

KfzBStR 2021

Wartung 2022

Randzahlen	Änderungen im Überblick
18	Klarstellung zu der mit 1. Juli 2021 erfolgten Änderung betreffend den Anwendungsbereich der Normverbrauchsabgabe durch das BGBl. I Nr. 18/2021
31	Klarstellung zur Steuerbarkeit und Steuerpflicht selbstfahrender Arbeitsmaschinen
42	Klarstellung zum dauernden Standort
43	Richtigstellung zur Zulassungsverpflichtung und zum dauernden Standort, sowie Ergänzung der Randziffer durch ein Beispiel
44	Klarstellung betreffend Zulassungsverpflichtung bei Kraftfahrzeugen, welche vor dem 24. April 2014 ins Inland eingebracht wurden und Ergänzung durch Beispiele
45	Klarstellung zum Zeitpunkt der Festsetzung der Normverbrauchsabgabe in Fällen der widerrechtlichen Verwendung
46	Überarbeitung der Darstellung zwecks Schaffung einer besseren Verständlichkeit
58, 59, 60	Einarbeitung der Rechtsprechung des VwGH vom 16.06.2021, Ra 2018/16/0171, vom 23.09.2021, Ra 2019/16/0152 und vom 12.11.2021, Ro 2019/16/0012
63, 64	Einarbeitung der Rechtsprechung des VwGH vom 16.06.2021, Ra 2018/16/0171, vom 23.09.2021, Ra 2019/16/0152 und vom 12.11.2021, Ro 2019/16/0012
65	Aufnahme eines Prüfungsschemas für die Feststellung einer widerrechtlichen Verwendung
100	Anpassung an Änderungen durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022
149	Klarstellung zur Steuerpflicht von Leihfahrzeugen
225	Anpassung an die gesetzliche Änderung des § 3 Abs. 2 Z 2 lit. a NoVAG 1991 auf Grund des Abgabenänderungsgesetzes 2022, BGBl. I Nr. 108/2022 in Bezug auf die Inanspruchnahme der Steuerbefreiung durch Menschen mit Behinderungen

232	Klarstellung zur Vorgangsweise in Fällen, in denen im Zeitpunkt der Erfüllung des normverbrauchsabgabepflichtigen Tatbestandes (Lieferung bzw. Zulassung) bereits der Antrag auf Ausstellung eines Behindertenpasses beim Sozialministeriumservice eingebracht, aber noch nicht positiv erledigt wurde
233	Klarstellung zur Vorgangsweise bei Wegfall der Befreiungsvoraussetzungen des § 3 Abs. 2 Z 2 NoVAG 1991 durch Aufnahme weiterer Beispiele
237	Aufnahme einer Fallkonstellation zur Inanspruchnahme der Befreiung für Menschen mit Behinderungen bei Erwerb über eine Leasinggesellschaft
285, 286a, 289, 290, 295, 299, 300	Überarbeitung bzw. Ergänzung der Aussagen aufgrund der Novellierung der ANB-V (BGBl. II Nr. 270/2018) durch das BGBl. II Nr. 463/2021
354	Übersichtstabelle über die Befreiungsbestimmungen von der Normverbrauchsabgabe wurde überarbeitet
355	Überarbeitung der Überschrift über Rz 355 zwecks Klarstellung. Zur besseren Übersicht wurde eine Unterüberschrift angefügt sowie der letzte Satz in Rz 356 verschoben
356	Zur Schaffung von mehr Übersicht wurde eine Unterüberschrift angefügt. Zudem wurde ein Satz von Rz 355 verschoben
358	Zur Schaffung von mehr Übersicht wird eine Unterüberschrift angefügt
363	Überarbeitung der Überschrift über Rz 363 zwecks Klarstellung. Zudem wurden Klarstellungen zur Befreiung in Fällen eines innergemeinschaftlichen Erwerbes vorgenommen
364	Zur Schaffung von mehr Übersicht wird eine Unterüberschrift angefügt
366	Zur Schaffung von mehr Übersicht wird eine Unterüberschrift angefügt. Zudem wird eine Klarstellung zur Inanspruchnahme der Steuerbefreiung aufgenommen
371	Überarbeitung der Übersichtstabelle zur Nacherhebung der Normverbrauchsabgabe
405, 406, 407	Neustrukturierung aufgrund der Aufnahme der Befreiungsbestimmung für Erprobungs- bzw. Entwicklungsfahrzeuge im NoVAG 1991 (BGBl. I Nr. 108/2022)

