

## **Fragenkatalog Normverbrauchsabgabe (NoVA)**

**Neue Rechtslage**

**ab 1. Juli 2021**

# 1. Anwendungsbereich

## 1.1. Kraftfahrrechtliche Einordnung

---

- 1.1.1. ***Sind „abgelastete“ Kraftfahrzeuge der Klasse N2 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 3.500 kg von § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991 erfasst?***

**Antwort:** 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.

- 1.1.2. ***Wie ist die Rechtslage ab 1. Juli 2021 hinsichtlich Quads auszulegen? Sind jene Kraftfahrzeuge gemäß Erlass BMF-010220/0108-VI/9/2015 (Salzburger Steuerdialog 2015) nach wie vor von der Normverbrauchsabgabe befreit?***

**Antwort:** Der Erlass BMF-010220/018-VI/9/2015 ist für die ab dem 1. Juli 2021 geltende Rechtslage und die damit einhergehende Frage, welche Kraftfahrzeuge ab diesem Zeitpunkt als Quad oder Forstschlepper einzustufen sind, nicht anwendbar. Ausschlaggebend ist nunmehr die kraftfahrrechtliche Einordnung eines Kraftfahrzeuges. Ist ein Quad daher als ein Kraftfahrzeug der Klasse L eingetragen, unterliegt es der Normverbrauchsabgabe (vgl. § 2 Abs. 2 Z 2 NoVAG 1991). Ist das Kraftfahrzeug hingegen der Klasse T zugeordnet, unterliegt es nicht der Normverbrauchsabgabe.

# 2. Kraftfahrzeuge der Klasse N1

## 2.1. Aufbauten und Zubehör

---

### 2.1.1. *Wie sind vervollständigte und unvollständige Kraftfahrzeuge (Fahrgestelle) im Rahmen der Normverbrauchsabgabe zu behandeln?*

**Antwort:** Bei einem unvollständigen Kraftfahrzeug (Fahrgestell) oder vervollständigten Kraftfahrzeug, also ein Kraftfahrzeug, bei dem ein unvollständiges Kraftfahrzeug (Fahrgestell) mit einem Aufbau vervollständigt wird, ergeben sich eine Reihe an Fragen. Diese sind von vollständigen Kraftfahrzeugen zu unterscheiden. Erkennbar sind unvollständige und vervollständigte Kraftfahrzeuge beispielsweise im COC-Papier durch das Feld „449 – Fertigungsstand“. Dieses Feld wurde vor kurzem eingeführt, weshalb dieses nur bei neueren Kraftfahrzeugen vorhanden ist. 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 im COC-Papier zu den Basisfahrzeugen (Hersteller, Typgenehmigung, Datum) Nummern 23 – 29 sein.

### **Maßgeblicher Zustand des Kraftfahrzeuges**

Maßgeblich für die anzuwendende Bemessungsgrundlage und die Ermittlung des NoVA-Tarifs ist in der Regel der Zustand des Kraftfahrzeuges im Zeitpunkt der Verwirklichung des normverbrauchsabgabepflichtigen Tatbestandes.

### **Steuerbarkeit von unvollständigen Kraftfahrzeugen**

Im NoVAG 1991 wird nicht festgelegt, ob es sich bei einem unvollständigen Kraftfahrzeug (Fahrgestell) um ein Kraftfahrzeug iSd § 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) 2018/858, ABl. L 151 vom 14. Juni 2018, S. 1–

218<sup>1</sup> 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 (Fahrgestell) an einen Endkunden die Normverbrauchsabgabe zu entrichten ist. Es ist jedoch festzuhalten, dass das unvollständige Kraftfahrzeug 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 (Fahrgestell) mit der Absicht angeschafft wird, dieses nach der Montage des Aufbaus zuzulassen und zu verwenden.

### **Lieferung an den Endkunden**

Der Begriff der Lieferung im Sinne des § 1 Z 1 NoVAG 1991 orientiert sich am Begriff nach § 3 Umsatzsteuergesetz 1994 (UStG 1994), welcher wie folgt lautet:

*„Lieferungen sind Leistungen, durch die ein Unternehmer den Abnehmer oder in dessen Auftrag einen Dritten befähigt, im eigenen Namen über einen Gegenstand zu verfügen. Die Verfügungsmacht über den Gegenstand kann von dem Unternehmer selbst oder in dessen Auftrag durch einen Dritten verschafft werden.“*

Der Lieferungs begriff ist ein spezifischer umsatzsteuerlicher Begriff, weshalb sein Inhalt allein nach dem Umsatzsteuerrecht zu ermitteln ist. Die Lieferung besteht in der Verschaffung der Verfügungsmacht an einem Gegenstand durch einen Unternehmer. Bei der Beurteilung einer Lieferung ist nicht auf die Eigentumsübertragung in den zivilrechtlichen Formen des nationalen Rechts abzustellen, sondern darauf, ob eine Übertragung durch eine Person derart erfolgt, dass die andere Person ermächtigt ist, über diesen Gegenstand so zu verfügen, als wäre sie Eigentümer (vgl. *EuGH vom 29.3.2007, C-111/05*). Für die Beurteilung ob jemand „*wie ein Eigentümer verfügt*“ ist auf das nationale Recht abzustellen.

Nach dem österreichischen Recht liegt eine Lieferung 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

---

<sup>1</sup> Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 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

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 vom 3.7.1980, 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 (Urkunden, Schlüssel, Anbringung von Merkmalen, § 427 ABGB, Vgl. Übergabe durch Ladeschein im Sinne des § 424 UGB) in Betracht. Fällt die Verschaffung der Verfügungsmacht mit der Eigentumsübertragung zusammen, ist von Bedeutung, wie zivilrechtlich der Eigentumsübergang stattfindet. Daneben ist eine Übergabe durch Besitzkonstitut möglich. Beim Besitzkonstitut kommt es zur Übergabe einer Sache an den Erwerber durch die Erklärung, dass der Veräußerer die Sache künftig im Namen des Erwerbers innehat. 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.

### **Bemessungs- und Berechnungsgrundlage bei unvollständigen Kraftfahrzeugen**

Wird ein unvollständiges Kraftfahrzeug (Fahrgestell) 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. Es ist davon auszugehen, dass ein unvollständiges Kraftfahrzeug (Fahrgestell) 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 (Fahrgestell)), jener Nettobetrag hinzuzurechnen, der dem Endkunden in Rechnung gestellt würde, um einen zulassungsfähigen Zustand herzustellen. Außerdem ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoß entsprechend erhöht anzusetzen. Es können zur Ermittlung dieser Werte beispielsweise die Werte eines vergleichbaren, mit einer ab Werk aufgebauten Pritsche versehenen, vervollständigten Kraftfahrzeuges herangezogen werden. Vergleichbarkeit liegt im Zusammenhang mit dem unvollständigen Kraftfahrzeug (Fahrgestell) beispielsweise bei selber Motorisierung, Ausstattung und Zubehör vor.

Sind die Werte für das konkrete unvollständige Kraftfahrzeug (Fahrgestells) bekannt, kann die Erhöhungen der Werte (Bemessungsgrundlage und CO<sub>2</sub>-Ausstoß) des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestells) auch pauschal mit jeweils 5% der Werte des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) erfolgen.

### **Bemessungs- und Berechnungsgrundlage bei vervollständigten Kraftfahrzeugen**

Auch für diese Kraftfahrzeuge ist der Zustand im Zeitpunkt des normverbrauchsabgabepflichtigen Tatbestandes maßgeblich. Als Bemessungsgrundlage wird der Kaufpreis des endgültigen, zulassungsfähigen Kraftfahrzeuges ohne Umsatzsteuerkomponente herangezogen. Es sind alle mit dem Erwerb zusammenhängenden Lieferungen und Leistungen (Fahrgestell, Aufbau) heranzuziehen. 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. 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. Außerdem kann der CO<sub>2</sub>-Ausstoß entsprechend verringert werden, wobei dies ausschließlich durch den Hersteller oder Generalimporteur erfolgen kann und durch diesen belegt werden muss. Um eine Gleichbehandlung sicherzustellen, Verwaltungslasten zu vermeiden und ungewollte Umgehungsstrukturen zu verhindern, kann eine vereinfachte Ermittlung der Bemessungsgrundlage und des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes angewendet werden. Zur Berücksichtigung jenes Anteils Aufbaus, der der Normverbrauchsabgabe unterliegt, kann dem Nettokaufpreis und dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) ein Aufschlag von 5% hinzugerechnet werden. Damit wird der normverbrauchsabgabepflichtige Wert und die Erhöhung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes des Aufbaus pauschal berücksichtigt. In diesem Fall sind jedoch keine weiteren Abzüge dahingehend vorzunehmen. Voraussetzung ist, dass die Bemessungsgrundlage und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) nachgewiesen werden können.

### **Bescheinigung und Genehmigungsdatenbank**

Bevollmächtigte, die zur Eintragung von Fahrzeugdaten in der Genehmigungsdatenbank verpflichtet 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß in der Genehmigungsdatenbank erfasst werden. Der genaue Ablauf der Erfassung dieser Daten wird gesondert bekannt gegeben.

Außerdem hat bis auf weiteres der Fahrzeughändler bei Verkauf 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. Der genaue Ablauf der Übermittlung dieser Daten wird gesondert bekannt gegeben.

### **Eingetragene CO<sub>2</sub>-Emissionswerte**

Einige Nutzfahrzeughersteller weisen für unvollständige Kraftfahrzeuge (Fahrgestelle) den durch den Aufbau höchstmöglich erreichbare CO<sub>2</sub>-Emissionswerte aus. Gemäß § 6 Abs. 4 letzter Satz, ist der kombinierte WLTP CO<sub>2</sub>-Emissionswert laut Typenschein, Einzelgenehmigungsbescheid oder der EG- bzw. EU-Übereinstimmungsbescheinigung maßgeblich. Wurde der CO<sub>2</sub>-Emissionswert für ein unvollständiges Kraftfahrzeug(Fahrgestelle) nach den Vorgaben des WLTP-Messzyklus gemessen, ist dieser Wert anzuwenden, unabhängig davon, ob es sich um den tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß des konkreten Kraftfahrzeuges handelt oder es sich um einen fiktiven maximal erreichbaren Wert handelt. Wird der, nach den obigen Ausführungen für die Normverbrauchsabgabe relevante und nach WLTP ermittelte CO<sub>2</sub>-Ausstoß in der Genehmigungsdatenbank erfasst, ist dieser für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe heranzuziehen.

### **Rückvergütung**

Wird für ein vervollständigtes Kraftfahrzeug der Klasse N1 ein Antrag auf Rückvergütung der Normverbrauchsabgabe gestellt, ist die Höhe der ursprünglich entrichteten Normverbrauchsabgabe, sowie der Zustand des Kraftfahrzeuges im Zeitpunkt der Normverbrauchsabgabepflicht durch den Antragsteller nachzuweisen. Die Nachweispflicht entfällt, wenn die entsprechenden Informationen durch den Fahrzeughändler übermittelt wurden und in der Genehmigungsdatenbank erfasst sind. Die Normverbrauchsabgabe wird ausschließlich von der aliquoten (pauschal) verminderten Bemessungsgrundlage und unter Anwendung des (pauschal) verminderten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes rückvergütet, außer es wird nachgewiesen, dass die ursprüngliche Normverbrauchsabgabe auf Grundlage anderer Werte entrichtet wurde.

### **Beispiele**

#### *Beispiel 1:*

*Lieferung eines „VW Crafter“ im unvollständigen Zustand durch H am 01. Februar 2022 an den Endkunden K. Der Kaufpreis (netto) beträgt 30.000 Euro. Das Kraftfahrzeug hat in diesem Zustand einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 270 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<sub>2</sub>-Emissionswert um 5 g/km. Nach der Fertigstellung seines Werkes liefert der Aufbauunternehmer A das vervollständigte Kraftfahrzeug an den Endkunden K.

Lösung:

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<sub>2</sub>-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<sub>2</sub>-Emissionswert 275 g/km. Alternativ könnten die relevanten Werte auch mit der pauschalen Erhöhung von jeweils 5% der Werte angenommen werden. Dies würde hier zu einer etwas niedrigeren Bemessungsgrundlage (31.500 €) und zu einem höheren CO<sub>2</sub>-Emissionswert (284 g/km) führen.

