

1. Oktober 2014

BMF-010220/0167-VI/9/2014

An

Bundesministerium für Finanzen  
Steuer- und Zollkoordination  
Finanzämter  
Großbetriebsprüfung  
Steuerfahndung  
Bundesfinanzgericht

## **Salzburger Steuerdialog 2014 - Normverbrauchsabgabe und Kraftfahrzeugsteuer**

*Ergebnisse des Salzburger Steuerdialoges 2014 im Bereich der Normverbrauchsabgabe und der Kraftfahrzeugsteuer*

# **1. NoVA- und KfzSt-Pflicht bei inländischem Hauptwohnsitz und Einzelunternehmen im Ausland**

## **1.1. Bezug habende Norm**

[§ 1 Z 3 NoVAG 1991](#) und [§ 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992](#) iVm [§ 82 Abs. 8 KFG 1967](#), NoVAR Rz 33 ff, MVSKR Rz 31 ff

## **1.2. Sachverhalt**

Eine Person mit Hauptwohnsitz im Inland arbeitet als selbständiger Ingenieur im benachbarten Ausland. Das gegenständliche KFZ ist unter der Anschrift seines Einzelunternehmens in Deutschland zugelassen; es wird sowohl für die fast täglichen Fahrten Wohnung – Betrieb – Wohnung und für betrieblich bedingte Fahrten, die ausschließlich vom Büro erfolgen, genutzt. Die betrieblichen Fahrzeugkosten sind als Betriebsaufwand im deutschen Unternehmen verbucht.

Nach der Judikatur (UFS vom 11.3.2009, RV/0064-S/09 und VwGH vom 28.10.2009, [2008/15/0276](#)) liegt bei einem Sachverhalt, bei welchem ein auf den Standort eines Einzelunternehmers in Deutschland, dieser mit Hauptwohnsitz im Inland, zugelassenes KFZ vom Unternehmer vom Betriebsstandort aus verwendet wird, dann eine überwiegende bzw. nahezu ausschließliche Verwendung für betriebliche Zwecke vor, wenn dieser Anteil an den Gesamtfahrten zumindest über 80% beträgt und weitgehend im deutschen Raum stattfindet. Bei einer konkreten betrieblichen Verwendung von 85% sei im Rahmen einer Gesamtbetrachtung der Umstände laut UFS und VwGH nicht von einem dauernden Standort in Österreich auszugehen, da nahezu ausschließlich vom Betriebsstandort (Deutschland) aus über das KFZ verfügt und sein Einsatz für betriebliche Zwecke von dort aus geplant werde.

Im gegenständlichen Fall ist der betriebliche Einsatz des KFZ bei 57%. Nach Ansicht des UFS (UFS vom 24.10.2012, RV/0642-S/09) reicht ein bloßes Überwiegen (54%) nicht aus, um den Standort im Inland zu begründen.

### **1.3. Fragestellung**

Wie soll zukünftig vorgegangen werden?

### **1.4. Lösung**

Gemäß [§ 1 Z 3 NoVAG 1991](#) unterliegt der Normverbrauchsabgabe die erstmalige Zulassung von Kraftfahrzeugen zum Verkehr im Inland, sofern die Steuerpflicht nicht bereits nach Z 1 oder Z 2 eingetreten ist oder nach Eintreten der Steuerpflicht eine Vergütung nach § 12 oder § 12a erfolgt ist. Als erstmalige Zulassung gilt auch die Zulassung eines Fahrzeuges, das bereits im Inland zugelassen war, aber nicht der Normverbrauchsabgabe unterlag oder befreit war sowie die Verwendung eines Fahrzeuges im Inland, wenn es nach dem Kraftfahrzeuggesetz zuzulassen wäre, ausgenommen es wird ein Nachweis über die Entrichtung der Normverbrauchsabgabe erbracht.

