-betrag	Anmerkungen
01.07.2008 – 17.06.2009	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	Keine	**Steuersatz in %:** kW x 0,2	16%	€ 300 wenn CO_2 < 120 g/km	CO_2 > 180 g/km = € 25 je Gramm über 180 g/km Erhöhung der Steuer um € 20 je kW über 100 kW wenn kein CO_2-Emissions-wert vorliegt	**Benzin:** € 200 wenn NOx-Emission ≤ 60 mg/km **Diesel:** € 200 wenn NOx-Emission ≤ 80 mg/km **und** partikel-förmige Verunrei-nigung ≤ 0,005 g/km	€ 500 Hybrid-antrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssig-gas Wasser-stoff	**Diesel:** € 300 wenn partikel-förmige Verunrei-nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% Nur für den NoVA-**Grund-betrag** – **nicht für den Bonus-Malus**	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen
01.07.2006 – 30.06.2008	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	Keine	**Steuersatz in %:** kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	**Diesel:** € 300 wenn partikel-förmige Verunrei-nigung ≤ 0,005 g/km	Keiner	**Diesel:** NoVA er-höht sich um 1,5% (höch-stens 300 Euro) der Be-messungs grundlage wenn partikel-förmige	Keiner	20% Nur für den NoVA-**Grund-betrag** – **nicht für den Bonus-Malus**	Bei einem Durch-schnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%

© Bundesministerium für Finanzen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkeit	Ersatzberechnung	Höchst-steuersatz	CO_2-Bonus	CO_2-Malus	NOx-Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugs-posten	Erhöhungs-betrag	Anmerkungen
									Verunrei-nigung > 0,005 g/km			
01.01.2006 – 30.06.2006	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	Keine	**Steuersatz in %:** kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	**Diesel:** € 300 wenn partikel-förmige Verunrei nigung ≤ 0,005 g/km	Keiner	**Diesel:** NoVA er-höht sich um 0,75% (höch-stens 150 Euro) der Be-messungs grundlage wenn partikel-förmige Verunrei-nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% Nur für den NoVA-**Grund-betrag** – **nicht für den Bonus-Malus**	Bei einem Durch-schnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
01.07.2005 – 31.12.2005	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	Keine	**Steuersatz in %:** kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	**Diesel:** € 300 ab 81 kW, wenn partikel-förmige Verunrei nigung ≤ 0,005 g/km	Keiner	**Diesel:** NoVA er-höht sich um 0,75% (höch-stens 150 Euro) der Be-messungs grundlage ab 81 kW, wenn	Keiner	20% Nur für den NoVA-**Grund-betrag** – **nicht für den Bonus-Malus**	Bei einem Durch-schnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%

© Bundesministerium für Finanzen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkeit	Ersatzberechnung	Höchst-steuersatz	CO_2-Bonus	CO_2-Malus	NOx-Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugs-posten	Erhöhungs-betrag	Anmerkungen
									partikel-förmige Verunrei-nigung > 0,005 g/km			
10.01.1998 – 30.06.2005	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	Keine	**Steuersatz in %:** kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	20%	Bei einem Durch-schnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
01.06.1996 – 09.01.1998	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	Keine	**Verbrauch:** kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	20%	Bei einem Durch-schnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
01.01.1994 – 31.05.1996	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:**	Keine	**Verbrauch:** kW x 0,2	14%	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	20%	Bei einem Durch-schnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%

© Bundesministerium für Finanzen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkeit	Ersatzberechnung	Höchst-steuersatz	CO_2-Bonus	CO_2-Malus	NOx-Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugs-posten	Erhöhungs-betrag	Anmerkungen
	(Liter pro 100 km – 3) x 2											
01.01.1992 – 31.12.1993	**Benzin:** (Liter pro 100 km – 3) x 2 **Diesel:** (Liter pro 100 km – 2) x 2 **Andere:** (Liter pro 100 km – 3) x 2	Keine	**<u>Verbrauch:</u>** kW x 0,2	14%	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Bei einem Durch-schnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%

© Bundesministerium für Finanzen

Krafträder (Klasse L3e bis L7e / KN 8711)