Beispiel 2:

Lieferung eines „VW Crafter“ im unvollständigen Zustand durch H am 01. Februar 2022 an den Endkunden K. Der Kaufpreis (netto) beträgt 30.000 Euro. Das Kraftfahrzeug hat in diesem Zustand einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 270 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. Die Kosten des Hubsteigers variieren, beispielsweise aufgrund nicht vorhersehbarer Montagezeiten und auch die CO<sub>2</sub>-Emissionswerte des vervollständigten Kraftfahrzeuges (Fahrgestell + 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 (VW Crafter) 1.600 Euro (netto) und erhöhen den CO<sub>2</sub>-Emissionswert um 5 g/km, wodurch vergleichbares vollständiges Kraftfahrzeug einen Wert von 31.600 Euro (netto) und einen CO<sub>2</sub>-Emissionswert von 275 g/km hat. Nach der Fertigstellung seines Werkes liefert der Aufbauunternehmer A das vervollständigte Kraftfahrzeug an den Endkunden K.

Lösung:

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<sub>2</sub>-Ausstoß entsprechend erhöht anzusetzen. Zur Ermittlung dieser Werte können die Werte eines vergleichbaren, mit einer ab Werk aufgebauten Pritsche versehenen, vervollständigten Kraftfahrzeuges herangezogen werden (Variante 1). Dieses Kraftfahrzeug hat einen Wert von 31.600 Euro und einen relevanten CO<sub>2</sub>-Emissionswert von 275 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 (Variante 2). Die Bemessungsgrundlage beträgt daher in diesem Fall je nach Herangehensweise 31.600 Euro (Variante 1) oder 31.500 Euro (Variante 2), der relevante CO<sub>2</sub>-Emissionswert beträgt 275 g/km (Variante 1) oder 284 g/km (Variante 2).

### Beispiel 3:

Lieferung eines „VW Crafter“ im unvollständigen Zustand durch H am 01. Februar 2022 an den Endkunden K. Der Kaufpreis (netto) beträgt 30.000 Euro. Das Kraftfahrzeug hat in diesem Zustand einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 400 g/km in den Fahrzeugpapieren eingetragen, da der Hersteller den durch den Aufbau höchstmöglich erreichbare CO<sub>2</sub>-Emissionswerte ausweist. 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. Die konkreten Kosten des Aufbaus variieren, beispielsweise aufgrund nicht vorhersehbarer Montagezeiten und auch die CO<sub>2</sub>-Emissionswerte des vervollständigten Kraftfahrzeuges (Fahrgestell + 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 (VW Crafter) 1.600 Euro (netto), wodurch vergleichbares vollständiges Kraftfahrzeug einen Wert von 31.600 Euro (netto) hat. Der CO<sub>2</sub>-Emissionswert eines solchen vollständigen Kraftfahrzeuges beträgt 275 g/km. Nach Fertigstellung seines Werkes liefert der Aufbauunternehmer A das vervollständigte Kraftfahrzeug an den Endkunden K.

### Lösung:

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. Da die konkreten Kosten im Zeitpunkt der Lieferung des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) noch nicht bekannt sind, kann zur Ermittlung der Bemessungsgrundlage der Wert eines vergleichbaren, mit einer ab Werk aufgebauten Pritsche versehenen, vervollständigten Kraftfahrzeuges herangezogen werden (Variante 1). Dieses Kraftfahrzeug hat einen Wert von 31.600 Euro. Da der Werte für das konkrete

unvollständige Kraftfahrzeug (Fahrgestell) bekannt ist, kann die Erhöhungen alternativ auch pauschal mit 5% des Wertes des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) erfolgen (Variante 2). Die Bemessungsgrundlage beträgt daher in diesem Fall je nach Herangehensweise 31.600 Euro (Variante 1) oder 31.500 Euro (Variante 2).

Hinsichtlich des maßgeblichen CO<sub>2</sub>-Emissionswert ist folgendermaßen vorzugehen: Wurde der CO<sub>2</sub>-Emissionswert für das unvollständige Kraftfahrzeug (Fahrgestelle) nach den Vorgaben des WLTP-Messzyklus gemessen, ist dieser Wert grundsätzlich anzuwenden, unabhängig davon, ob es sich um den tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß des konkreten Kraftfahrzeuges handelt oder es sich um einen fiktiven maximal erreichbaren Wert handelt. Alternativ kann jedoch der CO<sub>2</sub>-Emissionswert eines vergleichbaren, mit einer ab Werk aufgebauten Pritsche versehenen, vervollständigten Kraftfahrzeuges herangezogen werden. Dieser beträgt in diesem Fall 275 g/km. Voraussetzung hierfür ist allerdings (wie auch bei den anderen Beispielen!), dass der für die Normverbrauchsabgabe relevante und nach WLTP ermittelte CO<sub>2</sub>-Ausstoß in der Genehmigungsdatenbank und im COC-Papier im Feld xx erfasst ist.

#### Beispiel 4:

Lieferung eines „Iveco Daily“ im vollständigen Zustand (mit einer Pritsche) durch H am 01. Februar 2022 an den Endkunden K. Der Kaufpreis (netto) beträgt 45.000 Euro. Das vervollständigte Kraftfahrzeug hat einen CO<sub>2</sub>-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 stehen. Das Fahrgestell hat ohne den Aufbau und der Ausstattung einen Nettokaufpreis von 35.000 Euro und einen CO<sub>2</sub>-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 (7.000 €) exakt ausgewiesen.

#### Lösung:

Die Lieferung des vervollständigten Kraftfahrzeuges am 01. Februar 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<sub>2</sub>-Emissionswert abgezogen werden. Es können daher in diesem Fall die Kosten für die Teile der Ausstattung, die nicht im Zusammenhang mit der Funktion Kraftfahrzeuges stehen (7.000 €), von der Bemessungsgrundlage ausgeschieden werden. Alternativ kann die über die Pauschale berechnete Bemessungsgrundlage von 36.750 Euro herangezogen werden.

Da die durch den Aufbau und die Ausstattung zusätzlich verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionswerte nicht ausgewiesen wurden, kann nur auf die pauschale Ermittlung zurückgegriffen werden. Der maßgebliche CO<sub>2</sub>-Emissionswert beträgt daher 284 g/km.

**Beispiel 5:**

Lieferung eines „Iveco Daily“ im vollständigen Zustand (mit einer Pritsche) durch H am 01. Februar 2022 an den Endkunden K. Der Kaufpreis (netto) beträgt 45.000 Euro. Das vervollständigte Kraftfahrzeug hat einen CO<sub>2</sub>-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 der Ausstattung einen Nettokaufpreis von 35.000 Euro und einen CO<sub>2</sub>-Emissionswert von 270 g/km. In der Rechnung an den Endkunden K wurden allerdings nur die Kosten des vollständigen Kraftfahrzeuges aufgenommen.

**Lösung:**

Die Lieferung des vervollständigten Kraftfahrzeuges am 01. Februar 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, kann von der Bemessungsgrundlage und dem relevanten CO<sub>2</sub>-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 verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionswerte nicht ausgewiesen wurden, kann nur auf die pauschale Ermittlung zurückgegriffen werden.

Grundsätzlich beträgt die Bemessungsgrundlage somit 45.000 Euro und der relevante CO<sub>2</sub>-Emissionswert 287 g/km. Alternativ kann die über die Pauschale berechnete Bemessungsgrundlage von 36.750 Euro und ein CO<sub>2</sub>-Emissionswert von 284 g/km herangezogen werden.

**Beispiel 6:**

Lieferung eines „Iveco Daily“ im vervollständigten Zustand (mit einem Hubsteiger) durch H am 01. Februar 2022 an den Endkunden K. Der Kaufpreis (netto) beträgt 60.000 Euro. Das vervollständigte Kraftfahrzeug hat einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 320 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<sub>2</sub>-Emissionswert von 270 g/km. In der

Rechnung an den Endkunden K wurden allerdings nur die Kosten des vollständigen Kraftfahrzeuges aufgenommen, die Kosten des Aufbaus wurden nicht getrennt ausgewiesen.

Lösung:

Die Lieferung des vervollständigten Kraftfahrzeuges (Fahrgestell + Aufbau) am 01. 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, kann von der Bemessungsgrundlage abgezogen werden. Da in diesem Fall allerdings die Kosten des Aufbaus nicht getrennt in Rechnung gestellt wurden, kann nur auf die pauschale Ermittlung zurückgegriffen werden.

Grundsätzlich beträgt die Bemessungsgrundlage somit 60.000 Euro. Alternativ kann die über die Pauschale berechnete Bemessungsgrundlage von 36.750 Euro herangezogen werden.

Auch bei der Berechnung des Tarifs kann jener Anteil des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, der auf die Teile der Ausstattung, des Zubehörs und des Aufbaus entfällt, die keinen Zusammenhang mit der Funktion des Kraftfahrzeuges haben, abgezogen werden.

Da der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Aufbaus, der nicht im Zusammenhang mit der Funktion des Kraftfahrzeuges steht, nicht ausgewiesen werden kann, kann zur vereinfachten Ermittlung des für die Normverbrauchsabgabe relevanten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ebenfalls die Pauschalvariante gewählt werden. Dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) laut Fahrzeugpapieren muss damit ein Aufschlag von 5% hinzugerechnet werden. Der relevante CO<sub>2</sub>-Emissinoswert beträgt daher 284 g/km.

Beispiel 7:

Lieferung eines „Iveco Daily“ im vervollständigten Zustand (mit einem Hubsteiger) durch H am 01. Februar 2022 an den Endkunden K. Der Kaufpreis (netto) beträgt 60.000 Euro. Das vervollständigte Kraftfahrzeug hat einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 320 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<sub>2</sub>-Emissinoswert von 270 g/km. Dem Endkunden K wurden in der Rechnung die Kosten des Fahrgestelles (35.000 Euro), der einfachen Ladeflächenabdeckung 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<sub>2</sub>-Emissinoswerte werden nicht ausgewiesen.

Lösung:

Die Lieferung des vervollständigten Kraftfahrzeuges (Fahrgestell + Aufbau) am 01. Februar 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 beträgt daher 37.300 Euro. Alternativ könnte die Bemessungsgrundlage auch über die Pauschale berechnet werden. In diesem Fall wäre eine Bemessungsgrundlage von 36.750 € heranzuziehen.

Da der CO<sub>2</sub>-Emissinoswert, der auf die Teile der Ausstattung, des Zubehörs und des Aufbaus entfällt, die keinen Zusammenhang mit der Funktion des Kraftfahrzeuges haben, nicht festgestellt werden kann, kann zur Ermittlung des relevanten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) laut Fahrzeugpapieren ein Aufschlag von 5% hinzugerechnet werden. Damit wird der normverbrauchsabgabepflichtige CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Ausstattung, des Zubehörs und des Aufbaus pauschal berücksichtigt. Der relevante CO<sub>2</sub>-Emissinoswert beträgt daher 284 g/km.

### 2.1.2. **Sind folgende Auf-/Aus- und Umbauten bei vollständigen oder vervollständigten Kraftfahrzeugen für die Normverbrauchsabgabe zu berücksichtigen?**

**Antwort:** 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:

- Basisfahrzeug (Fahrgestell) mit der kompletten Basisausstattung
- Aufpreis für alle anderen Motor- oder Chassisvarianten
- Automatikgetriebe
- Airbag
- Außenspiegel elektrisch und beheizbar
- elektrische Fensterheber

- Zentralverriegelung
- Dachreling
- Multimedia-System mit Rückfahrkamera
- Alufelgen
- Radzierblenden
- ESP
- ASR (sonstige Fahrhilfen)
- größerer Treibstofftank
- Fahrerhaus-Klimaanlage
- Lederlenkrad
- Holzdekor-Applikation für Armaturenbrett
- Tagfahrlicht
- Tempomat
- Anhängervorrichtung
- Fahrwerkskomponenten (Komfortfederbein, Luftfederungen)
- Xenon oder LED Scheinwerfer
- Kurvenlicht
- Lackierungen und zusätzliche äußere Designelemente
- Frontscheibenheizung
- verstärkte Lichtmaschine
- Alarmanlage
- Pilotensitze
- höhenverstellbarer Beifahrersitz
- Reserverad
- Dieselmotorschheizung für Fahrerhaus
- Schmutzfänger vorne und hinten
- Überrollbügel
- Rundumverkleidung
- Einfache Pritsche
- Kofferaufbau
- Kastenaufbau
- Fahrgestellabdeckung

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:

- Elektrische Einstiegstufe
- Heckleiter
- Dachkoffer

- Kofferklappe
- Zusatzfenster
- Sicherheitsschlösser
- Stabilisierungsstützen (zum Stabilisieren des abgestellten Kraftfahrzeuges)
- Werkzeugbox, Transportboxen, Unterflurboxen
- Leiterträger
- Trennwand / Trenngitter
- Schutzgitter für Fenster im Laderaum
- Plexiglastrennwand auf Trenngitter
- Scheibe in Trennwand
- Verkleidung für Laderaum
- Plangestell auf einer Pritsche
- Schwerlastträgeraufbauten
- Innenausbau von Kastenwägen oder Kofferaufbauten (Kühlung, Werkstatt, Regalsysteme)
- Mit der Kippfunktion im Zusammenhang stehende Vorrichtungen bei Kipper-Aufbauten
- Ladebordwände (hydraulisch)
- Aufbau-Kühlsysteme und mit der Kühlung im Zusammenhang stehende Vorrichtungen bei Kühlkofferaufbauten
- Hubsteiger und Arbeitsbühnen sowie damit in Zusammenhang stehende Vorrichtungen
- Kranaufbauten sowie damit in Zusammenhang stehende Vorrichtungen
- Reinigungs- und Räumgeräte sowie Winterdienstausrüstung (z.B. Schneepflug, Streuer, Winterdiensthydraulik)
- Pumpen und Hakengeräte sowie damit in Zusammenhang stehende Vorrichtungen
- Abschleppaufnahmen (z.B. Hub-Brillen)
- Sonstige Arbeitsmaschinen

**2.1.3. *Wie erfolgt die Berechnung der Normverbrauchsabgabe bei Aufbauten durch den Aufbauhersteller, welcher als Generalunternehmer Kraftfahrzeuge kauft, diese aufbaut und im Einrechnungsgeschäft verkauft?***

**Antwort:** Wird ein das Kraftfahrzeug nach dem Aufbau an den Endkunden geliefert, handelt es sich um eine Lieferung eines vervollständigten Kraftfahrzeuges. Der Aufbauunternehmer wird in diesen Fällen daher zum Fahrzeughändler und es ist das Verfahren zur „Bemessungs- und Berechnungsgrundlage bei vervollständigten Kraftfahrzeugen“ (siehe Frage 2.1.1.) anzuwenden. Davon zu unterscheiden ist jener Fall, in dem schon zuvor ein unvollständiges Kraftfahrzeug an den Endkunden geliefert wurde. In diesen Fällen ist nur diese Lieferung als steuerpflichtiger Vorgang im Sinne des NoVAG 1991 anzusehen.

2.1.4. **Ein unvollständiges Kraftfahrzeug (Fahrgestell) mit LDT Motor (Euro 6d temp) wird mit einer Pritsche versehen und dann einzelgenehmigt und angemeldet. Der CO<sub>2</sub> Wert ist durch das geringe Gewicht und die Stirnfläche niedrig. Danach wird die Pritsche abgebaut, ein Koffer und Ladebordwand montiert und das Kraftfahrzeug nochmals der Behörde vorgeführt zur Änderungstypisierung. Ändert sich dadurch die Normverbrauchsabgabe?**

**Antwort:** 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.

2.1.5. **Welche CO<sub>2</sub>-Werte werden bei Umbauten auf ein Basisfahrzeug mit HDT-Motor (Euro VI D) herangezogen? Hier gibt es keine WLTP-Werte und eine Neuberechnung mit Tool des Herstellers ist nicht möglich.**

**Antwort:** Liegen für ein Kraftfahrzeug keine WLTP-Emissionswerte vor, bestimmt sich der CO<sub>2</sub>-Emissionswert mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt (vgl. § 6 Abs. 6 Z 2 NoVAG 1991). Auch in solchen Fällen ist auf die Eintragung in den Fahrzeugpapieren abzustellen.

## 2.2. Heavy Duty Homologation

---

2.2.1. **Für Kraftfahrzeuge mit Heavy Duty Homologation (Euro VI D) mit einer Referenzmasse von mehr als 2.585 kg ist lt. Richtlinie EU 595/2009\*2018/932D kein CO<sub>2</sub>-Nachweis nötig; in diesem Fall wird als CO<sub>2</sub>-Referenzwert die Motorleistung in KW multipliziert mal zwei kalkuliert. Welcher Nachweis ist nötig, dass es sich um ein solches Kraftfahrzeug handelt?**

**Antwort:** Bei Kraftfahrzeugen gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991, für die kein CO<sub>2</sub>-Emissionswert vorliegt, bestimmt sich der CO<sub>2</sub>-Emissionswert mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt (vgl. § 6 Abs. 6 Z 2 NoVAG 1991).

Leichte Kraftfahrzeuge werden im sogenannten Light-Duty-Verfahren homologiert. Bei diesem Verfahren wird das gesamte Kraftfahrzeuge geprüft und auch ein WLTP-Wert gemessen.

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<sub>2</sub>-Emissionswert gemessen wird, dieser aber keinen Emissionswert nach dem WLTP-Messzyklus darstellt, ist die Normverbrauchsabgabe nach dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt zu berechnen.

Ob ein CO<sub>2</sub>-Emissionswert vorhanden ist und wie hoch dieser ist, ergibt sich aus den Fahrzeugpapieren (Übereinstimmungsbescheinigung, Typgenehmigung, Einzelgenehmigung).

# 3. Verfahren

## 3.1. Verfahrensschritte

---

### 3.1.1. *Allgemeine Grundsätze*

**Antwort:** Hinsichtlich des Verfahrens zur Abfuhr der Normverbrauchsabgabe kann zwischen verschiedenen steuerbaren Vorgängen unterschieden werden. Für befugte Fahrzeughändler (= Veräußerer, der regelmäßig mit Kraftfahrzeugen handelt und dazu auch berechtigt ist) ist dabei insbesondere der Tatbestand der Lieferung einschlägig.

#### **Lieferung durch einen Fahrzeughändler im Inland gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991**

Dieser Tatbestand umfasst die Lieferung von bisher nicht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen, die ein Unternehmer (§ 2 UStG 1994) im Inland gegen Entgelt im Rahmen seines Unternehmens ausführt. Die Lieferung an einen anderen Unternehmer zur gewerblichen Weiterveräußerung ist hingegen kein steuerbarer Vorgang im Sinne des NoVAG 1991 (siehe auch Frage 2.4.)

Im Fall einer Lieferung durch einen Fahrzeughändler (Unternehmer) im Inland ist der Abgabenschuldner der Fahrzeughändler, der die Lieferung des Kraftfahrzeuges ausführt (vgl. § 4 Z 1 NoVAG 1991). Der Fahrzeughändler (Unternehmer) hat in diesem Fall die Normverbrauchsabgabe selbst zu berechnen (vgl. § 11 Abs. 2 NoVAG 1991). An dieser Stelle kann jedoch auf die Möglichkeit der Verwendung des NoVA-Rechners unter <https://onlinerechner.haude.at/BMF-NoVAREchner> hingewiesen werden.

Die Erhebung der Normverbrauchsabgabe ist dem Umsatzsteuerverfahren nachgebildet: Die Steuerschuld entsteht im Fall der Lieferung mit Ablauf des Kalendermonats, in dem die Lieferung ausgeführt worden ist. Der Abgabenschuldner hat spätestens am 15. Tag (Fälligkeitstag) des auf den Kalendermonat, in dem die Steuerschuld entstanden ist (Anmeldezeitraum), zweitfolgenden Monats eine Anmeldung (NOVA 1 Formular oder elektronisch über FinanzOnline) bei jenem Finanzamt einzureichen, das auch für die Erhebung der Umsatzsteuer des Abgabenschuldners zuständig ist. Diese Anmeldung beinhaltet den zu entrichtenden, selbst berechneten Betrag. Anders als bei der Umsatzsteuer besteht bei der Normverbrauchsabgabe nur ein monatlicher Voranmeldungszeitraum.

Neben diesem Tatbestand werden auch folgende Tatbestände ergänzend dargestellt:

## **Innergemeinschaftlicher Erwerb gemäß § 1 Z 2 NoVAG 1991**

Der innergemeinschaftliche Erwerb von Kraftfahrzeugen durch Unternehmer unterliegt ebenfalls der Normverbrauchsabgabe. Ausgenommen ist auch hier der Erwerb durch befugte Fahrzeughändler zur Weiterlieferung.

Ein innergemeinschaftlicher Erwerb liegt dann vor, wenn ein Kraftfahrzeug durch einen Unternehmer gegen Entgelt im Rahmen seines Unternehmens in das übrige Gemeinschaftsgebiet geliefert wird und der Abnehmer Unternehmer im Sinne des § 2 UStG 1994 ist. Dies gilt sowohl für Neufahrzeuge als auch für Gebrauchtfahrzeuge.

Davon unabhängig gilt der Erwerb neuer Kraftfahrzeuge jedenfalls als innergemeinschaftlicher Erwerb. Dies gilt unabhängig vom Status des Verkäufers und des Erwerbers (daher auch Nichtunternehmer).

Ein Kraftfahrzeug gilt als neu, wenn die erste Inbetriebnahme im Zeitpunkt des Erwerbs nicht mehr als sechs Monate zurückliegt oder das Kraftfahrzeug nicht mehr als 6.000 Kilometer zurückgelegt hat. Es ist ausreichend, dass eine der beiden Kriterien erfüllt sind.

Im Fall des innergemeinschaftlichen Erwerbs ist der Abgabenschuldner der Erwerber des Kraftfahrzeuges (vgl. § 4 Z 1a NoVAG 1991).

Auch in diesem Fall ist die Normverbrauchsabgabe durch den Abgabenschuldner selbst zu berechnen (vgl. § 11 Abs. 2 NoVAG 1991). Die Steuerschuld entsteht im Falle des innergemeinschaftlichen Erwerbes mit dem Tag des Erwerbes. Im Fall eines innergemeinschaftlichen Erwerbs durch Unternehmer hat der Abgabenschuldner spätestens am 15. Tag (Fälligkeitstag) des auf den Kalendermonat, in dem die Steuerschuld entstanden ist (Anmeldezeitraum), zweitfolgenden Monats eine Anmeldung (NOVA 1 Formular oder elektronisch über FinanzOnline) bei jenem Finanzamt einzureichen, das auch für die Erhebung der Umsatzsteuer des Abgabenschuldners zuständig ist.

Handelt es sich bei dem Abgabenschuldner um eine Privatperson hat diese spätestens einen Monat nach Zulassung eine Anmeldung beim Finanzamt einzureichen und zu entrichten (NOVA 2-Formular).

Dieser Tatbestand wird im Fall des Erwerbes durch einen befugten Fahrzeughändler nicht verwirklicht, da § 1 Z 2 NoVAG 1991 eine Ausnahme für den Erwerb durch befugte Fahrzeughändler zur Weiterlieferung vorsieht.

## **Eigenimport gemäß § 1 Z 3 lit. a NoVAG 1991**

Der Eigenimport von Kraftfahrzeugen fällt unter § 1 Z 3 NoVAG 1991. Steuerpflichtig ist demnach die erstmalige Zulassung von Kraftfahrzeugen zum Verkehr im Inland, sofern die

Steuerpflicht nicht bereits nach § 1 Z 1 NoVAG 1991 eingetreten ist. Diese Bestimmung betrifft damit vor allem den Erwerb von Kraftfahrzeugen aus einem Drittland sowie den Erwerb von Kraftfahrzeugen aus dem übrigen Unionsgebiet, wenn für diese nicht schon der Tatbestand des innergemeinschaftlichen Erwerbs erfüllt wurde.

Im Falle des Eigenimports ist der Abgabenschuldner derjenige, für den das Kraftfahrzeug zugelassen wird (vgl. § 4 Z 2 NoVAG 1991). Die Steuerschuld entsteht hier mit dem Tag der Zulassung oder bei der Verwendung eines Kraftfahrzeuges im Inland, wenn es nach dem Kraftfahrgesetz zuzulassen wäre, mit dem Zeitpunkt der Einbringung in das Inland (vgl. § 7 Z 2 NoVAG 1991).

Auch in diesem Fall ist die Steuer vom Abgabenschuldner selbst zu berechnen (vgl. § 11 Abs. 3 NoVAG 1991). Die Anmeldung der Normverbrauchsabgabe ist hier spätestens einen Monat nach der Zulassung (Fälligkeitstag) einzureichen.

Handelt es sich hier bei dem Abgabenschuldner um einen Unternehmer ist die Anmeldung (NOVA 1 Formular oder elektronisch über FinanzOnline) bei jenem Finanzamt einzureichen, das auch für die Erhebung der Umsatzsteuer des Abgabenschuldners zuständig ist.

Handelt es sich bei dem Abgabenschuldner um eine Privatperson hat diese spätestens einen Monat nach Zulassung eine Anmeldung beim Finanzamt einzureichen und zu entrichten (NOVA 2 Formular).

Auch dieser Tatbestand wird ebenfalls nicht durch befugte Fahrzeughändler verwirklicht, da der Tatbestand erst mit Zulassung des Fahrzeuges verwirklicht wird und jene Person zum Abgabenschuldner wird, auf die das Kraftfahrzeug zugelassen wird.

