

Bundesministerium für Finanzen  
Herrn Mag. Matthias Ofner  
Johannesgasse 5  
1010 Wien

Abteilung für Finanz- und Steuerpolitik  
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien  
T 05 90 900DW | F 05 90 900 259  
E [fsp@wko.at](mailto:fsp@wko.at)  
W [wko.at/fp](http://wko.at/fp)

per E-Mail:  
[post.iv-9@bmf.gv.at](mailto:post.iv-9@bmf.gv.at)

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
	FSP/15/21/HaHer/SS	3434	08.06.2021
	Mag. Hannes Herglotz		

## **Kraftfahrzeugbesteuerungsrichtlinien 2021 (KfzBStR 2021); Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Mag. Ofner,

die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Übermittlung des Begutachtungsentwurfes der KfzBStR 2021, zu welchem wir wie folgt Stellung nehmen dürfen:

Einleitend möchten wir festhalten, dass das Ziel des Finanzministeriums, so wichtige Rechtsmaterien wie Normverbrauchsabgabe, motorbezogene Versicherungssteuer und Kraftfahrzeugsteuer in einem eigenen Erlass umfassend zu kommentieren, im Sinne der erleichterten Handhabung für die betriebliche Praxis begrüßt wird.

Auch die Darstellung von früheren Rechtslagen wird begrüßt. Wir regen jedoch an, die Rechtslage, auf welche sich die jeweiligen Randziffern beziehen, noch klarer zu vermerken. Im Begutachtungsprozess haben wir festgestellt, dass mitunter überlesen wird, wenn es sich um eine ältere Rechtslage handelt - speziell wenn dies über mehrere Seiten hinweg der Fall ist.

Zu den Regelungen im Detail:

### **Rz 206 - Nachweisdokumente für Vorliegen einer Behinderung**

Die Aufzählung der wesentlichen Nachweise umfasst nicht den Eintrag der dauernden Gesundheitsschädigung oder Blindheit. Außerdem endet die Aufzählung mit einem „oder“. Bitte um entsprechende Ergänzung bzw. Korrektur.

### **Rz 220 bzw. 236 - Erwerb von tageszugelassenen Kfz durch Personen mit Behinderung innerhalb von 90 Tagen ab Zulassung**

Bezüglich des ab 1. Juli 2021 möglichen, steuerbegünstigten Erwerbes von tageszugelassenen Kraftfahrzeugen durch Personen mit Behinderung ersuchen wir um Klarstellung, dass der Erwerb eines solchen Fahrzeuges innerhalb der in § 3 Abs. 1 Z 2 angeführten Frist von drei Monaten zu erfolgen hat. Wurde die NoVA vom Händler nach Überschreiten der drei Monate abgeführt, besteht keine Rückvergütungsmöglichkeit.

### **Rz 220, 229, 256f - Steuerbefreiung von Fahrzeugen für behinderte Personen**

Gemäß Rz 256f ist beim Eigenimport eines Kraftfahrzeuges für einen Menschen mit Behinderung eine NoVA-Befreiung vorgesehen. Da eine nachträgliche Vergütung der NoVA an den Menschen mit Behinderung nicht vorgesehen ist (z.B. Rz 260), entfällt die Steuerbefreiung beim Kauf eines Gebrauchtfahrzeugs im Inland.

Schon aus Gründen der Gleichbehandlung sollte die NoVA-Befreiung auch für österreichische Gebrauchtfahrzeuge gelten. Menschen mit Behinderung wären andernfalls gezwungen - falls sie sich kein neues Fahrzeug leisten können/wollen -, bei ausländischen Händlern ein Gebrauchtfahrzeug zu kaufen.

### **Rz 240 - Zeitspanne zwischen befreiten Erwerbsvorgängen**

Rz 240 bezieht sich auf die Rechtslage bis 30. Juni 2021. Wir gehen davon aus, dass diese Auslegung auch für den Zeitraum ab dem 1. Juli 2021 Anwendung finden soll und ersuchen um entsprechende Ergänzung.