431	Klarstellung zur Berechnung der Normverbrauchsabgabe in Fällen des Verkaufes eines Vorführrkraftfahrzeuges
440	Klarstellung zur Normverbrauchsabgabepflicht bei Kraftfahrzeugen, die zuvor als Lastkraftwagen in der EU zugelassen waren, nach Österreich importiert werden und nach einem Umbau zugelassen werden sollen
456	Klarstellung zur Vorgangsweise bei Lieferungen in das Gebiet der Gemeinden Mittelberg oder Jungholz
503, 512	Anpassung an die mit 1. September 2022 durch BGBl. I Nr. 108/2022 erfolgte Änderung des Anwendungsbereichs des NoVAG 1991 betreffend mehrspurige Kleinkraftwagen der Klasse L6e
522	Klarstellung zur seit 1. Juli 2021 geltenden Rechtslage
523	Präzisierungen hinsichtlich der für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen Rechtslage und der daraus resultierenden Normverbrauchsabgabepflicht von Kraftfahrzeugen der Klasse N1
525	Korrektur eines Redaktionsversehens
528	Aufnahme der Fundstelle der Liste historischer Fahrzeuge
653	Anpassung an die mit 1. September 2022 durch BGBl. I Nr. 108/2022 erfolgte Änderung des Anwendungsbereichs des NoVAG 1991 betreffend mehrspurige Kleinkraftwagen der Klasse L6e
684	Ergänzung zum Entfall der Befreiung bei fortlaufender und wiederholter Vermietung eines Kfz an die selbe Person
688 bis 698	Neustrukturierung der Randziffern, aufgrund der Aufnahme der Befreiungsbestimmung für Erprobungs- bzw. Entwicklungsfahrzeuge (BGBl. I Nr. 108/2022)
816	Klarstellung zur bei Import und Zulassung eines Kraftfahrzeuges aus einem Drittland für die Bemessung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen Rechtslage
818, 819	Neustrukturierung des Abschnittes durch Aufnahme von Unterüberschriften und Untergliederungen
822	Erweiterung um einen Aufzählungspunkt
826	Erweiterung um einen Aufzählungspunkt

900	Ergänzung eines Verweises auf zukünftige Tarifierpassungen sowie Anpassung an die mit 1. September 2022 durch BGBl. I Nr. 108/2022 erfolgte Änderung des Anwendungsbereichs des NoVAG 1991 betreffend mehrspurige Kleinkraftwagen der Klasse L6e
902	Ergänzung eines Verweises zur jährlichen Anpassung der Tarifberechnung
904	Anpassung des Beispiels zwecks Klarstellung zur bei Import und Zulassung eines Kraftfahrzeuges aus einem Drittland für die Bemessung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen Rechtslage
905	Ergänzung eines Verweises zur jährlichen Anpassung der Tarifberechnung
908	Neue Strukturierung durch Unterüberschriften und Untergliederungen sowie Aufnahme ergänzender Informationen hinsichtlich der Vorgangsweise bei Heranziehung des Minimalwertes des WLTP CO ₂ -Ausstoßes der Interpolationsfamilie eines Fahrzeugtyps
909	Klarstellung zur Ermittlung des für unvollständige Kraftfahrzeuge der Klasse N1 für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen Wertes
910	Neue Strukturierung durch Unterüberschriften und Untergliederungen
914	Klarstellung hinsichtlich des für Kraftfahrzeuge der Klasse N1 maßgeblichen CO ₂ -Emissionswertes
915	Aufnahme eines Verweises zur Definition einer auslaufenden Serie
923, 924	Klarstellung zur Berechnung des CO ₂ -Malus bei Anwendung des Wahlrechts für Wohnmobile der Aufbauart „SA“
925	Anpassung an die mit 1. September 2022 durch BGBl. I Nr. 108/2022 erfolgte Änderung des Anwendungsbereichs des NoVAG 1991 betreffend mehrspurige Kleinkraftwagen der Klasse L6e
928	Aufnahme von Beispielfällen zur Übergangsregelung in § 6 Abs. 7 NoVAG 1991
930	Klarstellung zur Voraussetzung der Unmittelbarkeit der Verbringung aus dem übrigen Unionsgebiet oder aus einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) sowie zur Behandlung