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatzberechnung	Höchststeuersatz	CO_2-Malus	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
01.01.2026 – 31.12.2027	(CO_2-Emissionswert – 51) / 4	**Steuersatz in %:** (Hubraum in cm^3 - 100 cm^3) × 0,02	30%	CO_2-Emissionswert > 150 g/km = 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm^3 vom Anwendungsbereich ausgenommen
01.01.2024 – 31.12.2025	(CO_2-Emissionswert – 53) / 4	**Steuersatz in %:** (Hubraum in cm^3 - 100 cm^3) × 0,02	30%	CO_2-Emissionswert > 150 g/km = 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm^3 vom Anwendungsbereich ausgenommen
01.07.2021 – 31.12.2023	(CO_2-Emissionswert – 55) / 4	**Steuersatz in %:** (Hubraum in cm^3 - 100 cm^3) × 0,02	30%	CO_2-Emissionswert > 150 g/km = 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm^3 vom Anwendungsbereich ausgenommen
01.01.2020 – 30.06.2021	(CO_2-Emissionswert – 55) / 4	**Steuersatz in %:** (Hubraum in cm^3 - 100 cm^3) × 0,02	20%	CO_2-Emissionswert > 150 g/km = 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm^3 beträgt der Steuersatz 0%
01.03.2014 – 31.12.2019	(Hubraum in cm^3 – 100 cm^3) x 0,02	Keine	20%	Keiner	Keiner	Bis 125 cm^3 beträgt der Steuersatz 0%
01.07.2008 – 28.02.2014	(Hubraum in cm^3 – 100 cm^3) x 0,02	Keine	16%	Keiner	20%	Bis 125 cm^3 beträgt der Steuersatz 0%
01.06.1996 – 30.06.2008	(Hubraum in cm^3 – 100 cm^3) x 0,02	Keine	16%	Keiner	20%	Bis 125 cm^3 beträgt der Steuersatz 0%
01.01.1994 – 31.05.1996	(Hubraum in cm^3 – 100 cm^3) x 0,02	Keine	14%	Keiner	20%	Bis 100 cm^3 beträgt der Steuersatz 0%
01.01.1992 – 31.12.1993	(Hubraum in cm^3 – 100 cm^3) x 0,02	Keine	14%	Keiner	Keiner	Bis 100 cm^3 beträgt der Steuersatz 0%

© Bundesministerium für Finanzen

Lastkraftwagen (Klasse N1)

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in % (WLTP)	Berechnung Steuersatz in % (NEFZ – auslaufende Serien)	Ersatzberechnung	Höchst-steuersatz	CO_2-Malus	Abzugsposten	Anmerkungen
01.01.2025– 31.12.2025	(CO_2-Ausstoß – 147) durch 5 **WLTP-Wert**	(CO_2-Ausstoß – 140) durch 5 **NEFZ-Wert**	**CO_2-Emissionswert:** kW x 2	80%	CO_2 > 208* g/km = € 80, -- je Gramm über 208* g/km (*238 g/km bei NEFZ)	€ 350	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2024 – 31.12.2024	(CO_2-Ausstoß – 150) durch 5 **WLTP-Wert**	(CO_2-Ausstoß – 140) durch 5 **NEFZ-Wert**	**CO_2-Emissionswert:** kW x 2	80%	CO_2 > 208* g/km = € 80, -- je Gramm über 208* g/km (*238 g/km bei NEFZ)	€ 350	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2023 – 31.12.2023	(CO_2-Ausstoß – 155) durch 5 **WLTP-Wert**	(CO_2-Ausstoß – 140) durch 5 **NEFZ-Wert**	**CO_2-Emissionswert:** kW x 2	70%	CO_2 > 223* g/km = € 70, -- je Gramm über 223* g/km (*238 g/km bei NEFZ)	€ 350	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2022 – 31.12.2022	(CO_2-Ausstoß – 160) durch 5 **WLTP-Wert**	(CO_2-Ausstoß – 140) durch 5 **NEFZ-Wert**	**CO_2-Emissionswert:** kW x 2	60%	CO_2 > 238* g/km = € 60, -- je Gramm über 238* g/km (*238 g/km bei NEFZ)	€ 350	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.07.2021 – 31.12.2021	(CO_2-Ausstoß – 165) durch 5 **WLTP-Wert**	(CO_2-Ausstoß – 140) durch 5 **NEFZ-Wert**	**CO_2-Emissionswert:** kW x 2	50%	CO_2 > 253* g/km = € 50, -- je Gramm über 253* g/km (*238 g/km bei NEFZ)	€ 350	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen

© Bundesministerium für Finanzen

Kraftfahrzeugsteuer

Kraftfahrzeugtyp / Rechtslage	Berechnung (pro Monat)	Ersatzwerte	Mindeststeuer (pro Monat)	Anmerkungen
Pkw – Klasse M1 (ausg. Wohnmobile mit Basisfahrzeug Klasse N) / Erstzulassung vor 01.10.2020	kW Verbrennungsmotor – 24 kW • für die ersten 66 kW - 0,682 € • für die weiteren 20 kW - 0,726 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,825 €	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,82 €	20% Erhöhung für Fremdzündungsmotor mit erhöhten Schadstoffgrenzwerten
Pkw – Klasse M1 (ausg. Wohnmobile mit Basisfahrzeug Klasse N) / Erstzulassung nach 30.09.2020 kein WLTP-Wert	kW Verbrennungsmotor – 24 kW • für die ersten 66 kW - 0,682 € • für die weiteren 20 kW - 0,726 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,825 €	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,82 €	
Pkw – Klasse M1 (ausg. Wohnmobile mit Basisfahrzeug Klasse N) / Erstzulassung nach 30.09.2020 und WLTP-Wert	(kW Verbrennungsmotor – 65 kW) x 0,72 € + (CO_2-Ausstoß – 115) x 0,72 €	Leistung des Verbrennungsmotors 85 kW bzw. WLTP-Wert von 125 g/km	mind. 5 kW und mind. 5 g/km CO_2 anzusetzen	Beginnend mit 1.1.2021 werden jährlich der Wert 115 g um den Wert 3 und der Wert 65 kW um den Wert 1 abgesenkt
Wohnmobile Aufbauart „SA“, mit Basisfahrzeug der Klasse N (bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) / Erstzulassung vor 01.10.2020	kW Verbrennungsmotor – 24 kW • für die ersten 66 kW - 0,682 € • für die weiteren 20 kW - 0,726 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,825 €	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,82 €	20% Erhöhung für Fremdzündungsmotor mit erhöhten Schadstoffgrenzwerten
Wohnmobile Aufbauart „SA“, mit Basisfahrzeug der Klasse N (bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) / Erstzulassung nach 30.09.2020	kW Verbrennungsmotor – 24 kW • für die ersten 66 kW - 0,682 € • für die weiteren 20 kW - 0,726 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,825 € (höchstens 80 €)	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,82 €	
Andere Kraftfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht (z.B. Klassen L6e, L7e, N1)	kW Verbrennungsmotor – 24 kW • für die ersten 66 kW - 0,682 € • für die weiteren 20 kW - 0,726 €	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,82 €	

© Bundesministerium für Finanzen

Kraftfahrzeugtyp / Rechtslage	Berechnung (pro Monat)	Ersatzwerte	Mindeststeuer (pro Monat)	Anmerkungen
	• für die darüber hinausgehenden kW - 0,825 € (höchstens 80 €)			
Klasse L1e – L5e / Erstzulassung vor 01.10.2020	Hubraum cm^3 x 0,0275 €	Hubraum von 350 cm^3	Keine	
Klasse L1e – L5e / Erstzulassung nach 30.09.2020	(Hubraum cm^3 – 52 cm^3) x 0,014 € + (CO_2-Ausstoß – 52) x 0,2 €	Hubraum von 350 cm^3 bzw. WMTC-Wert von 85 g/km	mind. 10 g/km CO_2 anzusetzen	
Kraftfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht	3,5 t < Kfz ≤ 12 t = 1,55 €/t mind. 15 € 12 t < Kfz ≤ 18 t = 1,70 €/t 18 t < Kfz = 1,90 €/t max. 80 € für Anhänger max. 66 €	Höchstzulässiges Gesamtgewicht von 8 t	15 €	

Motorbezogene Versicherungssteuer

Kraftfahrzeugtyp / Rechtslage	Berechnung (pro Monat)	Ersatzwerte	Mindeststeuer (pro Monat)	Anmerkungen
Pkw – Klasse M1 (ausg. Wohnmobile mit Basisfahrzeug Klasse N) / Erstzulassung vor 01.10.2020	kW Verbrennungsmotor – 24 kW • für die ersten 66 kW - 0,62 € • für die weiteren 20 kW - 0,66 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,75 €	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,20 €	20% Erhöhung für Fremdzündungsmotor mit erhöhten Schadstoffgrenzwerten Steuer erhöht sich bei unterjähriger Entrichtung des Versicherungsentgelts: - bei halbjährlicher Entrichtung um 6%; - bei vierteljährlicher Entrichtung um 8%; - bei monatlicher Entrichtung um 10%;