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

In [§ 40 Abs. 1 KFG 1967](#) wird im Zusammenhang mit der Behördenzuständigkeit für die Zulassung eines Kraftfahrzeuges (oder Anhängers) bestimmt, dass als dauernder Standort

eines Fahrzeuges der Hauptwohnsitz des Antragstellers gilt, bei Fahrzeugen von Unternehmen der Ort, von dem aus der Antragsteller über das Fahrzeug hauptsächlich verfügt. Dieser Definition kommt eine über den Anwendungsbereich des [§ 40 KFG 1967](#) hinaus gehende Bedeutung unter anderem bei der Regelung des [§ 82 Abs. 8 KFG 1967](#) zu. Nach dieser Bestimmung sind Fahrzeuge 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 Fahrzeug mit dem dauernden Standort im Inland anzusehen. Die Verwendung solcher Fahrzeuge ohne Zulassung gemäß [§ 37 KFG 1967](#) ist nur während eines Monats ab der erstmaligen Einbringung in das Bundesgebiet zulässig. Eine vorübergehende Verbringung aus dem Bundesgebiet unterbricht diese Frist nicht. Nach Ablauf eines Monats ab der erstmaligen Einbringung in das Bundesgebiet sind der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich das Fahrzeug befindet, abzuliefern. Nach [§ 79 KFG 1967](#) ist das Verwenden von Kraftfahrzeugen und Anhängern mit ausländischem Kennzeichen, die keinen dauernden Standort im Bundesgebiet haben, auf Straßen mit öffentlichem Verkehr unbeschadet zollrechtlicher und gewerberechtlicher Vorschriften nur zulässig, wenn die Fahrzeuge vor nicht länger als einem Jahr in das Bundesgebiet eingebracht wurden und wenn die Vorschriften der [§§ 62, 82 und 86 KFG 1967](#) eingehalten werden.

Nach der Rechtsprechung des VwGH setzt die Beurteilung, ob ein Fahrzeug 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 Fahrzeugs voraus, aus denen sich hinreichende Anhaltspunkte ergeben, ob das Fahrzeug bei der erforderlichen Gesamtbetrachtung für Zwecke der Vollziehung des [KFG 1967](#) einem bestimmten Ort außerhalb des Bundesgebietes zugeordnet werden muss oder nicht (vgl. VwGH 19.3.2003, [2003/16/0007](#); VwGH 23.10.2001, [2001/11/0288](#)).

In dem im Sachverhalt unter Pkt. 1.1. angeführten Erkenntnis des VwGH vom 28.10.2009, [2008/15/0276](#), hat der VwGH unter Bekräftigung der zitierten Rechtsprechung auf die Verwendung des Fahrzeuges abgestellt und in diesem Erkenntnis als entscheidungswesentlich hervorgehoben, „dass die betriebliche Nutzung des Fahrzeuges von über 85% sich nahezu ausschließlich im süddeutschen Raum vollzieht. Allfällige Wartungs-

und Reparaturarbeiten an diesem Fahrzeug werden am Betriebsstandort durchgeführt. Dazu kommt, dass nach den Ermittlungsergebnissen der belangten Behörde auch der überwiegende Teil der Privatfahrten in Deutschland vorgenommen wird.“ Hinsichtlich der Art und Weise der Verwendung wurde dabei festgestellt, dass das verfahrensgegenständliche Fahrzeug nach der in diesem Erkenntnis dargelegten Sachverhaltskonstellation im ausländischen Betrieb sowohl vom Unternehmer als auch von den Angestellten für tägliche (Betriebs)Fahrten, zB Post, Bank, Baustellen, Kunden, Bauämter, Behörden oder Besorgungsfahrten zu Lieferanten, verwendet wurde. Auf Grundlage dieses Sachverhalts bzw. aufgrund der unstrittig weitaus überwiegend nicht in Österreich festgestellten betrieblichen und privaten Verwendung ist der VwGH sodann von der zulässigen Erbringung des Gegenbeweises iSd [§ 82 Abs. 8 erster Satz KFG 1967](#) ausgegangen.