	von Kraftfahrzeugen, die nach umsatzsteuerrechtlicher Definition Neufahrzeuge sind
931 bis 933	Klarstellung zur Berücksichtigung der Wertentwicklung bei der Bonus-Malus-Berechnung sowie beim Abzugsbetrag sowie Überarbeitung der Beispiele
934	Die bisher unter Rz 935 zu findenden Aussagen werden unter der Rz 934 erfasst
935	Klarstellung zur bei Import und Zulassung eines Kraftfahrzeuges aus einem Drittland für die Bemessung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen Rechtslage sowie Aufnahme von Beispielen
936	Anpassung eines Randziffernverweises
938 bis 948	Neustrukturierung und Klarstellungen zu möglichen Vergütungsfällen und den Vergütungsberechtigten nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991
949	Ersetzung der Übersichtstabelle für Motorräder im Zuge der Ergänzung weiterer Rechtslagen sowie der Ersatzberechnungsmethodik
962	Ersetzung der Übersichtstabelle für Personenkraftwagen im Zuge der Korrektur von Redaktionsversehen sowie der Ergänzung weiterer Rechtslagen
966	Korrektur eines Redaktionsversehens in der Überschrift
969	Korrektur eines Redaktionsversehens in der Überschrift
977 bis 980	Korrektur von Redaktionsversehen und Anpassung von Randziffernverweisen
982	Klarstellung zur Ersatzberechnung des Steuersatzes
998, 999	Korrektur von Redaktionsversehen in Bezug auf die Berücksichtigung der Wertentwicklung über die Achtelung in den Fallbeispielen
1000	Korrektur eines Redaktionsversehens in der Überschrift
1001	Klarstellung zur Ersatzberechnung des Steuersatzes
1003	Korrektur eines Redaktionsversehens in der Überschrift
1004	Klarstellung zur Ersatzberechnung des Steuersatzes
1005	Korrektur eines Redaktionsversehens in der Überschrift
1006	Klarstellung zur Ersatzberechnung des Steuersatzes

1015, 1016	Klarstellung zur Berechnung des CO ₂ -Malus bei Anwendung des Wahlrechts für Wohnmobile der Aufbauart „SA“
1020	Klarstellung zur Berechnung der Normverbrauchsabgabe bei Import eines Kraftfahrzeuges aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union
1025	Korrektur von Redaktionsversehen in den Fallbeispielen
1150	Klarstellung zum Vermerk der effektiven NoVA-Belastung auf der Bescheinigung gemäß § 10 NoVAG 1991
1214	Klarstellung zu den Voraussetzungen der Vergütung nach § 12 NoVAG 1991
1215	Klarstellung zu den Voraussetzungen der Vergütung nach § 12 NoVAG 1991
1217	Korrektur eines Redaktionsversehens
1219	Klarstellung zu den Voraussetzungen der Vergütung nach § 12 NoVAG 1991
1257	Überarbeitung der Darstellung zwecks Schaffung einer besseren Verständlichkeit
1261	Klarstellung zur Aliquotierung des Bonus-/Malusbetrags sowie Korrektur von Redaktionsversehen in den Beispielen
1271	Klarstellung zum Vergütungsberechtigten bei Ausfuhr durch einen ausländischen Zulassungsbesitzer
1271a	Darstellung des Verfahrensablaufs bei der Vergütung der Normverbrauchsabgabe in Fällen der Verbringung ins Ausland durch den Zulassungsbesitzer
1272	Klarstellung zur Person des Vergütungsberechtigten bei vorheriger widerrechtlicher Verwendung
1273	Klarstellung zur Möglichkeit der Inanspruchnahme der Vergütung durch einen ausländischen Fahrzeughändler
1326, 1328	Anpassung an die Verlängerung der Lieferfrist zur Inanspruchnahme der Übergangsregelung gemäß § 15 Abs. 25 NoVAG 1991 (BGBl. I Nr. 208/2021)
1331	Aufnahme eines Verweises auf die Änderung der Rechtsgrundlage für auslaufende Serien
1332	Klarstellung zu Kraftfahrzeugen, für welche die CO ₂ -Emissionswerte aufgrund einer Ausnahmegenehmigung für auslaufende Serien