## 3.2. Sperrsetzung in der Genehmigungsdatenbank

---

### 3.2.1. *In welchen Fällen ist eine Sperrsetzung in der Genehmigungsdatenbank durchzuführen?*

**Antwort:** Die erstmalige Zulassung in Österreich darf nur vorgenommen werden, wenn ein Genehmigungsdatensatz für das Kraftfahrzeug in der Genehmigungsdatenbank vorhanden ist und keine Zulassungssperre in die Datenbank eingetragen ist.

Ein Kraftfahrzeug ist in den folgenden Fällen in der Genehmigungsdatenbank zu sperren:

- Bei Eigenimporten ist das Kraftfahrzeug durch den Generalimporteuer in die Genehmigungsdatenbank einzutragen und zu sperren. Die Freischaltung erfolgt durch das Finanzamt nachdem die jeweiligen Abgaben (NoVA, uU MwSt und Zoll) entrichtet wurden.

- Wird eine Befreiung (Polizei und Bundesheer, Menschen mit Behinderung, Diplomaten) direkt vom Fahrzeughändler vollzogen, ist das Kraftfahrzeug durch den Fahrzeughändler zu sperren. Dies hat unverzüglich zu erfolgen, allerdings muss dem Erwerber die Zeit eingeräumt werden, das Kraftfahrzeug zuzulassen.
- Bei Ausfuhrlieferungen ist das Kraftfahrzeug durch den Fahrzeughändler zu sperren.
- In Fällen, in denen eine Befreiung im Wege der Vergütung (Feuerwehr, Taxi, Miet- oder Gästewagen) beantragt wird, sperrt das Finanzamt das Kraftfahrzeug auf Antrag.
- In Fällen, in denen eine Rückvergütung der Normverbrauchsabgabe beantragt wird (§ 12a NoVAG 1991) wird das Kraftfahrzeug entweder vom Fahrzeughändler gesperrt (wenn dieser die Rückvergütung beantragt) oder durch das Finanzamt auf Antrag.

Bei Vorführkraftfahrzeugen konnte eine Sperrsetzung schon vor 01. Juli 2021 unterbleiben. Ab 01. Juli 2021 ist eine Sperrsetzung bei Vorführkraftfahrzeugen und Tageszulassungen nicht vorgesehen.

Bei Lieferungen eines Fahrzeuges im Inland, muss außer bei der Inanspruchnahme einer der oben genannten Befreiungen, keine Sperre gesetzt werden.

Grundsätzlich gilt, dass bei Lieferungen durch einen befugten Fahrzeughändler die Sperrsetzung des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank über FinanzOnline im Zeitpunkt der Lieferung durch diesen zu erfolgen hat. Bei anderen Unternehmern bzw. bei Privaten ist ein Antrag auf Sperrsetzung mittels der amtlichen Formulare einzubringen.

### 3.3. Eigenimport

---

#### 3.3.1. *Welcher Wert ist bei Eigenimport eines Kraftfahrzeuges anzuwenden und welcher Zeitpunkt ist relevant?*

**Antwort:** Zum Begriff und den wesentlichen Verfahrensschritten siehe Frage 2.1.1.

In jenen Fällen, in denen die Steuerschuld nicht aufgrund einer inländischen Lieferung oder eines innergemeinschaftlichen Erwerbs entsteht (u.a. Eigenimport), ist die Bemessungsgrundlage der gemeine Wert des Kraftfahrzeuges ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente. Der gemeine Wert berechnet sich nach § 10 BewG 1955 und wird demnach durch den Einzelveräußerungspreis im Zeitpunkt des Entstehens der Steuerschuld bestimmt. Umstände, die den Preis beeinflussen, ausgenommen ungewöhnlicher oder persönlicher Verhältnisse, sind dabei zu berücksichtigen.

Zur Ermittlung des gemeinen Werts für Gebrauchtfahrzeuge können die inländischen Eurotax-Notierungen sowie im Inland anerkannte Fahrzeugbewertungslisten (z.B. Autopreisspiegel) herangezogen werden. Als gemeiner Wert gilt dabei der Mittelwert zwischen dem Händler-Einkaufspreis und dem Händler-Verkaufspreis. Dieser Mittelwert entspricht damit auch in der Regel jenem Preis, der bei einer Veräußerung des importierten Kraftfahrzeuges an einen privaten inländischen Abnehmer (= Einzelveräußerungspreis gemäß § 10 BewG) zu erzielen ist.

Der Abgabepflichtige hat jedoch die Möglichkeit, das Vorliegen eines geringeren gemeinen Wertes konkret nachzuweisen. Gelingt dieser Nachweis nicht, stellt der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert den gemeinen Wert dar.

Wird ein Gebrauchtfahrzeug durch einen Nichtunternehmer im EU-Raum käuflich erworben, kann grundsätzlich der Kaufpreis als gemeiner Wert herangezogen werden. Liegt der Kaufpreis jedoch unter dem Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert, bildet dieser Mittelwert als gemeiner Wert die Bemessungsgrundlage für die Normverbrauchsabgabe. Auch hier kann der Abgabepflichtige einen geringeren gemeinen Wert nachweisen.

Wird ein Gebrauchtfahrzeug im übrigen Gemeinschaftsgebiet hingegen bei einem befugten Fahrzeughändler erworben, dann gilt immer der Anschaffungspreis als gemeiner Wert (vgl. § 5 Abs. 2 NoVAG 1991).

Für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe ist dabei auch das Datum der erstmaligen Zulassung im Gemeinschaftsgebiet wichtig: Bei Gebrauchtfahrzeugen, die unmittelbar aus dem übrigen Unionsgebiet in das Inland gebracht werden und auch im übrigen Unionsgebiet zugelassen waren, ist die Normverbrauchsabgabe nach jener Rechtslage zu bemessen, die im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung des Kraftfahrzeuges im übrigen Unionsgebiet im Inland anzuwenden gewesen wäre. Dies gilt auch für Kraftfahrzeuge der Klasse N1 (§ 2 Abs. 1 Z 4), die bereits im Geltungszeitraum einer älteren Rechtslage im Inland zugelassen waren, aber nicht der Normverbrauchsabgabe unterlegen sind (vgl. § 6 Abs. 8 NoVAG 1991).

### 3.3.2. ***Welches Erstzulassungsdatum ist bei Importen aus den EWR-Staaten maßgeblich?***

**Antwort:** Auch bei Gebrauchtfahrzeugen, die unmittelbar aus dem einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) in das Inland gebracht werden und auch im EWR-Staat zugelassen waren, ist die Normverbrauchsabgabe nach jener Rechtslage zu bemessen, die im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung des Kraftfahrzeuges im Europäischen Wirtschaftsraum im Inland anzuwenden gewesen wäre.

**3.3.3. Ab welchem Zeitpunkt sind Kraftfahrzeugimporte aus dem Gemeinschaftsgebiet mit Ersatzzulassungszeitpunkt im Ausland normverbrauchsabgabepflichtig? Wie lange sind die N1-Kraftfahrzeuge aus dem Gemeinschaftsgebiet nicht normverbrauchsabgabepflichtig?**

**Antwort:** Bei Gebrauchtfahrzeugen, die unmittelbar aus dem übrigen Unionsgebiet in das Inland gebracht werden und auch im übrigen Unionsgebiet zugelassen waren, ist die Normverbrauchsabgabe nach jener Rechtslage zu bemessen, die im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung des Kraftfahrzeuges im übrigen Unionsgebiet im Inland anzuwenden gewesen wäre.

Kraftfahrzeuge der Klasse N1, die zuvor auch aufgrund der Einstufung nach der Kombinierten Nomenklatur nicht der Normverbrauchsabgabe unterlegen sind, und erstmalig bis zum 30. Juni 2021 im übrigen Gemeinschaftsgebiet zugelassen wurden, unterliegen nicht der Normverbrauchsabgabe. Kraftfahrzeuge der Klasse N1, deren Erstzulassungsdatum im Gemeinschaftsgebiet auf einen Tag nach dem 01. Juli 2021 lautet, sind damit jedenfalls vom Anwendungsbereich der Normverbrauchsabgabe erfasst.

**3.3.4. Wer berechnet und führt die Normverbrauchsabgabe bei einem Eigenimport für einen Endkunden ab?**

**Antwort:** Im Falle des Eigenimports ist der Abgabenschuldner derjenige, der das Kraftfahrzeug aus dem übrigen Gemeinschaftsgebiet erwirbt oder für den das Kraftfahrzeug zugelassen wird (vgl. § 4 Z 1a bzw. 2 NoVAG 1991). Die Steuerschuld entsteht hier mit dem Tag des Erwerbs oder der Zulassung (vgl. § 7 Z 1a bzw. 2 NoVAG 1991).

Für den Fall, dass ein Unternehmer den Kauf eines Kraftfahrzeuges im Gemeinschaftsgebiet für seinen Endkunden vermittelt (d.h. Kaufvertrag wird zwischen ausländischem Händler und Endkunden abgeschlossen), ist der Kunde der Abgabenschuldner und muss die Normverbrauchsabgabe selbst berechnen und abführen.

In jenen Fällen hingegen, in denen der österreichische Unternehmer das Kraftfahrzeug aus dem Gemeinschaftsgebiet kauft und in der Folge an den Endkunden weiterverkauft, wird nicht der Tatbestand des innergemeinschaftlichen Erwerbes gemäß § 1 Z 2 NoVAG 1991 verwirklicht, da hier § 1 Z 2 NoVAG 1991 eine Ausnahme für befugte Fahrzeughändler im Falle des Weiterlieferung vorsieht. Durch die Weiterveräußerung an den Endkunden wird der Tatbestand der Lieferung nach § 1 Z 1 NoVAG 1991 verwirklicht, wodurch der Fahrzeughändler zum Abgabenschuldner wird.

### 3.4. Erwerbsvorgänge innerhalb der Händlerkette

---

#### 3.4.1. *Muss beim Verkauf eines Kraftfahrzeuges an einen Händler die Normverbrauchsabgabe verrechnet werden?*

**Antwort:** Nach § 1 Z 1 NoVAG 1991 ist die Lieferung von bisher im Inland nicht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen, die ein Unternehmer im Inland gegen Entgelt im Rahmen seines Unternehmens, an einen anderen Unternehmer zur gewerblichen Weiterveräußerung verwirklicht, nicht steuerbar. Darüber hinaus besteht gemäß § 1 Z 2 NoVAG 1991 auch für den NoVA-Tatbestand des innergemeinschaftlichen Erwerbs eine Ausnahme für Erwerbe durch befugte Fahrzeughändler zur Weiterlieferung.

#### 3.4.2. *Wann ist ein Unternehmer ein Fahrzeughändler? Ist ein Tuningunternehmen, dass die Kraftfahrzeuge auch verkauft ein Fahrzeughändler oder ein Endkunde?*

**Antwort:** Unternehmer im Sinne des NoVAG 1991 ist jede Person, die mit Kraftfahrzeugen im Rahmen ihres Unternehmens regelmäßig Kraftfahrzeuge veräußert, mit ihnen handelt und dazu auch berechtigt ist. Dies sind daher Fahrzeughändler im engeren Sinn sowie alle Händler für Waren aller Art unter Einschluss des regelmäßigen Handels mit Kraftfahrzeugen (gewerblicher Fahrzeughandel). Ein Tuningunternehmen, welches diese Kriterien erfüllt, ist als Unternehmer im Sinne des NoVAG 1991 bzw. als Fahrzeughändler zu behandeln. Zwischen dem Hersteller und diesem Unternehmen fällt somit keine Normverbrauchsabgabe an (vgl. § 1 Z 1 und Z 2 NoVAG 1991).

### 3.5. Abfuhr der Normverbrauchsabgabe

---

#### 3.5.1. *Wann ist die Normverbrauchsabgabe an das Finanzamt abzuführen?*

**Antwort:** Hinsichtlich des Entstehens der Steuerschuld und der Frist zur Abfuhr muss wiederum zwischen den einzelnen NoVA-Tatbeständen unterschieden werden. Wie bereits bei Frage 2.1.1. ausgeführt, ist für befugte Fahrzeughändler wiederum zumeist die Lieferung gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991 einschlägig.

#### **Lieferung gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991**

Die Erhebung der Normverbrauchsabgabe ist dem Umsatzsteuerverfahren nachgebildet: Die Steuerschuld entsteht im Fall der Lieferung mit Ablauf des Kalendermonats, in dem die Lieferung ausgeführt worden ist. Der Abgabenschuldner hat spätestens am 15. Tag (Fälligkeitstag) des auf den Kalendermonat, in dem die Steuerschuld entstanden ist

(Anmeldezeitraum), zweitfolgenden Monats eine Anmeldung (NOVA 1 Formular oder elektronisch über FinanzOnline) bei jenem Finanzamt einzureichen, das auch für die Erhebung der Umsatzsteuer des Abgabenschuldners zuständig ist. Diese Anmeldung beinhaltet den zu entrichtenden, selbst berechneten Betrag. Anders als bei der Umsatzsteuer besteht bei der Normverbrauchsabgabe nur ein monatlicher Voranmeldungszeitraum.