Vergleichbar hat auch der UFS hinsichtlich eines für betriebliche Zwecke in Deutschland verwendeten Fahrzeuges entschieden, welches vom Berufungswerber und seinen Angestellten nahezu ausschließlich im deutschen Raum und für betriebliche Zwecke verwendet wurde. In einer Gesamtbetrachtung nimmt der UFS den Standort des Fahrzeuges am Mittelpunkt der betrieblichen oder beruflichen Tätigkeit des Berufungswerbers in Deutschland und nicht am Wohnsitz des Berufungswerbers in Österreich an, mag das Fahrzeug auch für die Fahrten zwischen dem Wohnsitz und dem Betrieb des Berufungswerbers verwendet werden (UFS 11.3.2009, RV/0064-S/09).

Daraus ergibt sich, dass für die Erbringung des Gegenbeweises nach [§ 82 Abs. 8 erster Satz KFG 1967](#) nicht (nur) auf das „bloße Überwiegen“ hinsichtlich der im Ausland zurückgelegten Kilometer (im Sinne einer 50%-Grenze) abzustellen ist. Aus der Rechtsprechung des VwGH ergibt sich vielmehr, dass diese Frage auf Grundlage konkreter Feststellungen über den regelmäßigen Ort sowie die Art und Weise der Verwendung des Fahrzeugs im Rahmen einer Gesamtbetrachtung der ermittelten Umstände zu beurteilen ist und die Erbringung des Gegenbeweises nach [§ 82 Abs. 8 erster Satz KFG 1967](#) eine weitaus überwiegende betriebliche Verwendung des Fahrzeuges (mindestens 80% der Gesamtfahrten) nahezu ausschließlich im Ausland jedenfalls zur Voraussetzung hat.

Im gegenständlichen Fall gilt die Standortvermutung des [§ 82 Abs. 8 KFG 1967](#) und ist das unter der Anschrift des Einzelunternehmens in Deutschland zugelassene Fahrzeug bis zum

Gegenbeweis als Fahrzeug mit dem dauernden Standort im Inland anzusehen. Nach [§ 82 Abs. 8 erster Satz KFG 1967](#) wird ein Abgehen von der gesetzlichen Standortvermutung (im Inland) ausdrücklich von der Erbringung des Gegenbeweises abhängig gemacht.

Laut aufgezeigtem Sachverhalt ist im gegenständlichen Fall ein betrieblicher Einsatz des KFZ von 57% gegeben. Auf dieser Grundlage ist nach der zit. Rechtsprechung des VwGH von einem dauernden Standort im Inland auszugehen und das Fahrzeug somit im Inland zum Verkehr zuzulassen. Im Hinblick auf die Zulassungsverpflichtung ist für das Fahrzeug NoVA-Pflicht nach [§ 1 Z 3 NoVAG 1991](#) eingetreten und unterliegt das Fahrzeug der KfzSt-Pflicht gemäß [§ 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992](#).

## **2. Abgabenrechtliche Beurteilung bei grenzüberschreitender Fahrzeugverwendung**

### **2.1. Bezug habende Norm**

[§ 1 Z 3 NoVAG 1991](#) und [§ 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992](#) iVm [§ 82 Abs. 8 KFG 1967](#), NoVAR Rz 33 ff, MVSKR Rz 31 ff

### **2.2. Sachverhalt**

In den folgenden Fällen verfügt der ausländische Arbeitgeber über keine inländische Betriebsstätte und das jeweilige Fahrzeug wird im Ausland (betrieblich) verwendet. In den Fällen 1 bis 3 ist dem Arbeitnehmer vereinbarungsgemäß die Nutzung des unentgeltlich zur Verfügung gestellten Firmenfahrzeuges nur für Fahrten Wohnung – Arbeitsstätte – Wohnung gestattet.