	ausschließlich nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus („NEFZ“) ermittelt wurden
1419	Anpassung an Änderungen durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022
1500, 1506, 1507, 1513, 1517, 1517a, 1518, 1519	Anpassung an Änderungen in Bezug auf die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer für Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022
1527	Klarstellung zur Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer bei Krafträdern ohne eingetragene CO ₂ -Emissionswerte in das dafür vorgesehene Feld
1530, 1538	Anpassung an Änderungen in Bezug auf die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer für Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022
1563	Klarstellung zur Pflicht zur Abgabe einer Jahreserklärung in Fällen der widerrechtlichen Verwendung
1584	Klarstellung zur Bescheiderlassung bei mehreren widerrechtlich verwendeten Kraftfahrzeugen sowie Aufnahme eines Beispiels
1586	Korrektur eines Redaktionsversehens
1620	Anpassung an die Einteilung von Kraftfahrzeugen in Klassen gemäß § 3 Abs. 1 KFG 1967
1622	Ergänzung um Aussagen zum steuerlichen Tatbestand der motorbezogenen Versicherungssteuer zur Klarstellung
1639	Anpassung an Änderungen durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022
1670, 1694, 1694a, 1695	Anpassung an Änderungen durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, in Bezug auf die Besteuerung von Wohnmobilen der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist
1708	Korrektur eines Redaktionsversehens
Anhang I	Ergänzung der Aufzählung der Befreiungen nach § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 um Erprobungs- und Entwicklungsfahrzeuge, Klarstellung zur Befreiung von Vorführkraftfahrzeugen sowie Ergänzungen in der Tabelle zur Steuerpflicht und zur Sperrsetzung in Fällen des Fahrzeugimports

Anhang III	Überarbeitung der Berechnungsübersichten
------------	--

A. Definitionen und übergreifende Themen

A.1. Allgemeine Definitionen

Rz 18 wird um einen Verweis auf die seit 1. Juli 2021 geltende Rechtslage ergänzt.

Lastkraftwagen

Rz 18 lautet:

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

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

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

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

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

Lastkraftwagen der Klassen N2 und N3 unterliegen der Kraftfahrzeugsteuer.

In Rz 31 wird eine Klarstellung zur Normverbrauchsabgabepflicht von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen sowie zur Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer und der Kraftfahrzeugsteuer aufgenommen.

Selbstfahrende Arbeitsmaschine (§ 2 Z 21 KFG 1967)

Rz 31 lautet:

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

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

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

A.2.2. Verwendung von im Ausland zugelassenen Kraftfahrzeugen

In Rz 42 erfolgt eine Klarstellung, da nur die Einbringung für sich allein noch keinen dauernden Standort im Inland begründet.

Rz 42 lautet:

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

[...]

In Rz 43 erfolgt eine Richtigstellung, dass die Unterbrechung der Monatsfrist gemäß § 82 Abs. 8 KFG 1967 sich auf die Zulassungsverpflichtung und nicht auf den dauernden Standort auswirkt. Zusätzlich wird ein Beispiel angefügt mit dem verdeutlicht werden soll, wann die Zulassungsverpflichtung bei Fahrzeugen, die bis 23. April 2014 ins Inland gebracht wurden, entsteht.

Rz 43 lautet:

Rechtslage bis 23. April 2014:

Der VfGH hat entschieden, dass die Einbringung von Kraftfahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen in das Bundesgebiet gemäß § 82 Abs. 8 KFG 1967 idF BGBl. I Nr. 132/2002 der Einbringung gemäß § 79 KFG 1967 entspricht, sodass die Monatsfrist bis zur erforderlichen inländischen Zulassung mit jeder Verbringung des Kraftfahrzeuges ins Ausland oder ins übrige Unionsgebiet neu zu laufen beginnt (VwGH 21.11.2013, 2011/16/0221). Diese Rechtsansicht wurde durch das Erkenntnis VwGH 25.04.2016, Ro 2015/16/0031, bestätigt.