### **Rz 809 und 1259 - Ermittlung des gemeinen Wertes für Gebrauchtfahrzeuge**

Zur Ermittlung des gemeinen Wertes von Gebrauchtfahrzeugen sollte nicht nur auf Fahrzeugbewertungslisten, sondern auch auf Sachverständige zurückgegriffen werden können. Wir ersuchen daher um entsprechende klarstellende Ergänzung:

*„Zur Ermittlung des gemeinen Werts für Gebrauchtfahrzeuge können folgende Bewertungsdokumente herangezogen werden:*

- *Notierungen sowie in praxi bewährte Fahrzeugbewertungslisten der im Inland anerkannten, statistischen Datenhersteller (z.B. Eurotax, DAT und Autopreisspiegel) oder*
- *gutachterliche Bewertungen eines befugten Professionisten in den Fachbereichen Kraftfahrzeugtechnik, Karosseriebau und Karosserielackiertechnik, Metalltechnik für Land- und Baumaschinen, Metalltechnik für Schmiede und Fahrzeugbau sowie eines facheinschlägigen Ingenieurbüros oder Ziviltechnikers oder*
- *Gutachten eines allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen der Fachgebiete 17 (Verkehr, Fahrzeugtechnik) und 84.77 (Handel mit historischen Fahrzeugen) unter Beachtung des Gewerberechts.“*

### **Rz 920 - fehlende CO2-Angabe**

Bei der Berechnung für unvollständige Fahrzeuge, für die im COC-Papier kein CO<sub>2</sub>-Emissionswert oder nur ein CO<sub>2</sub>-Emissionswert vorliegt, der keinen Emissionswert nach dem WLTP-Messzyklus darstellt (z.B. CO<sub>2</sub>-Angabe in g/kWh), wird die Normverbrauchsabgabe bzw. der CO<sub>2</sub>-Wert nach der Ersatzberechnung - mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors - in Kilowatt berechnet. Bitte um Ergänzung, dass der so ermittelte CO<sub>2</sub>-Wert ohne 5%-Aufschlag heranzuziehen ist und dieser idealerweise bei jenen Fahrzeugen, bei denen kein WLTP-Wert vorliegt, in die GDB im Feld Reserve 3 (kW x 2) erfasst wird. Um Interpretationsspielräume zu vermeiden, sollte für alle unvollständigen/vervollständigten N1 das Feld Reserve 3 mit dem tatsächlich anzuwendenden Wert befüllt werden.

### **Rz 933 - Wertentwicklung beim Abzugsposten bzw. Abzugsbetrag**

Nach der neuen Rechtslage ab 1. Juli 2021 ist ein Abzugsposten von 350 Euro vorgesehen. Rz 933 legt fest, dass der Abzugsposten bzw. Abzugsbetrag entweder über die tatsächliche Wertentwicklung oder über eine Achtelung zu verringern ist.

Bedeutet das nun für den Abzugsposten von 350 Euro tatsächlich folgende Verringerung?

Jahr 1: € 350,00  
Jahr 2: € 300,00  
Jahr 3: € 250,00  
Jahr 4: € 200,00  
Jahr 5: € 150,00  
Jahr 6: € 100,00  
Jahr 7: € 50,00  
Ab Jahr 8: € 50,00

### **Rz 976 - Änderung Abzugsposten und Umweltbonus**

Bei der Berechnung des Abzugspostens nach der Rechtslage von 2014 bis 2019 gab es unterschiedliche Auslegungen durch die Finanzämter. Für Dieselfahrzeuge waren z.B. 2014: 350 Euro, 2015: 400 Euro und ab 2016: 300 Euro als Abzugsposten vorgesehen.

Laut Rückmeldungen aus der Praxis wurde bei Betriebsprüfungen für Fahrzeuge aus dem Jahr 2015 (Import von 2015er Fahrzeugen aus dem EU-Raum z.B. 2018 mit NoVA-Abführung zu diesem Zeitpunkt) aber nicht ein Abzugsposten von 400 Euro, sondern nur 300 Euro anerkannt.

Ist damit klargestellt, dass bei der NoVA-Berechnung eines Fahrzeuges aus 2015 (EU-Import mit Erstzulassung im Ausland 2015 und Einfuhr nach Österreich z.B. 2021) ein Abzugsposten von 400 Euro vorgesehen ist?