1. Ein Arbeitnehmer mit inländischem Wohnsitz verwendet ein Firmenfahrzeug (deutscher Arbeitgeber) zu 80% für Fahrten Wohnung – Arbeitsstätte – Wohnung sowie zu 20% für betriebliche Fahrten.
2. Ein Arbeitnehmer mit inländischem Wohnsitz verwendet ein Firmenfahrzeug (deutscher Arbeitgeber) zu 20% für Fahrten Wohnung – Arbeitsstätte – Wohnung sowie zu 80% für betriebliche Fahrten.

3. Ein Arbeitnehmer mit inländischem Wohnsitz verwendet ein Firmenfahrzeug (deutscher Arbeitgeber) zu 85% für betriebliche Fahrten sowie zu 15% für Fahrten Wohnung – Arbeitsstätte – Wohnung.
4. Ein Gesellschafter-Geschäftsführer mit inländischem Wohnsitz verwendet ein Firmenfahrzeug (deutsche Gesellschaft) überwiegend in Deutschland, kehrt jedoch täglich zum Wohnort in Österreich zurück.

## 2.3. Fragestellung

Unterliegen die Sachverhalte der NoVA und der KfzSt?

Wem wird die NoVA und KfzSt vorgeschrieben?

## 2.4. Lösung

a) Steuerbarkeit nach dem [NoVAG 1991](#) und [KfzStG 1992](#) - Fälle 1 bis 3

Die NoVA-Pflicht gemäß [§ 1 Z 3 NoVAG 1991](#) bzw. die KfzSt-Pflicht gemäß [§ 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992](#) hinsichtlich eines im Inland verwendeten Kraftfahrzeuges mit ausländischem Kennzeichen hat zur Voraussetzung, dass das Kraftfahrzeug im Inland zum Verkehr zuzulassen wäre. Für die Beurteilung der inländischen Zulassungsverpflichtung sind die Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes (KFG) 1967 heranzuziehen. Nach [§ 82 Abs. 8 KFG 1967](#) sind Fahrzeuge 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 Fahrzeug mit dem dauernden Standort im Inland anzusehen. Die Verwendung solcher Fahrzeuge ohne Zulassung gemäß [§ 37 KFG 1967](#) ist nur während eines Monats ab der erstmaligen Einbringung in das Bundesgebiet zulässig. Eine vorübergehende Verbringung aus dem Bundesgebiet unterbricht diese Frist nicht. Nach Ablauf eines Monats ab der erstmaligen Einbringung in das Bundesgebiet sind der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich das Fahrzeug befindet, abzuliefern. Nach [§ 79 KFG 1967](#) ist das Verwenden von Kraftfahrzeugen und Anhängern mit ausländischem Kennzeichen, die keinen dauernden Standort im Bundesgebiet haben, auf Straßen mit öffentlichem Verkehr unbeschadet zollrechtlicher und gewerberechtlicher Vorschriften nur zulässig, wenn die Fahrzeuge vor nicht länger als einem

Jahr in das Bundesgebiet eingebracht wurden und wenn die Vorschriften der [§§ 62, 82](#) und [86 KFG 1967](#) eingehalten werden.

In den Fällen 1 bis 3 beschäftigt ein deutscher Arbeitgeber einen Arbeitnehmer mit Wohnsitz in Österreich und stellt ihm ein Firmenfahrzeug zur Verfügung, welches der Arbeitnehmer neben den betrieblichen Fahrten auch für die Fahrten Wohnung – Arbeitsstätte – Wohnung verwendet. Die drei Fälle unterscheiden sich hinsichtlich des prozentuellen Verhältnisses zwischen den betrieblichen Fahrten und den Fahrten Wohnung - Arbeitsstätte - Wohnung.