Mit BGBl. I Nr. 26/2014, kundgemacht im Bundesgesetzblatt am 23. April 2014, wurde § 82 Abs. 8 KFG 1967 dahingehend geändert, dass die Frist von einem Monat ~~durch ab der erstmaligen Einbringung in das Bundesgebiet und Begründung eines dauernden Standortes beginnt und dass eine vorübergehende Verbringung~~ **des Kraftfahrzeuges** aus dem Bundesgebiet ~~diese Frist nicht unterbricht~~ **nicht unterbrochen wird**.

Gemäß § 135 Abs. 27 KFG 1967 war diese klarstellende Gesetzesänderung rückwirkend mit 14. August 2002 in Kraft getreten.

Der VfGH hat § 135 Abs. 27 KFG 1967 als verfassungswidrig aufgehoben und ausgesprochen, dass die aufgehobene Bestimmung nicht mehr anzuwenden ist (VfGH 02.12.2014, G 72/2014-11).

§ 82 Abs. 8 KFG 1967 idF BGBl. I Nr. 26/2014 ist somit erst am 24. April 2014 (mit Ablauf des Tages der Kundmachung im Bundesgesetzblatt) in Kraft getreten. § 82 Abs. 8 KFG 1967 idF BGBl. I Nr. 132/2002 (Verbringung ins Ausland unterbricht die Monatsfrist) ist für Tatbestandsverwirklichungen bis einschließlich 23. April 2014 anzuwenden. Erfolgte die erstmalige Einbringung des Kraftfahrzeuges vor dem 24. April 2014, gilt Folgendes:

Für die Beurteilung des dauernden Standortes ist das Erkenntnis des VwGH 21.11.2013, 2011/16/0221, zu beachten, wonach die Einbringung von Kraftfahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen in das Bundesgebiet gemäß § 82 Abs. 8 KFG 1967 der Einbringung gemäß § 79 KFG 1967 entspricht, sodass die Monatsfrist bis zur erforderlichen inländischen Zulassung mit jeder Verbringung des Kraftfahrzeuges ins Ausland oder ins übrige Unionsgebiet neu zu laufen beginnt. Für diese Zeiträume **ergibt sich trotz** ~~ist somit kein dauerndem Standort im Inland keine Zulassungsverpflichtung anzunehmen~~, wenn (solange) **die Monatsfrist des § 82 Abs. 8 KFG 1967 (idF bis 23. April 2014)** ab dem Zeitpunkt der Einbringung von Kraftfahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen ~~die Monatsfrist des § 82 Abs. 8 KFG 1967 (idF bis 23. April 2014)~~ aufgrund einer (all)monatlichen Auslandsverbringung unterbrochen wurde. Wird ~~solcherart~~ vom Verwender eine Fristunterbrechung behauptet, trifft den Verwender die Beweislast dafür. Der Verwender hat zweifelsfrei nachzuweisen, dass das Kraftfahrzeug ins Ausland verbracht wurde (die Monatsfrist somit unterbrochen wurde). Wird sachverhaltsmäßig festgestellt, dass die Monatsfrist nicht durchgängig (in jedem Monat) unterbrochen wurde, ist ab dem erstmaligen Überschreiten der Monatsfrist von **einer Zulassungsverpflichtung einem dauernden Standort im Inland** auszugehen. ~~Jedenfalls ist § 82 Abs. 8 KFG 1967 in der durch BGBl. I Nr. 26/2014 geänderten Fassung zu beachten, wonach die Monatsfrist ex lege (ab 24. April 2014) nicht unterbrochen wird.~~

Beispiel 1:

Einbringung und Verwendung eines Kraftfahrzeuges erfolgte am 01. März 2014. Es erfolgte keine Ausbringung des Kraftfahrzeuges aus dem Inland (Außerlandesbringung) bis 23. April 2014. Die Zulassungspflicht entstand mit 1. April 2014, da die Monatsfrist gemäß § 82 Abs. 8 KFG 1967 (idF bis 23. April 2014) nicht durch eine vorübergehende Außerlandesbringung des Kraftfahrzeuges unterbrochen wurde.