### **Rz 1506 - Wohnmobile**

Abhängig vom Prüfverfahren (light duty/heavy duty) liegen nicht bei allen Wohnmobilen CO<sub>2</sub>-Werte vor. Für nach dem Light-Duty-Verfahren geprüfte Wohnwägen, bei welchen ein CO<sub>2</sub>-Wert eingetragen ist, muss im Vergleich zu den im Heavy-Duty-Verfahren geprüften Wohnwägen (für

welche nach dem doppelten kw-Wert zu versteuern ist) deutlich höhere Steuer abgeführt werden. Dies führt so weit, dass Wohnmobile mit eingetragenen CO<sub>2</sub>-Wert im Vergleich zu Wohnmobilen ohne eingetragenen CO<sub>2</sub>-Wert praktisch unverkäuflich werden. Um Wohnmobile bzw. Hersteller einheitlich zu behandeln, sollten Wohnmobile generell über die kw-Berechnung versteuert werden.

Weiters verweist Rz 1506 im letzten Absatz auf die Rz 517. Hier sollte vermutlich auf Rz 919 verwiesen werden.

## **Rz 1529**

Der Absatz bezüglich Kfz der Klasse M1 müsste enden auf „[...] von einer Leistung [...]“. Der Absatz bezüglich Kfz der Klasse M1 nach dem 30. September 2020 zugelassen, müsste enden auf „von einer Leistung des Verbrennungsmotors [...] oder von einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß [...]“.

### **ad Anhang II (VO des BMF über das Versehen der Genehmigungsdaten oder Typendaten bestimmter Fahrzeuge oder Fahrzeugkategorien mit einer Zulassungssperre in der Genehmigungsdatenbank)**

§ 1 Abs. 1 der gegenständlichen VO enthält eine Auflistung jener Fahrzeugklassen (z.B. Personenkraftwagen), die von Zulassungssperren in der Genehmigungsdatenbank betroffen sein können, wobei in Abs. 1 keine Unterscheidung nach Antriebsart getroffen wird.

Mit § 1 Abs. 2 soll nunmehr klargestellt werden, dass Kraftfahrzeuge, die einen CO<sub>2</sub>-Emissionswert von 0 g/km aufweisen (insbesondere Elektro-/Wasserstoffauto), von der Verpflichtung einer Zulassungssperre in der Genehmigungsdatenbank ausgenommen sind.

§ 1 Abs. 2 mag im Hinblick auf die NoVA-rechtliche Handhabung von 0-CO<sub>2</sub>-Emissionsfahrzeugen sinnvoll erscheinen, steht jedoch in einem Konflikt mit der Umsatzsteuer:

Für die umsatzsteuerrechtliche Beurteilung ist die VO 401/1996 über den Nachweis der Beförderung oder Versendung und den Buchnachweis bei innergemeinschaftlichen Lieferungen relevant. Demnach ist bei der Lieferung von Fahrzeugen in das übrige Gemeinschaftsgebiet als weiterer Nachweis die Sperre des Fahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank nach § 30a KFG erforderlich. Die VO 401/1996 unterscheidet bei der Nachweiserbringung für Fahrzeuge nicht nach der Antriebsart, sodass die Sperre in der Genehmigungsdatenbank auch für 0-CO<sub>2</sub>-Emissionsfahrzeuge als Nachweis notwendig ist.

§ 9 der gegenständlichen VO besagt nun, dass der im Zusammenhang mit Fahrzeuglieferungen gemäß § 6 Abs. 1 Z 1 und 5 zu stellende Antrag auf Sperre einer Fahrzeugidentifikationsnummer in der Genehmigungsdatenbank Teil des umsatzsteuerlichen Buchnachweises im Sinne der VO 401/1996 ist.