Grundsätzlich ist eine strikte prozentuelle Aufteilung nicht entscheidend, sondern aus der Gesamtbetrachtung der Verhältnisse ist zu entscheiden, wo der Standort des KFZ ist. Die Prozentsätze können nur im Rahmen dieser Gesamtschau beachtlich sein.

In allen unter 1 bis 3 angeführten Fällen wird das Fahrzeug ausschließlich für betriebliche Zwecke des ausländischen Arbeitgebers (im Ausland) und für Fahrten zwischen Wohnung – Arbeitsstätte – Wohnung verwendet und ist eine weitergehende Nutzung des Arbeitnehmers für private Zwecke ausgeschlossen. Auf dieser Grundlage ist das Fahrzeug dem ausländischen Arbeitgeber zuzurechnen. Davon ausgehend liegt in den Fällen 1 bis 3 daher der Standort des KFZ im Ausland.

b) Steuerbarkeit nach dem [NoVAG 1991](#) und [KfzStG 1992](#) – Fall 4

Der geschäftsführende Gesellschafter kann gegenüber einem „echten“ Arbeitnehmer über das KFZ unbeschränkt verfügen, sodass der Standort des KFZ an seinem Wohnsitz vermutet wird. Der geschäftsführende Gesellschafter hat die Möglichkeit, diese Standortvermutung dadurch zu widerlegen, dass er einen konkreten dauernden Standort des KFZ im Ausland nachweist (VwGH 23.10.2001, [2001/11/0288](#); VwGH 21.9.2006, [2006/15/0025](#)).

Fährt der geschäftsführende Gesellschafter nachweislich vom ausländischen Betriebsstandort aus zu mehr als 80% betrieblich veranlasst im Ausland (ohne Fahrtstrecke Wohnsitz – Betrieb – Wohnsitz), dann besteht der konkrete dauernde Standort des KFZ an diesem ausländischen Betriebsstandort. Andernfalls – zB wenn betriebliche Fahrten auch vom inländischen Hauptwohnsitz angetreten werden und dadurch die 80%-Grenze unterschritten wird – wird die Standortvermutung im Inland nicht widerlegt.

Bei Vorliegen einer NoVA-Pflicht gemäß [§ 1 Z 3 NoVAG 1991](#) sind Abgabenschuldner nach [§ 4 Z 3 NoVAG 1991](#) der Zulassungsbesitzer und derjenige, der das Fahrzeug verwendet, als Gesamtschuldner. Als NoVA-Schuldner kommen somit der ausländische Zulassungsbesitzer bzw. der Verwender (Geschäftsführer mit Hauptwohnsitz im Inland) in Betracht (vgl. VwGH 24.11.2011, [2009/16/0212](#)).

Gemäß [§ 3 Z 2 KfzStG 1992](#) ist bei einem in einem ausländischen Zulassungsverfahren zugelassenen KFZ die Person, die das KFZ auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland verwendet, Steuerschuldner der Kraftfahrzeugsteuer; die KfzSt darf daher ausschließlich dem Gesellschafter-Geschäftsführer vorgeschrieben werden.

### **3. Widerrechtliche Verwendung des Probefahrerkennzeichens**

#### **3.1. Bezug habende Norm**

[§ 2 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992](#) und [§ 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992](#)

#### **3.2. Sachverhalt**

Der Steuerpflichtige betreibt ein Chiptuning-Unternehmen. Von der BH wurde ein Probekennzeichen am 24.07.1997 zugewiesen. Zwei betriebliche Fahrzeuge (Van und Luxusportwagen) werden mit dem Probefahrerkennzeichen benützt; NoVA wurde für beide Fahrzeuge bezahlt. Weiters besitzt er ein Privatfahrzeug (VW Golf, 15 Jahre alt). Im Zuge einer Kontrolle der Finanzpolizei wurde der Steuerpflichtige mit dem Luxusportwagen mit Probefahrerkennzeichen angehalten; ein Fahrtenbuch wurde nicht mitgeführt, Eintragungen wurden nicht vorgenommen. Hinsichtlich des Vans brachte er vor, dass er mit diesem Testfahrten durchführen würde. Trotz Aufforderns legte er die Testergebnisse nicht vor, weil sie geheim seien. Weiters argumentiert er, dass es im KFG nur eine dreijährige Aufbewahrungsfrist gebe.