### **Innergemeinschaftlicher Erwerb gemäß § 1 Z 2 NoVAG 1991**

Die Steuerschuld entsteht im Falle des innergemeinschaftlichen Erwerbes mit dem Tag des Erwerbes. Im Fall eines innergemeinschaftlichen Erwerbs durch Unternehmer hat der Abgabenschuldner spätestens am 15. Tag (Fälligkeitstag) des auf den Kalendermonat, in dem die Steuerschuld entstanden ist (Anmeldezeitraum), zweitfolgenden Monats eine Anmeldung (NOVA 1 Formular oder elektronisch über FinanzOnline) bei jenem Finanzamt einzureichen, das auch für die Erhebung der Umsatzsteuer des Abgabenschuldners zuständig ist.

### **Eigenimport gemäß § 1 Z 3 lit. a NoVAG 1991**

Die Steuerschuld entsteht hier mit dem Tag der Zulassung oder bei der Verwendung eines Kraftfahrzeuges im Inland, wenn es nach dem Kraftfahrzeuggesetz zuzulassen wäre, mit dem Zeitpunkt der Einbringung in das Inland (vgl. § 7 Z 2 NoVAG 1991). Die Anmeldung der Normverbrauchsabgabe ist hier spätestens einen Monat nach der Zulassung (Fälligkeitstag) einzureichen. Handelt es sich hier bei dem Abgabenschuldner um einen Unternehmer ist die Anmeldung (NOVA 1 Formular oder elektronisch über FinanzOnline) bei jenem Finanzamt einzureichen, das auch für die Erhebung der Umsatzsteuer des Abgabenschuldners zuständig ist.

#### **3.5.2. *Wie verhält es sich in Fällen, in denen die Rechnung durch den Endkunden noch nicht bezahlt wurde?***

**Antwort:** In jenen Fällen, in denen der Unternehmer Abgabenschuldner ist, hat dieser auch die Normverbrauchsabgabe zu entrichten. Dies gilt grundsätzlich auch unabhängig davon, ob er die Normverbrauchsabgabe an seinen Endkunden weiterverrechnet und von diesem auch erhalten hat.

Ist das Entgelt für die steuerpflichtige Lieferung jedoch uneinbringlich geworden, kann der Unternehmer eine Berichtigung für den Anmeldezeitraum vornehmen, in dem die Uneinbringlichkeit feststeht. Erhält der Unternehmer das Entgelt nachträglich, so ist der Steuerbetrag erneut zu berichtigen (vgl. § 8 Abs. 2 NoVAG 1991).

### 3.5.3. **Wie erfolgt die Abfuhr ans Finanzamt? Wie die Umsatzsteuer über FinanzOnline?**

**Antwort:** Die Abfuhr der Normverbrauchsabgabe kann über das Formular NOVA 1 (bzw. NOVA 2 für Private) oder elektronisch über FinanzOnline erfolgen. Zuständig ist jenes Finanzamt, das auch für die Erhebung der Umsatzsteuer des Abgabenschuldners zuständig ist.

### 3.5.4. **Bei der Umsatzsteuer gibt es einen Vertrauensschutz?**

**Antwort:** Ein der Umsatzsteuer nachgebildeter Vertrauensschutz besteht nach dem NoVAG 1991 nicht.

## 3.6. Rechnung

---

### 3.6.1. **Muss die Normverbrauchsabgabe am Angebot und am Kaufvertrag explizit und am Euro genau angeführt sein? So wie die Umsatzsteuer? Oder reicht ein Richtwert? Wie oben angeführt, erhalten wir die finalen CO<sub>2</sub>-Werte erst nach Produktion des Kraftfahrzeuges (hier kann der Bereich der leichten Nutzfahrzeuge nicht 1:1 mit dem Pkw-Bereich verglichen werden).**

**Antwort:** Grundsätzlich ist auf der Rechnung die exakte Normverbrauchsabgabe anzuführen. Auf zuvor verfassten Vertragsunterlagen (z.B. Kaufvertrag) ist ein Ausweis der Normverbrauchsabgabe aus Sicht des Abgabenrechts nicht notwendig.

## 3.7. Normverbrauchsabgabe als Teil der Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer

---

### 3.7.1. **Gemäß § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 ist dem Erwerber des Fahrzeuges ein Betrag von 16,67% der Normverbrauchsabgabe zu vergüten, wenn für ein Kraftfahrzeug nach der Lieferung durch den Fahrzeughändler oder der erstmaligen Zulassung beim unmittelbar folgenden umsatzsteuerpflichtigen Rechtsgeschäft über das Kraftfahrzeug die Normverbrauchsabgabe für die Berechnung des Entgelts einbezogen wird. Welche Anwendungsfälle gibt es für diese Bestimmung?**

**Antwort:** Diese Bestimmung zielt unter anderem auf Leasingkonstellationen ab, bei denen die von der Leasinggesellschaft an den Fahrzeughändler geleistete Normverbrauchsabgabe an den Leasingnehmer über die Leasingrate weitergegeben wird.

*Beispiel:*

*Bei neuen Leasingfahrzeugen ist die im Verkaufspreis des Fahrzeughändlers enthaltene Normverbrauchsabgabe nicht Teil der Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer, für das (kaufende) Leasingunternehmen ist die Normverbrauchsabgabe jedoch ein Kostenfaktor. Diese Normverbrauchsabgabe wird beim Leasingunternehmen systembedingt im Rahmen der Leasingraten der Umsatzbesteuerung unterzogen. Daher kann eine Rückvergütung von 16,67% der vom Fahrzeughändler für das neue Leasingfahrzeug in Rechnung gestellten Normverbrauchsabgabe beim Leasingunternehmen erfolgen.*

Daneben ist diese unter anderem auch für Tageszulassungen von normverbrauchsabgabepflichtigen und nicht befreiten Kraftfahrzeugen relevant. Somit für Tageszulassungen von normverbrauchsabgabepflichtigen Kraftfahrzeugen bis 30. Juni 2021 bzw. für Tageszulassungen nach dem 01. Juli 2021, die die Befreiungsvoraussetzungen nicht erfüllen (z.B. durch Überschreiten der Frist).

*Beispiel:*

*Tageszulassung eines Pkw (KN 8703 bzw. Klasse M1) durch einen Fahrzeughändler 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 im 20. Juli 2020 an einen inländischen Endkunden geliefert. Der Fahrzeughändler bezieht die geleistete Normverbrauchsabgabe als Kostenfaktor in den Kaufpreis mit ein, wodurch diese systembedingt der Umsatzsteuer unterzogen wird. Es kann daher auch hier eine Rückvergütung von 16,67% der vom Fahrzeughändler bei der Zulassung geleisteten Normverbrauchsabgabe erfolgen. Diese steht dem Erwerber des Fahrzeuges zu, daher dem inländischen Endkunden.*

Wird ein Kraftfahrzeug mit Tageszulassung an eine Leasinggesellschaft verkauft, ist bezüglich des Anspruchsberechtigten zu unterscheiden:

Bei einer Tageszulassung bei einem normverbrauchsabgabepflichtigen Kraftfahrzeug bis 30. Juni 2021 muss die Normverbrauchsabgabe durch den Fahrzeughändler abgeführt werden. Bei einer späteren Lieferung an die Leasinggesellschaft bezieht der Fahrzeughändler die geleistete Normverbrauchsabgabe als Kostenfaktor in den Kaufpreis mit ein, wodurch diese systembedingt der Umsatzsteuer unterzogen wird. Der Leasinggesellschaft steht als Erwerber des Fahrzeuges die Vergütung zu.

Bei einer Tageszulassung bei einem normverbrauchsabgabepflichtigen Kraftfahrzeug ab 01. Juli 2021 muss die Normverbrauchsabgabe zunächst nicht abgeführt werden, da eine Befreiung besteht. Erst die spätere Lieferung an die Leasinggesellschaft unterliegt der Normverbrauchsabgabe. Sie wird der Leasinggesellschaft verrechnet und durch den Fahrzeughändler abgeführt. Die Leasinggesellschaft bezieht die von ihr geleistete Normverbrauchsabgabe als Kostenfaktor in die Leasingrate mit ein, wodurch sie systembedingt der Umsatzsteuer unterworfen wird. Der Leasinggesellschaft als „Erwerber des Fahrzeuges“ steht die Vergütung von 16,67% der geleisteten Normverbrauchsabgabe zu.

(Wird hier bei der Tageszulassung allerdings die Dreimonatsfrist überschritten, ist die erste Sachverhaltslösung maßgeblich.)

# 4. Befreiungen

## 4.1. Vorführcraftfahrzeuge und Tageszulassungen

---

### 4.1.1. *Wie ist die Befreiungsbestimmung für Vorführcraftfahrzeuge und Tageszulassungen ausgestaltet? (Grundsätzliches)*

**Antwort:** Nach § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 sind sowohl Vorführcraftfahrzeuge von Fahrzeughändlern als auch sogenannte Tageszulassungen von der Normverbrauchsabgabe befreit.

#### **Vorführcraftfahrzeug:**

Unter einem Vorführcraftfahrzeug ist ein Kraftfahrzeug zu verstehen, mit dem einem potentiellen Endkunden die Vorzüge eines derartigen Kraftfahrzeuges vorgeführt werden sollen. Es handelt sich dabei um eine unmittelbare Befreiung, wodurch das Vorführcraftfahrzeug auf den Fahrzeughändler zugelassen werden kann, ohne zuvor die Normverbrauchsabgabe leisten zu müssen. Die Bedingungen eines Vorführcraftfahrzeuges müssen vorliegen und nachgewiesen werden können. Für ein Kraftfahrzeug, welches tatsächlich nicht auf Straßen des öffentlichen Verkehrs verwendet wurden, ist die Eigenschaft als Vorführcraftfahrzeug ausgeschlossen.

Wird ein Vorführcraftfahrzeug an einen Endkunden geliefert, tritt nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 im Zuge der Lieferung die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe ein. Abgabenschuldner ist in diesem Fall der Unternehmer, der die Lieferung ausführt. Da § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 auf Vorführcraftfahrzeuge anwendbar ist, ist die Normverbrauchsabgabe in diesen Fällen nach der Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen (befreiten) Zulassung zu bemessen.

#### **Tageszulassungen:**

Bei Tageszulassungen handelt es sich um kurzfristige Zulassungen auf einen Fahrzeughändler, bei denen die Kraftfahrzeuge nicht auf Straßen des öffentlichen Verkehrs verwendet werden und auch keinem Vorführcraftfahrzeug dienen. Um die mit 1. Juli 2021 in Kraft tretende Befreiungsbestimmung des § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 in Anspruch nehmen zu können darf diese Zulassung jedoch nicht länger als drei Monate dauern, da andernfalls die Steuerpflicht nach § 1 Z 3 NoVAG 1991 mit dem Tag der Überschreitung eintritt.

Auch bei der Befreiung für Tageszulassungen (§ 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991) handelt es sich um eine unmittelbare Befreiung von der Normverbrauchsabgabe, wodurch die Befreiung ohne

weitere Verwaltungsschritte direkt in Anspruch genommen werden. Das Kraftfahrzeug mit Tageszulassung kann somit auf den Fahrzeughändler zugelassen werden, ohne zuvor die Normverbrauchsabgabe leisten zu müssen. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass alle Bedingungen der Befreiung für Tageszulassungen vorliegen und nachgewiesen werden können.

Wird ein Kraftfahrzeug mit Tageszulassung an einen Endkunden geliefert, tritt gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe ein. Abgabenschuldner ist auch hier der Unternehmer, der die Lieferung ausführt. Aufgrund des Ausschlusses der Anwendbarkeit des § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 ist die Normverbrauchsabgabe in diesen Fällen nach der Rechtslage im Zeitpunkt der Lieferung iSd § 1 Z 4 NoVAG 1991 zu bemessen.