Dem ist grundsätzlich zuzustimmen, jedoch wird übersehen, dass durch die in § 1 Abs. 2 neu aufgenommene Ausnahme für 0-CO<sub>2</sub>-Emissionsfahrzeuge für diese kein Antrag mehr nach § 6 Abs. 1 Z 1 und 5 zu stellen ist:

Nach § 6 Abs. 1 Z 1 und 5 sind Kraftfahrzeuge der in § 1 Abs. 1 Z 1 bis 7 genannten Fahrzeugklassen bei Ausfuhrlieferungen gemäß § 3 Abs. 2 Z 1 NoVAG (z.B. Ausfuhrlieferung eines Neuwagens) sowie Vergütungen der Normverbrauchsabgabe gemäß § 12 Abs. 1 und § 12a NoVAG (z.B. bei Ausfuhrlieferung eines Gebrauchtwagens) in der Genehmigungsdatenbank mit einer Zulassungssperre zu versehen. Nach § 3 Abs. 2 Z 1 NoVAG gelten auch Lieferungen in das übrige Unionsgebiet als „Ausfuhrlieferung“.

Obwohl § 6 Abs. 1 Z 1 lediglich auf die Fahrzeugklassen des § 1 Abs. 1 Z 1 bis 7 verweist, ist davon auszugehen, dass aufgrund des § 1 Abs. 2 Elektroautos von dieser Sperrverpflichtung ausgenommen sein sollen, was im Hinblick darauf, dass Elektroautos von der NoVA befreit sind, auch nachvollziehbar wäre.

Da die gegenständliche VO aufgrund einer Verordnungsermächtigung in § 30a Kraftfahrgesetz (KFG) erlassen wurde, auf den auch die umsatzsteuerrechtliche VO 401/1996 verweist, muss auch die zur Nachweisführung notwendige Sperrsetzung bei der innergemeinschaftlichen Lieferung von Elektroautos im Umsatzsteuerrecht mitberücksichtigt werden.

Die gegenständliche Verordnung wäre daher insofern anzupassen, als die generelle Ausnahme von der Verpflichtung zur Sperrsetzung von Elektroautos in § 1 Abs. 2 entfällt und Ausnahmen von der Sperrsetzung in jenen Bestimmungen aufgenommen werden, die sich bezüglich Ausfuhrlieferung und Vergütung direkt auf das NoVAG beziehen. Ebenso wäre der Verweis auf § 6 Abs. 1 Z 1 und 5 in § 9 entsprechend anzupassen.

#### **Sonstige Anmerkungen:**

#### **Verlängerung Übergangsbestimmung nach § 15 Abs. 25 NoVAG (siehe auch Rz 1326)**

Die aktuell weltweit vorherrschende Halbleiterproblematik führt unmittelbar zu Lieferverzögerungen in nicht unerheblichem Ausmaß. Dies wird auch diverse Fahrzeuge betreffen, für welche bereits ein Kaufvertrag abgeschlossen wurde bzw. noch vor dem 1. Juni 2021 abgeschlossen wird und welche dennoch nicht vor dem 1. November 2021 geliefert werden können. Wir ersuchen daher dringend um entsprechend ausreichende Verlängerung des Lieferzeitraumes, sodass für bis dahin gelieferte Fahrzeuge die Rechtslage vor dem 30. Juni 2021 angewendet werden kann.

#### **Überproportionale steuerliche Belastung für L6eBP-Fahrzeuge (siehe auch Rz 17, 924)**

Ab dem 1. Juli 2021 werden auch Fahrzeuge der Klassen L6e/L7e, die bisher von der Normverbrauchsabgabe ausgenommen waren, in den Geltungsbereich des Gesetzes aufgenommen. Auf Grund der Berechnungsmethodik für Fahrzeuge der Klasse L6 ((CO<sub>2</sub>-Emissionswert in g/km minus 55 g) dividiert durch vier - ohne Abzugsposten), werden diese Fahrzeuge mit vergleichsweise geringen CO<sub>2</sub>-Emissionen nunmehr überproportional mit der Normverbrauchsabgabe belastet. Anzudenken wäre für die Fahrzeuge der Klasse L6eBP, welche „soziale“ Mobilität, insbesondere für Senioren und junge Menschen in Gebieten mit nicht ausreichender öffentlicher Verkehrsinfrastruktur ermöglichen, beispielsweise eine Steigerung des Emissionsfreibetrags auf 80g CO<sub>2</sub>/km, sowie die Anpassung, dass der Bemessungswert auch durch einen Wert von 5 geteilt wird, und die Einführung eines Abzugspostens.