© Bundesministerium für Finanzen

Kraftfahrzeugtyp / Rechtslage	Berechnung (pro Monat)	Ersatzwerte	Mindeststeuer (pro Monat)	Anmerkungen
Pkw – Klasse M1 (ausg. Wohnmobile mit Basisfahrzeug Klasse N) / Erstzulassung nach 30.09.2020 kein WLTP-Wert	kW Verbrennungsmotor – 24 kW • für die ersten 66 kW - 0,65 € • für die weiteren 20 kW - 0,70 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,79 €	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,50 €	
Pkw – Klasse M1 (ausg. Wohnmobile mit Basisfahrzeug Klasse N) / Erstzulassung nach 30.09.2020 und WLTP-Wert	(kW Verbrennungsmotor – 65 kW) x 0,72 € + (CO_2-Ausstoß – 115) x 0,72 €	Leistung des Verbrennungsmotors 85 kW oder WLTP-Wert von 125 g/km	mind. 5 kW und mind. 5 g/km CO_2 anzusetzen	Beginnend mit 1.1.2021 werden jährlich der Wert 115 g um den Wert 3 und der Wert 65 kW um den Wert 1 abgesenkt
Wohnmobile Aufbauart „SA“, mit Basisfahrzeug der Klasse N (bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) / Erstzulassung vor 01.10.2020	kW Verbrennungsmotor – 24 kW • für die ersten 66 kW - 0,62 € • für die weiteren 20 kW - 0,66 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,75 €	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,20 €	20% Erhöhung für Fremdzündungsmotor mit erhöhten Schadstoffgrenzwerten Steuer erhöht sich bei unterjähriger Entrichtung des Versicherungsentgelts: - bei halbjährlicher Entrichtung um 6%; - bei vierteljährlicher Entrichtung um 8%; - bei monatlicher Entrichtung um 10%;
Wohnmobile Aufbauart „SA“, mit Basisfahrzeug der Klasse N (bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) / Erstzulassung nach 30.09.2020	kW Verbrennungsmotor – 24 kW • für die ersten 66 kW - 0,65 € • für die weiteren 20 kW - 0,70 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,79 € (höchstens 76 €)	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,50 € Maximalsteuersatz (pro Monat): 76,00 €	
Andere Kraftfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht (z.B. Klassen L6e, L7e, N1) / Erstzulassung vor 01.10.2020	kW Verbrennungsmotor – 24 kW • für die ersten 66 kW - 0,62 € • für die weiteren 20 kW - 0,66 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,75 € (höchstens 72 €)	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,20 € Maximalsteuersatz (pro Monat): 72,00 €	Steuer erhöht sich bei unterjähriger Entrichtung des Versicherungsentgelts: - bei halbjährlicher Entrichtung um 6%; - bei vierteljährlicher Entrichtung um 8%; - bei monatlicher Entrichtung um 10%;

© Bundesministerium für Finanzen

Kraftfahrzeugtyp / Rechtslage	Berechnung (pro Monat)	Ersatzwerte	Mindeststeuer (pro Monat)	Anmerkungen
Andere Kraftfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht (z.B. Klassen L6e, L7e, N1) / Erstzulassung nach 30.09.2020	kW Verbrennungsmotor – 24 kW • für die ersten 66 kW - 0,65 € • für die weiteren 20 kW - 0,70 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,79 € (höchstens 76 €)	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,50 € Maximalsteuersatz (pro Monat): 76,00 €	
Klasse L1e – L5e / Erstzulassung vor 01.10.2020	Hubraum cm^3 x 0,025 €	Hubraum von 350 cm^3	Keine	Steuer erhöht sich bei unterjähriger Entrichtung des Versicherungsentgelts: - bei halbjährlicher Entrichtung um 6%; - bei vierteljährlicher Entrichtung um 8%; - bei monatlicher Entrichtung um 10%;
Klasse L1e – L5e / Erstzulassung nach 30.09.2020	(Hubraum cm^3 – 52 cm^3) x 0,014 € + (CO_2-Ausstoß – 52) x 0,2 €	Hubraum von 350 cm^3 oder WMTC-Wert von 85 g/km	mind. 10 g/km CO_2 anzusetzen	

© Bundesministerium für Finanzen