**4.1.2. Sind Kraftfahrzeuge der Klasse N1, bei denen vor dem 1. Juli 2021 eine Zulassung auf den Fahrzeughändler bestand normverbrauchsabgabepflichtig?**

**Antwort:** Wird ein Kraftfahrzeug der Klasse N1, das auch schon nach der Einstufung in der Kombinierten Nomenklatur nicht der Normverbrauchsabgabe unterlag, vor dem 1. Juli 2021 auf den Fahrzeughändler zugelassen, wird durch die Zulassung kein Tatbestand des NoVAG 1991 erfüllt, da es sich bei diesem Kraftfahrzeug um kein steuerpflichtiges Kraftfahrzeug im Sinne des § 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 21/1995 handelt. Es ist dabei unbeachtlich ob es sich um eine „echte“ Zulassung, um eine Tageszulassung oder eine Zulassung als Vorführkraftfahrzeug handelt. Wird ein solches Kraftfahrzeug in der Folge nach dem 1. Juli 2021 an einen Endkunden geliefert, fällt wiederum keine Normverbrauchsabgabe an, da auf Grund der Anwendbarkeit des § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 die Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung anwendbar ist. Der Ausschluss der Anwendbarkeit des § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 für Tageszulassungen, welcher in § 3 Abs. 1 Z 2 letzter Satz NoVAG 1991 normiert ist, ist unbeachtlich, weil das Kraftfahrzeug nicht bei einem normverbrauchsabgabepflichtigen Tatbestand dieser Befreiungsbestimmung unterlegen ist.

**4.1.3. Sollte ein Kraftfahrzeug bereits vor dem Stichtag zugelassen worden sein – wie kann man nachweisen, dass es sich um eine echte Zulassung handelte und nicht um eine Tageszulassung?**

**Antwort:** Bei Tageszulassungen handelt es sich um kurzfristige Zulassungen auf einen Fahrzeughändler, bei denen die Kraftfahrzeuge nicht auf Straßen des öffentlichen Verkehrs verwendet werden und auch keinem Vorführzweck dienen.

Unter einem Vorführkraftfahrzeug ist ein Kraftfahrzeug zu verstehen, mit dem einem potentiellen Endkunden die Vorzüge eines derartigen Kraftfahrzeuges vorgeführt werden sollen.

Unter einer „echten“ Zulassung ist in diesem Zusammenhang ein Kraftfahrzeug zu verstehen, die vom Betriebsinhaber oder von Angestellten überwiegend privat oder für sonstige betriebliche Zwecke verwendet wird (z.B. Pool-, Direktions- und Testfahrzeuge).

Im Unterschied zu Kraftfahrzeugen mit einer Tageszulassung, gehören Kraftfahrzeuge mit einer „echten“ Zulassung in das Anlagevermögen des Unternehmens und werden in das Anlageverzeichnis aufgenommen. Zudem werden Kraftfahrzeuge mit einer Tageszulassung nicht auf Straßen des öffentlichen Verkehrs verwendet. Zumeist wird bei diesen Zulassungen kein Kennzeichen ausgegeben, sodass sie auf öffentlichen Straßen nicht verwendet werden dürfen.

Vorführkraftfahrzeuge werden in aller Regel auch dem Umlaufvermögen zugerechnet, 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). Zudem muss bei einem Vorführkraftfahrzeug der Vorführzweck nachgewiesen werden.

Ein Nachweis, dass es sich um eine „echte“ Zulassung handelt, kann daher unter anderem durch Vorlage einer Bilanzaufstellung bzw. eines Anlageverzeichnisses erbracht werden.

**4.1.4. *Wird für ein Kraftfahrzeug eine Tageszulassung für längere Zeit als drei Monaten gehalten, wird dieser Vorgang normverbrauchsabgabepflichtig. Ist hier die Einstandsrechnung des Importeurs oder der Endkundenverkaufspreis als Bemessungsgrundlage heranzuziehen?***

**Antwort:** 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. Die Steuerschuld entsteht mit dem Tag der Überschreitung der Frist. Die Normverbrauchsabgabe wird anhand der Rechtslage im Zeitpunkt der Überschreitung der Frist bemessen, da § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 auf Tageszulassungen nicht anwendbar ist. 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, 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 Endkunden.

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 Anmeldezeitraum 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.

#### 4.1.5. **Sind Vorführkraftfahrzeuge zukünftig auch nur mehr 3 Monate von der Normverbrauchsabgabe befreit und nicht wie bisher 12 bzw. 24 Monate?**

**Antwort:** Die Einschränkung der zulässigen Zulassung von 3 Monaten ist lediglich für Tageszulassungen anzuwenden. Vorführkraftfahrzeugen unterliegen hingegen nicht dieser Befristung. Im Zuge der Kraftfahrzeugbesteuerungsrichtlinien 2021 (KBR 2021), die mit 1. Juli 2021 Geltung erlangen werden, werden im Sinne einer Vereinfachung die Grenzen an das Umsatzsteuerrecht angepasst. Es gilt somit folgendes: Handelt es sich bei den Vorführkraftfahrzeugen um "gängige" Modelle, können diese in durchschnittlicher Betrachtungsweise in kürzerer Zeit (ca. 6 Monate) weiterveräußert werden. Wenn trotz Verkaufsbemühungen innerhalb von 6 Monaten keine Weiterveräußerung erfolgt, kann bis zu einer Dauer von maximal 12 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.

- 4.1.6. **Löst zukünftig die Zulassung auf den Händler (Vorführkraftfahrzeug, Tageszulassung) anders als bisher – keinen NoVA-Tatbestand mehr aus? Ist somit folgendes Berechnungsbeispiel korrekt:**  
**„Ein Kraftfahrzeug wird am 5. Dezember 2021 als Tageszulassung zugelassen, die Normverbrauchsabgabe muss nicht abgeführt werden. Wird das Kraftfahrzeug am 15. Jänner 2022 an einen Endkunden verkauft und geliefert, ist die Normverbrauchsabgabe auf Basis der Rechtslage ab 1. Jänner 2022 zu ermitteln.“**

**Antwort:** Das Beispiel ist hinsichtlich einer Tageszulassung korrekt. Bei einem Vorführkraftfahrzeug wäre die Normverbrauchsabgabe aufgrund der Anwendbarkeit des § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 anhand der Rechtslage am 5. Dezember 2021 zu ermitteln. Zu beachten ist, dass die Voraussetzungen für das Vorliegen eines Vorführkraftfahrzeuges auch tatsächlich erfüllt sein müssen.

- 4.1.7. **Wird die Normverbrauchsabgabe bei einer Tageszulassung nach 3 Monaten fällig, auch wenn das Kraftfahrzeug nur steht und nicht bewegt wird?**

**Antwort:** Besteht die Zulassung des Kraftfahrzeuges auf den Fahrzeughändler als Tageszulassung länger als drei Monate, entsteht die Steuerpflicht gemäß § 1 Z 3 NoVAG 1991 mit dem Tag der Überschreitung. Ob das Kraftfahrzeug tatsächlich bewegt wird, ist hier nicht von Bedeutung.

- 4.1.8. **Wenn eine Tageszulassung vor den 3 Monaten (Ab dem Erstzulassungsdatum) abgemeldet wird und auf den Gebrauchtwagenplatz kommt, ist dann trotzdem die Normverbrauchsabgabe nach 3 Monaten fällig? Wenn ja, welcher NoVA-Tatbestand?**

**Antwort:** Wird das Kraftfahrzeug vor dem Verstreichen der 3-monatigen Frist abgemeldet, so entsteht bei Ablauf dieser Frist keine Normverbrauchsabgabepflicht. Wird das Kraftfahrzeug in der Folge an einen Endkunden geliefert, entsteht die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe nach § 1 Z 4 NoVAG 1991. Es ist die Rechtslage im Zeitpunkt der Lieferung an den Endkunden anzuwenden.

4.1.9. **Rechtslage ab 1. Juli 2021: Muss innerhalb von 3 Monaten auf Endkunden zugelassen werden? Was passiert, wenn Tageszulassung vorliegt, nachher abgemeldet wird und es erst zu einem späteren Zeitpunkt (z.B. Nach 5 Monaten) verkauft wird? (z.B. weil Käufer unerwartet abspringt)**

**Antwort:** Wird das Kraftfahrzeug vor dem Verstreichen der 3 Monate abgemeldet, so entsteht keine Normverbrauchsabgabepflicht. Wird das Kraftfahrzeug in der Folge an einen Endkunden geliefert, entsteht die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 (siehe Frage 4.1.8).

## 4.2. Einsatzfahrzeuge

---

4.2.1. **Was versteht man unter Einsatzfahrzeug? Muss es Blaulicht haben?**

**Antwort:** Bei Einsatzfahrzeugen nach § 3 Abs. 2 Z 3 NoVAG 1991 (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.

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) bzw. eine Gebietskörperschaft erworben.

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 Einsatzzwecke

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

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.

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

Es gilt somit beispielsweise Folgendes:

- BMI, Bundesheer, Gemeindegewachkörper (Stadtpolizei), Juszitwache  
Die Befreiung steht zu, wenn vom BMI, Bundesheer, Gemeinde oder von BB-GmbH jeweils im Auftrag erworben, die Verwendungsbestimmung 72 bzw. 79 eingetragen ist und die Ausrüstung derer eines Einsatzfahrzeuges entspricht (funktionelle Zusatzausstattung, keine speziellen Komfortausstattungen)
- ASFINAG, Finanzpolizei, Energieversorger etc.  
Die Befreiung steht nicht zu, weil diese vom Wortlaut des Gesetzes nicht umfasst sind.
- Ministerfahrzeuge des BMI oder BMLV  
Die Befreiung steht nur zu, wenn eine entsprechende Verwendungsbestimmung (72, 79) vorliegt, der Erwerber das BMI, BMLV oder die BB-GmbH ist und die Ausstattung in funktioneller Hinsicht der von Einsatzfahrzeugen gleicht. Davon ist bei Ministerfahrzeugen in der Regel nicht auszugehen.

Darf das betroffene Kraftfahrzeug gemäß § 20 Abs. 1 Z 4 lit. a, b, oder h KFG 1967 mit einem fix montierten Blaulicht ausgestattet werden dürfen, steht die Befreiung jedenfalls zu. Andere Voraussetzungen müssen nicht geprüft werden. Es ist jedoch eine Aufzeichnung über diese Voraussetzung aufzunehmen.

Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Befreiung ist die Bekanntgabe der Fahrgestellnummer (Fahrzeugidentifikationsnummer - FIN) des Kraftfahrzeuges, für das die Befreiung beantragt wird, und die Sperre 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 durch diesen zu erfolgen. Bei anderen Unternehmern bzw. bei Privaten ist ein Antrag auf Sperrsetzung mittels der amtlichen Formulare einzubringen.

Der Fahrzeughändler hat die Sperrsetzung des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank ehestmöglich nach der Übergabe (eine 4-wöchige Frist sollte keinesfalls überschritten werden) über FinanzOnline zu veranlassen.

**4.2.2. *Wird das Kraftfahrzeug mit Normverbrauchsabgabe an den Endkunden verrechnet und der Kunde holt sich dann selbst die Normverbrauchsabgabe retour oder kann ohne Normverbrauchsabgabe fakturiert werden?***

**Antwort:** Vorgänge in Bezug auf die genannten Einsatzfahrzeuge sind nach § 3 Abs. 2 Z 3 NoVAG 1991 von der Normverbrauchsabgabe befreit. In diesen Fällen muss die Normverbrauchsabgabe nicht zuvor abgeführt werden, um sie anschließend im Zuge der Vergütung wieder zu erhalten. Die Rechnung an den Endkunden kann daher ohne Normverbrauchsabgabe ausgestellt werden. Es ist allerdings ein Hinweis auf die Inanspruchnahme der Befreiung auf der Rechnung aufzuführen. Die Kraftfahrzeuge sind zudem in der Genehmigungsdatenbank zu sperren.

Einsatzfahrzeuge der Feuerwehren sind nach § 3 Abs. 3 Z 7 NoVAG 1991 im Wege der Vergütung von der Normverbrauchsabgabe befreit. In diesem Fall ist die Normverbrauchsabgabe seitens dem Fahrzeughändler zu fakturieren.

**4.2.3. *Gibt es eine detaillierte Auflistung jener Kraftfahrzeuge, die befreit sind? Sind hier die Verwendungsbestimmungen ausschlaggebend? Welche Pflichten zur Überprüfung hat der Handel? Ist jedes Kraftfahrzeug in der Genehmigungsdatenbank zu sperren und wie prüft das Finanzamt?***

**Antwort:** Zur Bestimmung ob ein Einsatzfahrzeug vorliegt siehe Frage 4.2.1.

Der Fahrzeughändler hat das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung nach § 3 Abs. 2 Z 3 NoVAG 1991 nachweislich zu prüfen und diese Überprüfung bzw. deren Ergebnisse in seinen Aufzeichnungen festzuhalten. Es sind daher folgende Aufzeichnungen zu führen:

- Auftragsbestätigungen und andere Vertragsdokumente zur Bestimmung des Erwerbers und des Verwendungszwecks
- Aufzeichnungen über besondere Ausgestaltungen und spezieller Ausrüstung
- die Art, Marke und Type des Kraftfahrzeugs 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.

Wird die Befreiung in Anspruch genommen ist jedes Kraftfahrzeug in der Genehmigungsdatenbank zu sperren. Näheres zum Zeitpunkt der Sperrsetzung siehe Frage 4.2.1.