#### **3.3. Fragestellung**

Kann für beide Fahrzeuge die KfzSt vorgeschrieben werden?



### 3.4. Lösung

Werden mit einem KFZ, das mit einem Probefahrerkennzeichen benützt wird, keine Probefahrten im kraftfahrrechtlichen Sinn ([§ 45 KFG 1967](#)) unternommen, fehlt für die betroffenen KFZ die kraftfahrrechtlich erforderliche Zulassung für die Verwendung auf Straßen mit öffentlichem Verkehr; es liegt daher eine widerrechtliche Verwendung iSd [§ 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992](#) vor (MVS KR Rz 74). Probefahrten liegen u.a. dann nicht vor, wenn der Nachweis über die Verwendung ([§ 45 Abs. 6 KFG 1967](#)) nicht geführt wird bzw. Eintragungen nicht vorgenommen werden.

Soweit Geschäftspapiere und sonstige Unterlagen für die Abgabenerhebung von Bedeutung sind, sollen sie sieben Jahre aufbewahrt werden ([§ 132 Abs. 1 zweiter Satz BAO](#)). Diese Bestimmung gilt auch dann, wenn in außerabgabenrechtlichen Normen eine kürzere Aufbewahrungsfrist vorgesehen ist. Da die Steuerbefreiung für KFZ, die mit Probefahrerkennzeichen 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 Aufbewahrungsfrist zum Tragen.

## 4. NoVA-Vergütung bei Verbringung bzw. Lieferung eines Kraftfahrzeuges ins Ausland

### 4.1. Bezug habende Norm

[§ 12a NoVAG 1991](#), NoVAR Rz 932

### 4.2. Sachverhalt

Ein Unternehmer (kein KFZ-Handel) mit Sitz in Österreich verkauft im Oktober 2013 einen Pkw (Audi A4 Bj 2007) an ein deutsches Autohaus (befugter Fahrzeughändler; kein Inlandsbezug). Für dieses Fahrzeug wurde 2007 NoVA entrichtet.

### 4.3. Fragestellung

Der deutsche KFZ-Händler möchte die NoVA-Vergütung nach [§ 12a NoVAG 1991](#) beanspruchen. Ist das zulässig? Macht es einen Unterschied, ob der österreichische

Unternehmer das KFZ nach Deutschland liefert oder der deutsche Händler das KFZ in Österreich abholt?

Wenn die Vergütung dem deutschen KFZ-Händler zusteht, welches Finanzamt ist zuständig? Erfolgt der Antrag mittels NOVA 1-Formular?

#### 4.4. Lösung

[§ 12a Abs. 1 erster Satz NoVAG 1991](#) lautet: „Wird ein Fahrzeug

- durch den Zulassungsbesitzer selbst nachweisbar ins Ausland verbracht
- nach Beendigung der gewerblichen Vermietung im Inland durch den Vermieter nachweisbar ins Ausland verbracht oder geliefert
- durch einen befugten Fahrzeughändler nachweisbar ins Ausland verbracht oder geliefert
- durch einen Unternehmer, der das Fahrzeug überwiegend betrieblich genutzt hat, 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.“

In sämtlichen der in [§ 12a NoVAG 1991](#) normierten Fälle der NoVA-Vergütung ist Voraussetzung, dass ein Fahrzeug nachweisbar vom Inland ins Ausland gelangt. Zusätzliche Voraussetzung ist die Beendigung der Zulassung zum Verkehr im Inland.