## **Fahrzeugimport aus dem Drittland**

Wir ersuchen um Klarstellung zur NoVA-Berechnung im Import-Fall aus dem Drittland: Import eines M1- bzw. N1-Fahrzeuges mit Erstzulassung 2014 aus dem Drittland (z.B. Schweiz) im Februar 2022. Das Kfz hat nur einen NEFZ-Wert, jedoch keinen WLTP-Wert.

Ist für die NoVA-Berechnung ersatzweise der doppelte kW-Wert heranzuziehen oder ein anderer Berechnungsparameter?

## **Kfz-Steuerbefreiung für land- und forstwirtschaftliche Betriebe**

Im Zuge der Veränderungen in der Land- und Forstwirtschaft (Betriebsschließungen und Strukturwandel zu größeren Betrieben) besteht die wirtschaftliche Notwendigkeit für stärkere Arbeitsteilung, wo eine Auslagerung von Arbeiten an professionelle Dienstleister vorgenommen wird. Hier unterstützen Agrarserviceunternehmen land- und forstwirtschaftliche Betriebe mit fachkundig ausgebildeten Mitarbeitern, ihren Maschinen und vorhandenem Know-how bei der Arbeitserledigung.

Insbesondere Agrarserviceunternehmen erbringen mit ihren Arbeitsmaschinen voll- oder teilmechanisierte Dienstleistungen für die Land- und Forstwirte in deren Betrieben (Hofstelle, Felder des landwirtschaftlichen Betriebes) und stehen damit in unmittelbarem Wettbewerb mit Land- und Forstwirten. Insbesondere auch, wenn im Rahmen bäuerlicher Nachbarschaftshilfe oder im Rahmen von Maschinenringen identische Leistungen angeboten werden (die Verwendung der Zugmaschinen und Motorkarren im Rahmen der bäuerlichen Nachbarschaftshilfe sowie der Maschinenringe (z.B. Maschinenring-KGs, Maschinenring-Gemeinschaften) sind jedoch im Gegensatz zu den gewerblichen Unternehmen von der Kraftfahrzeugsteuerpflicht befreit).

Agrarserviceunternehmen haben für ihre genutzten Maschinen die gleiche Verwendung und den gleichen Kundenkreis. Hier besteht keine Unterscheidung. Da Zugmaschinen und Motorkarren im Rahmen der Dienstleistungserbringung von gewerblichen Agrarserviceunternehmen ausschließlich oder vorwiegend in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben verwendet werden, ist eine unterschiedliche Behandlung in steuerrechtlicher Sicht sachlich nicht gerechtfertigt, was auch unter dem Gesichtspunkt des Gleichheitsgebotes problematisch ist. Auch sieht der Gewerbeberechtigungswortlaut gemäß Liste der freien Gewerbe des BMDW vor, dass die Dienstleistungen für land- und forstwirtschaftliche Betriebe mit Geräten erbracht werden, die typischerweise in solchen Betrieben verwendet werden.


Eine wirtschaftliche Diskriminierung gewerblicher Agrarunternehmer ist jedoch nicht vom Gesetzeswortlaut des § 2 Abs. 1 Z 7 KfzStG 1992 gedeckt, weil diese gesetzliche Bestimmung nach ihrem Wortlaut nicht auf den Besitz der betroffenen Fahrzeuge durch einen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb, sondern auf die Verwendung in einem land- und forstwirtschaftlichen Betrieb als Ausnahmevoraussetzung abstellt. Diese Auslegung wird insbesondere auch durch die Erläuterungen zu dieser Bestimmung in der Regierungsvorlage des KfzStG 1992 (Besonderer Teil, zu § 2) gestützt, die klarstellen, dass diese Steuerbefreiung das Abstellen auf die ausschließliche oder vorwiegende Verwendung der entsprechenden Fahrzeuge für einen bestimmten Zweck verlangt.



Wir regen daher eine diesbezügliche Gleichstellung der Steuerbefreiung von Agrarserviceunternehmen mit land- und forstwirtschaftlichen Betrieben an.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anmerkungen.

Freundliche Grüße



Dr. Ralf Kronberger  
Abteilungsleiter