### 4.3. Menschen mit Behinderung

---

#### 4.3.1. *Steuerbefreiung für Menschen mit Behinderung: Welche Kategorie von Kraftfahrzeugen fällt unter die Steuerbefreiung? Gilt dies auch für Vorführwägen, Tageszulassungen oder Gebrauchsfahrzeugen (Steuerrückerstattung)?*

**Antwort:** Nunmehrige Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Befreiung für Menschen mit Behinderung ist, dass nachgewiesen wird, dass der Mensch mit Behinderung für das Kraftfahrzeug die Steuerbefreiung gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 in Anspruch nimmt. Die Befreiung kann aber nur dann in Anspruch genommen werden, wenn beim Kauf des Kraftfahrzeuges auch die Normverbrauchsabgabe zu entrichten wäre (z.B. Neufahrzeuge, Tageszulassungen und Vorführkraftfahrzeuge). Unterlag ein Kraftfahrzeug der Normverbrauchsabgabe bereits bei einem früheren steuerpflichtigen Vorgang, wie beispielsweise beim Kauf eines Gebrauchtfahrzeuges im Inland, kann die Befreiung mangels Normverbrauchsabgabepflicht nicht in Anspruch genommen werden.

#### 4.3.2. *Steuerbefreiung für Menschen mit Behinderung: Entfällt durch die Neuregelung dieser Befreiung die Pflicht zur Unterzeichnung des Übergabeformulars und die Kopie des Behindertenpasses?*

**Antwort:** Durch die ab 1. Juli 2021 notwendige Bescheinigung, dass das Kraftfahrzeug des Menschen mit Behinderung auch von der motorbezogenen Versicherungssteuer befreit ist, entfällt die Notwendigkeit der Unterzeichnung eines Übergabe-Formulars sowie die Kopie des Behindertenpasses.

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

## 4.4. Sonstige Befreiungen

---

### 4.4.1. **Wer ist von der Normverbrauchsabgabe befreit? Sind Vermieter, Händler und Hersteller befreit?**

**Antwort:** Die Bestimmung des § 3 NoVAG 1991 enthält sowohl sachliche als auch persönliche Steuerbefreiungen.

§ 3 Abs. 3 Z 4 NoVAG 1991 sieht dabei eine Befreiung für Kraftfahrzeuge, die zur kurzfristigen Vermietung verwendet werden, im Wege der Vergütung (§ 12 NoVAG 1991) vor. Um die Befreiung in Anspruch nehmen zu können, ist eine vorwiegende Verwendung (dh. mehr als 80%) zu diesem Zweck notwendig. Eine Vermietung in Form des Leasings ist von dieser Bestimmung nicht umfasst.

Fahrzeughändler sowie Hersteller sind dahingehend von der Normverbrauchsabgabe ausgenommen, als Lieferungen an einen anderen Unternehmer zur gewerblichen Weiteräußerung (§ 1 Z 1 NoVAG 1991) sowie Erwerbe durch Fahrzeughändler zur Weiterlieferung (§ 1 Z 2 NoVAG 1991) nicht von den steuerbaren Vorgängen erfasst sind.

Weiters ist eine Zulassung auf einen Fahrzeughändler (Tageszulassung und Vorführkraftfahrzeug) gemäß § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 befreit.

### 4.4.2. **Werden Kraftfahrzeuge, die infolge eines Leasings als Rückläufer zurückkommen normverbrauchsabgabepflichtig?**

**Antwort:** Im Falle des Leasings stellt die Lieferung der Kraftfahrzeuge an das Leasingunternehmen selbst einen steuerbaren Vorgang im Sinne des § 1 Z 1 NoVAG 1991 dar. Die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe entsteht damit bereits im Verhältnis zwischen Fahrzeughändler und Leasingunternehmen und wird hier durch den Fahrzeughändler abgeführt. Das Leasing eines Kraftfahrzeuges ist hingegen kein steuerbarer Vorgang im Sinne des NoVAG 1991, weshalb sogenannte „Rückläufer“ keine Auswirkung auf die Normverbrauchsabgabepflicht haben.

### 4.4.3. **Bleibt die unechte Befreiung von der Normverbrauchsabgabe (beispielsweise für Feuerwehr, Taxi etc.) aufrecht?**

**Antwort:** § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 sieht eine Befreiung im Wege der Vergütung für folgende Kraftfahrzeuge vor:

- 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

Diese Bestimmung bleibt damit, abgesehen von der Ausgliederung der Vorführkraftfahrzeuge in § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991, inhaltlich unverändert bestehen.

**4.4.4. *Bei Serviceersatzfahrzeugen handelt es sich um eine kurzfristige Vermietung. Wenn diese Kraftfahrzeuge in der Folge verkauft werden, entsteht die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe dann mit der Zulassung des Kraftfahrzeuges?***

**Antwort:** Die Normverbrauchsabgabepflicht entsteht hier gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 mit der Lieferung des Kraftfahrzeuges oder der Aufgabe der begünstigten Nutzung. In jenen Fällen, in denen § 1 Z 4 NoVAG 1991 nicht zur Anwendung kommt, entsteht die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe nach § 1 Z 3 lit. b NoVAG 1991 mit der erneuten Zulassung des Kraftfahrzeuges.

**4.4.5. *Am 15. April 2021 wird mit einem gemäß § 3 Z 3 NoVAG 1991 im Wege der Vergütung befreiten Endkunden (z.B. Vermieter oder Taxi) ein unwiderruflicher Kaufvertrag abgeschlossen, die Auslieferung (= Zulassung) des Fahrzeuges erfolgt am 15. Mai 2021. Am 1. Dezember 2021 wird das Kraftfahrzeug durch den Händler vom Endkunden zurückgekauft. Das Kraftfahrzeug wird am 3. Dezember 2022 an einen privaten Endkunden weiterverkauft und am 3. Dezember 2022 zugelassen. Fällt beim Weiterverkauf am 3. Dezember 2022 die Normverbrauchsabgabe an?***

**Antwort:** Die Lieferung des Fahrzeuges (Pkw, Kraftrad) am 15. Mai 2021 ist grundsätzlich gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991 normverbrauchsabgabepflichtig. Der Käufer kann sich allerdings bei gemäß § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 befreiten Kraftfahrzeugen die Normverbrauchsabgabe vergüten lassen. Die Zulassung am 15. Mai 2021 löst keine neuerliche Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe aus. Am 01. Dezember 2021 wird das Kraftfahrzeug verkauft und damit der Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991 verwirklicht. Der zuvor Begünstigte muss die Normverbrauchsabgabe abführen, die sich anhand der Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen (begünstigten) Zulassung (15. Mai 2021) bemisst. Spätere Vorgänge, wie der Weiterverkauf am 03. Dezember 2022, unterliegen nicht der Normverbrauchsabgabe.

Handelt es sich um ein Kraftfahrzeug der Klasse N1, das auch schon nach der Einstufung in der Kombinierten Nomenklatur nicht der Normverbrauchsabgabe unterlag, ist die Lieferung und Zulassung des Fahrzeuges am 15. Mai 2021 nicht normverbrauchsabgabepflichtig. Auch spätere Vorgänge, wie der Verkauf am 01. Dezember 2021 oder der Weiterverkauf am 03. Dezember 2022, unterliegen nicht der Normverbrauchsabgabe.

**4.4.6. Am 15. April 2021 wird mit einem gemäß § 3 Z 3 NoVAG 1991 im Wege der Vergütung befreiten Endkunden (z.B. Vermieter oder Taxi) ein unwiderruflicher Kaufvertrag abgeschlossen, die Auslieferung (= Zulassung) des Fahrzeuges erfolgt am 15. Juli 2021. Am 1. Dezember 2021 wird das Kraftfahrzeug vom Endkunden zurückgekauft. Das Kraftfahrzeug wird am 3. Dezember 2022 an einen privaten Endkunden weiterverkauft und am 3. Dezember 2022 zugelassen. Fällt beim Weiterverkauf am 3. Dezember 2022 die Normverbrauchsabgabe an?**

**Antwort:** Die Lieferung des Fahrzeuges (Pkw, Motorrad) am 15. Juli 2021 ist grundsätzlich gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991 normverbrauchsabgabepflichtig. Aufgrund der Übergangsregelung des § 15 Abs. 25 NoVAG 1991, kann die bis 30. Juni 2021 geltende Rechtslage angewendet werden. Dies ist im Grunde jedoch nicht maßgeblich, da sich der Käufer in der Regel unter beiden Rechtslagen bei gemäß § 3 Abs. 3 (bzw. Z 3) NoVAG 1991 befreiten Kraftfahrzeugen die Normverbrauchsabgabe vergüten lassen kann. Die Zulassung am 15. Juli 2021 löst keine neuerliche die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe aus. Am 01. Dezember 2021 wird das Kraftfahrzeug verkauft und damit der Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991 verwirklicht. Der zuvor Begünstigte muss die Normverbrauchsabgabe abführen, die sich gemäß § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 anhand der Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen (begünstigten) Tatbestandserfüllung (Lieferung bzw. Zulassung am 15. Juli 2021) bemisst. Spätere Vorgänge, wie der Weiterverkauf am 03. Dezember 2022, unterliegen nicht der Normverbrauchsabgabe.

Handelt es sich um ein Kraftfahrzeug der Klasse N1, das auch schon nach der Einstufung in der Kombinierten Nomenklatur nicht der Normverbrauchsabgabe unterlag, ist aufgrund der Anwendbarkeit der Übergangsregelung gemäß § 15 Abs. 25 NoVAG 1991 die Lieferung am 15. Juli 2021 nicht normverbrauchsabgabepflichtig. Spätere Vorgänge, wie die Zulassung am 15. Juli 2021, der Verkauf am 01. Dezember 2021 oder der Weiterverkauf am 03. Dezember 2022, unterliegen nicht der Normverbrauchsabgabe. Siehe dazu auch Frage 5.1.6.

# 5. Anwendbare Rechtslage

## 5.1. Übergangsbestimmung des § 15 Abs. 25 NoVAG 1991

---

- 5.1.1. ***Laut § 15 Abs. 25 muss die Lieferung bis 1. November erfolgt sein: Ist die Rechnungslegung und die Zulassung irrelevant? Reicht ein Bestellantrag des Endkunden vor dem 31. Mai 2021 oder muss dieser auch von uns vor dem 31. Mai 2021 angenommen worden sein?***

### **Antwort:**

Gemäß § 15 Abs. 25 NoVAG 1991 kann die bis zum 30. Juni 2021 geltende Rechtslage dann angewendet werden, wenn für ein Kraftfahrzeug vor dem 1. Juni 2021 ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag abgeschlossen wurde und die Lieferung gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991 oder der innergemeinschaftliche Erwerb gemäß § 1 Z 2 NoVAG 1991 vor dem 1. November 2021 erfolgt. Die Rechnungslegung und Zulassung des Kraftfahrzeuges sind in diesem Zusammenhang nicht ausschlaggebend.

Ein Bestellantrag des Endkunden gilt jedenfalls nicht als unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag. Im Sinne des Zivilrechts muss hier auch eine Annahme des Angebots seitens des Verkäufers vorliegen.

- 5.1.2. ***Gibt es eine zusätzliche Ausnahmeliste für Kraftfahrzeuge bei denen eine Bestellung bis 31. Mai 2021 vorliegt, die aber nicht vor dem 30. Oktober 2021 geliefert werden können; beispielsweise aufzubauende Kraftfahrzeuge?***

### **Antwort:**

Um die bis zum 30. Juni 2021 geltende Rechtslage anwenden zu können, müssen die Voraussetzungen des § 15 Abs. 25 NoVAG 1991 vorliegen (siehe Frage 5.1.1.) Eine zusätzliche Ausnahme für Kraftfahrzeuge, die nicht bis zum 1. November 2021 geliefert werden können, besteht nicht.

5.1.3. ***Gibt es eine Übergangsregelung für „Lagerfahrzeuge“? Lagerfahrzeuge sind ja schon „gelieferte“ Kraftfahrzeuge jedoch ohne Kaufvertrag und ohne Zulassung. Müssen aktuelle Lagerfahrzeuge somit vor dem 01. Juni 2021 mit einem gültigen Kaufvertrag verkauft oder zugelassen werden, damit sie nicht normverbrauchsabgabepflichtig werden?***

**Antwort:**

Eine Lieferung im Sinne des § 1 Z 1 NoVAG 1991 ist eine Leistung, die ein Unternehmer im Inland gegen Entgelt im Rahmen seines Unternehmens ausführt, durch die der Unternehmer einen Abnehmer befähigt, im eigenen Namen über ein im Inland bisher nicht zum Verkehr zugelassenes Kraftfahrzeug zu verfügen (siehe Frage 2.1.1. Lieferung an den Endkunden). Es ist also die Lieferung an den Endkunden gemeint, der die Verfügungsmacht über das Kraftfahrzeug erlangen muss. Eine Lieferung, die an einen anderen Unternehmer zur gewerblichen Weiterveräußerung getätigt wird, ist kein steuerbarer Vorgang im Sinne des NoVAG 1991. Dementsprechend wurde bei der Lieferung von „Lagerfahrzeugen“ kein Tatbestand im Sinne des § 1 Z 1 NoVAG 1991 gesetzt.