Bei dem in [§ 12a NoVAG 1991](#) zwingend geforderten Tatbestandsmerkmal, dass das Fahrzeug vom Inland ins Ausland gelangt, unterscheidet [§ 12a NoVAG 1991](#) grundsätzlich zwei Fallkonstellationen. Einerseits kann die NoVA-Vergütung iSd [§ 12a NoVAG 1991](#) ohne Änderung der Verfügungsmacht an dem Fahrzeug auf Grund eines Verbringungstatbestands (ins Ausland „verbracht“) oder mit Änderung der Verfügungsmacht an dem Fahrzeug auf Grund eines Liefertatbestands (ins Ausland „geliefert“) ausgelöst werden. Hinsichtlich des Begriffs Lieferung ist dabei auf den Lieferbegriff iSd [UStG 1994](#) abzustellen (vgl. [§ 1 NoVAG 1991](#)).

Im vorliegenden Fall erfolgt die grenzüberschreitende Fahrzeugbewegung vom Inland ins Ausland nicht auf Grund eines unternehmensinternen Verbringens durch das deutsche Autohaus bzw. den deutschen Fahrzeughändler (zur eigenen Verfügung).

Geschäftsgrundlage ist vielmehr ein Kaufvertrag zwischen dem deutschen Autohaus und dem österreichischen Unternehmer. Daraus folgt, dass die grenzüberschreitende Fahrzeugbewegung auf Grundlage eines Liefertatbestands erfolgt. Die Warenbewegung des Fahrzeuges erfolgt somit anlässlich der Lieferung vom österreichischen Unternehmer an den deutschen Fahrzeughändler. Damit ist aber der Verbringungstatbestand ex lege ausgeschlossen. Hat der liefernde (österreichische) Unternehmer das Fahrzeug überwiegend betrieblich genutzt, kann (nur) dieser die NoVA-Vergütung nach [§ 12a Abs. 1 vierter Teilstrich NoVAG 1991](#) (bei Vorliegen der weiteren Voraussetzungen) beanspruchen. Auch für den Fall einer nicht überwiegenden betrieblichen Nutzung würde der Liefertatbestand durch den liefernden Unternehmer den Verbringungstatbestand des deutschen Autohauses (deutscher Fahrzeughändler) ausschließen.

Das deutsche Autohaus (deutscher Fahrzeughändler) kann daher keinesfalls eine NoVA-Vergütung nach [§ 12a NoVAG 1991](#) beanspruchen.

Ob der österreichische Unternehmer das KFZ nach Deutschland liefert (befördert oder versendet) oder der deutsche Händler das KFZ in Österreich abholt (befördert oder versendet), macht dabei keinen Unterschied.

Der österreichische Unternehmer kann somit die NoVA-Vergütung nach [§ 12a NoVAG 1991](#) grundsätzlich (insb Vorliegen einer NoVA-Belastung) beanspruchen, wobei Bemessungsgrundlage der gemeine Wert zum Zeitpunkt der Beendigung der Zulassung zum Verkehr im Inland ist (vgl NoVAR Rz 926).

Der Nachweis, dass das Fahrzeug ins „Ausland gelangt“ ist, wird „in den Fällen der Lieferung in sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen nach [§ 7 Abs. 4 ff UStG 1994](#) bzw. der VO [BGBl. Nr. 401/1996](#) zu führen“ sein. Voraussetzung für die Vergütung ist die Bekanntgabe der Fahrgestellnummer (der Fahrzeugidentifizierungsnummer) und die Sperre des Fahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank nach [§ 30a KFG 1967](#) ([§ 12a Abs. 1 zweiter Satz NoVAG 1991](#)).

Nach [§ 12a Abs. 2 NoVAG 1991](#) ist für die NoVA-Vergütung gemäß Abs. 1 zweiter bis vierter Teilstrich jenes Finanzamt zuständig, das für die Erhebung der Umsatzsteuer des Antragstellers zuständig ist.

Bundesministerium für Finanzen, 1. Oktober 2014