Um die bis zum 30. Juni 2021 geltende Rechtslage anwenden zu können, müssen auch hier die Voraussetzungen des § 15 Abs. 25 NoVAG 1991 vorliegen (siehe Frage 5.1.1.)

5.1.4. ***Ist die Lieferung bei der Übergangsbestimmung § 15 Abs. 25 NoVAG 1991 ausreichend oder muss das Kraftfahrzeug vor dem 1. November 2021 zugelassen werden? Ist die Lieferung auch bei der Übergangsbestimmung § 6 Abs. 7 NoVAG 1991 ausschlaggebend?***

**Antwort:**

Eine Zulassung ist nach § 15 Abs. 25 NoVAG 1991 nicht notwendig (siehe auch Frage 5.1.1.). Auch im Zusammenhang mit der Übergangsbestimmung nach § 6 Abs. 7 NoVAG 1991 ist die Lieferung (an den Endkunden) ausschlaggebend.

5.1.5. ***Welche Rechtslage ist anzuwenden, wenn ein Kaufvertrag vor dem 1. Juni 2021 abgeschlossen wird, das Kraftfahrzeug nach dem 1. Juli 2021 auf den Fahrzeughändler zugelassen aber nicht verwendet wird (Tageszulassung) und dann aber vor dem 1. November 2021 geliefert wird?***

**Antwort:** Nach § 15 Abs. 25 NoVAG 1991 kann die bis zum 30. Juni 2021 geltende Rechtslage auf jene Kraftfahrzeuge angewendet werden, für die ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag vor dem 1. Juni 2021 abgeschlossen wurde und die Lieferung gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991 oder deren innergemeinschaftlicher Erwerb gemäß § 1 Z 2 NoVAG 1991 vor

dem 1. November 2021 erfolgt. Wird das Kraftfahrzeug jedoch nach Abschluss des Kaufvertrages und nach dem 1. Juli 2021 auf den Fahrzeughändler zugelassen und erst dann an den Endkunden geliefert, so liegt hier keine Lieferung gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991 oder ein 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 nicht angewendet werden und es ist die Rechtslage ab dem 1. Juli 2021 anzuwenden.

**Beispiel 1: Kaufvertrag eines N1-Fahrzeuges am 10. April 2021 abgeschlossen, Tageszulassung bei Fahrzeughändler am 10. August 2021, Lieferung Kraftfahrzeug an Endkunden am 10. Oktober 2021**

Hier ist die am 10. Oktober 2021 geltende Rechtslage anzuwenden.

**Beispiel 2: Kaufvertrag eines N1-Fahrzeuges am 10. Februar 2021 abgeschlossen, Anmeldung als Vorführwagen bei Fahrzeughändler am 10. März 2021, Lieferung Kraftfahrzeug an Endkunden am 10. Oktober 2021**

Wird ein Kraftfahrzeug der Klasse N1 vor dem 1. Juli 2021 auf den Fahrzeughändler zugelassen, unterliegt es der bis zum 30. Juni geltenden Rechtslage. Eine spätere Lieferung an den Endkunden löst damit keine Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe aus, wenn das Kraftfahrzeug schon zuvor nach der Einstufung in der Kombinierten Nomenklatur nicht der Normverbrauchsabgabe unterlag.

**Beispiel 3: Kaufvertrag eines N1-Fahrzeuges am 10. Februar 2021 abgeschlossen, Anmeldung als Vorführwagen bei Fahrzeughändler am 10. März 2021, Lieferung Kraftfahrzeug an Endkunden am 10. November 2021**

Siehe Beispiel 2.

**5.1.6. *Es wird am 30. August 2021 ein Kraftfahrzeug der Klasse N1 als Vorführwagen angemeldet. Am 1. Oktober 2021 wird das Kraftfahrzeug abgemeldet und an einen privaten Endkunden verkauft, der dazugehörige Kaufvertrag ist datiert mit 12. Mai 2021. Der Endkunde meldet das Kraftfahrzeug am 2. Oktober 2021. an. Fällt hier beim Weiterverkauf Normverbrauchsabgabe an?***

**Antwort:** Handelt es sich um ein Kraftfahrzeug der Klasse N1, das auch schon nach der Einstufung in der Kombinierten Nomenklatur nicht der Normverbrauchsabgabe unterlag, gilt Folgendes. Nach § 15 Abs. 25 NoVAG 1991 kann die bis zum 30. Juni 2021 geltende Rechtslage auf jene Kraftfahrzeuge angewendet werden, für die ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag vor dem 1. Juni 2021 abgeschlossen wurde und die Lieferung gemäß

§ 1 Z 1 NoVAG 1991 oder deren innergemeinschaftlicher Erwerb gemäß § 1 Z 2 NoVAG 1991 vor dem 1. November 2021 erfolgt. Wird das Kraftfahrzeug jedoch nach Abschluss des Kaufvertrages und nach dem 1. Juli 2021 auf den Fahrzeughändler zugelassen und erst dann an den Endkunden geliefert, so liegt hier keine Lieferung gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991 oder ein 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 nicht angewendet werden. Im Gegensatz zu Tageszulassungen (siehe Frage 5.1.5) wird bei Vorführkraftfahrzeugen allerdings 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 Zulassungen (30. August 2021) zu bemessen ist.

**5.1.7. Für ein Kraftfahrzeug der Klasse N1 wird vor dem 30. Juni 2021 ein unwiderruflicher Kaufvertrag abgeschlossen. Das Kraftfahrzeug wird am 10. Oktober 2021 geliefert. Am 10. Jänner 2022 wird das Kraftfahrzeug zugelassen. Ist die Lieferung und/oder die Zulassung des Kraftfahrzeuges normverbrauchsabgabepflichtig?**

Wird für ein Kraftfahrzeug vor dem 1. Juni 2021 ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag abgeschlossen und erfolgt die Lieferung gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991 oder der innergemeinschaftliche Erwerb gemäß § 1 Z 2 NoVAG 1991 vor dem 1. November 2021, kann gemäß § 15 Abs. 25 NoVAG 1991 die bis zum 30. Juni 2021 geltende Rechtslage angewendet werden (siehe Frage 5.1.1.).

Unterlag das Kraftfahrzeug der Klasse N1 schon zuvor nach der bis 30. Juni 2021 geltenden Rechtslage, aufgrund der Einstufung in der Kombinierten Nomenklatur, nicht der Normverbrauchsabgabe, entsteht durch die Lieferung nicht die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe, da es nicht unter den Kraftfahrzeugbegriff fällt (siehe Frage 3.3.3.). Eine spätere Zulassung eines solchen Kraftfahrzeuges der Klasse N1 unterliegt in analoger Betrachtung des § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 nicht der Normverbrauchsabgabe, da hierbei auf die Rechtslage im Zeitpunkt der erstmalig möglichen Erfüllung eines NoVA-Tatbestandes abzustellen ist.

**5.1.8. Wenn mittels unwiderruflichen Kaufvertrag von April an Sixt Autos verkauft und diese dann im August geliefert und zugelassen werden, besteht eine Befreiung von der Normverbrauchsabgabe: Werden diese Kraftfahrzeuge dann aber bei der zweiten Zulassung auf den Endkunden normverbrauchsabgabepflichtig oder bleiben sie dauerhaft normverbrauchsabgabefrei?**

**Antwort:**

Wird für ein Kraftfahrzeug vor dem 1. Juni 2021 ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag abgeschlossen und erfolgt die Lieferung gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991 oder der innergemeinschaftliche Erwerb gemäß § 1 Z 2 NoVAG 1991 vor dem 1. November 2021, kann gemäß § 15 Abs. 25 NoVAG 1991 die bis zum 30. Juni 2021 geltende Rechtslage angewendet werden (siehe Frage 5.1.1.).

Handelt es sich bei dem Kraftfahrzeug um eines der Klasse N1, das schon zuvor nach der Einstufung in der Kombinierten Nomenklatur nicht der Normverbrauchsabgabe unterlag, entsteht weder durch die Lieferung (oder ig Erwerb) noch durch eine (zukünftige) Zulassung des Kraftfahrzeuges die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe, da es nicht unter den Kraftfahrzeugbegriff in der Rechtslage bis 30. Juni 2021 fällt (siehe Frage 5.1.7.). Dass es sich bei „Sixt“ um einen Fahrzeugvermieter handelt, ist daher irrelevant.

Handelt es sich hingegen um einen Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen oder um ein Kraftrad (iSd relevanten KN-Nummern), entsteht grundsätzlich die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe, die wiederum nach der bis 30. Juni 2021 geltenden Rechtslage zu bemessen wäre. Da es sich bei „Sixt“ allerdings um einen Fahrzeugvermieter handelt, wären diese Kraftfahrzeuge in der Regel aufgrund des Befreiungstatbestandes der kurzfristigen Vermietung von der Normverbrauchsabgabe befreit.

Wird allerdings ein solch befreites Kraftfahrzeug in der Folge von „Sixt“ verkauft, wird mit der Zulassung auf den Erwerber der Tatbestand des § 1 Z 3 lit. b NoVAG 1991 erfüllt. Die Normverbrauchsabgabe wäre in diesem Fall, aufgrund der Anwendung des § 6 Abs. 8 NoVAG 1991, nach der Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung zu bemessen.

**5.1.9. Es wird am 30. Juni 2021 ein Kraftfahrzeug der Klasse N1 als Vorführwagen angemeldet. Am 14. August 2021 wird das Kraftfahrzeug abgemeldet und an einen privaten Endkunden verkauft, der dazugehörige Kaufvertrag ist datiert mit 12. August 2021. Der Endkunde meldet das Kraftfahrzeug am 16. August 2021 an. Fällt hier beim Weiterverkauf Normverbrauchsabgabe an?**

**Antwort:** Handelt es sich um ein Kraftfahrzeug der Klasse N1, das auch schon nach der Einstufung in der Kombinierten Nomenklatur nicht der Normverbrauchsabgabe unterlag,

unterliegt es gemäß § 6 Abs. 8 NoVAG 1991, aufgrund der erstmaligen Zulassung vor dem 01. Juli 2021, auch zukünftig nicht der Normverbrauchsabgabe. Siehe Frage 4.1.2.

**5.1.10. *Es wird am 1. Juni 2021 ein Kraftfahrzeug als Vorführwagen angemeldet. Am 14. August 2021 wird das Kraftfahrzeug abgemeldet und an einen privaten Endkunden verkauft, der dazugehörige Kaufvertrag ist datiert mit 12. Juni 2021. Der Endkunde meldet das Kraftfahrzeug am 16. August 2021 an. Fällt hier bei der Lieferung an den Endkunden Normverbrauchsabgabe an?***

**Antwort:** Siehe Frage 5.1.9. Die Übergangsregelung des § 15 Abs. 25 NoVAG 1991 ist hier unbeachtlich, wäre aber ohnehin nicht anwendbar, da es sich bei der Lieferung am 14. August 2021 um eine Lieferung gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 handelt.

**5.1.11. *Es wird am 30. Juni 2021 ein Kraftfahrzeug als Vorführwagen angemeldet. Am 14. August 2021 wird das Kraftfahrzeug abgemeldet und an einen privaten Endkunden verkauft, der dazugehörige Kaufvertrag ist datiert mit 12. August 2021. Der Endkunde meldet das Kraftfahrzeug am 16. August 2021 an. Fällt hier bei der Lieferung an den Endkunden Normverbrauchsabgabe an?***

**Antwort:** Siehe Frage 5.1.9.

**5.1.12. *Es wird am 30. Juni 2021 ein Kraftfahrzeug als Vorführwagen angemeldet. Am 14. August 2021 wird das Kraftfahrzeug abgemeldet und am 1. Dezember 2021 an einen privaten Endkunden verkauft, der dazugehörige Kaufvertrag ist datiert mit 1. Dezember 2021. Der Endkunde meldet das Kraftfahrzeug am 2. Dezember 2021 an. Fällt hier beim Weiterverkauf Normverbrauchsabgabe an?***

**Antwort:** Siehe Frage 5.1.9. Die zwischenzeitliche Abmeldung ist unbeachtlich, da es sich nicht um ein normverbrauchsabgabepflichtiges Kraftfahrzeug handelt.