Beispiel 2:

Einbringung und Verwendung eines Kraftfahrzeuges erfolgte am 15. April 2014. Es erfolgte keine Ausbringung des Kraftfahrzeuges aus dem Inland bis 15. Mai 2014. Die Zulassungspflicht entstand mit 15. Mai 2014, da die Monatsfrist gemäß § 82 Abs. 8 KFG 1967 (idF bis 23. April 2014) nicht durch eine Außerlandesbringung des Kraftfahrzeuges innerhalb eines Monats unterbrochen wurde.

In diesem Fall hätte auch eine Außerlandesbringung des Kraftfahrzeuges ab 24. April 2014 die Monatsfrist nicht mehr unterbrochen und die Zulassungspflicht wäre jedenfalls mit 15. Mai 2014 entstanden.

In Rz 44 wird zum besseren Verständnis ein Beispiel angefügt.

Rz 44 lautet:

Rechtslage ab 24. April 2014:

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

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

Beispiel:

Einbringung und Verwendung eines Kraftfahrzeuges am 15. April 2014. Es erfolgte eine vorübergehende Ausbringung des Kraftfahrzeuges aus dem Inland am 28. April 2014. Diese vorübergehende Ausbringung aus dem Inland nach dem 24. April 2014 unterbricht die Monatsfrist gemäß § 82 Abs. 8 KFG 1967 nicht mehr. Die Zulassungspflicht entstand daher mit 15. Mai 2014.

In Rz 45 wird eine Klarstellung eingearbeitet.

Rz 45 lautet:

Entstehung der Steuerschuld, Abgabenerklärung und Festsetzung:

- Normverbrauchsabgabe

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

Beispiel:

– Einbringung des Kraftfahrzeuges am 15. Jänner 2014

– Außerlandesbringung am 20. Jänner 2014

– Erneute Einbringung am 13. Februar 2014

– Außerlandesbringung am 28. Februar 2014

– Erneute Einbringung am 2. März 2014

– Außerlandesbringung am 5. April 2014

Da die Monatsfrist zwischen 2. März 2014 und 5. April 2014 nicht unterbrochen wurde, bestand eine Zulassungsverpflichtung mit 2. April 2014. Die Steuerschuld entstand am 2. März 2014.

[...]

A.2.3. Dauernder Standort - Standortvermutung

In Rz 46 wird die Lesbarkeit des letzten Satzes verbessert. Es erfolgt keine inhaltliche Änderung.

Rz 46 lautet:

[...]

Ist dies eine Person ohne Hauptwohnsitz (**Sitz**) im Inland, kommt § 79 KFG 1967 mit der Jahresregel (~~siehe Rz 41~~) **zum Tragen (siehe Rz 41)**, ist es hingegen eine Person mit Hauptwohnsitz (**Sitz**) im Inland, kommt § 82 Abs. 8 KFG 1967 mit der Monatsregel (~~siehe Rz 42~~) zum Tragen (**siehe Rz 42**) (VwGH 21.05.1996, 95/11/0378).

A.2.6. Widerlegung der Standortvermutung

Rz 58 wird an die aktuelle Rechtsprechung des VwGH angepasst.

Rz 58 lautet:

Die gesetzliche Vermutung des § 82 Abs. 8 KFG 1967, dass Kraftfahrzeuge als mit dauerndem Standort im Inland anzusehen sind, kann durch einen Gegenbeweis widerlegt werden. Den Verwender gemäß § 82 Abs. 8 KFG 1967 trifft die Beweislast (VwGH 21.09.2006, 2006/15/0025). Der Abgabepflichtige muss den Beweis erbringen, dass der dauernde Standort des Kraftfahrzeuges nicht in Österreich ist. Die Beweismittel sind dabei unbegrenzt (zum Beispiel ein Fahrtenbuch). ~~Er muss auch den Ort benennen, der als dauernder Standort anzusehen wäre.~~ Eine Glaubhaftmachung ist aufgrund des Gesetzeswortlautes („Gegenbeweis“) nicht ausreichend.

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

In Rz 59 wird an die aktuelle Rechtsprechung des VwGH angepasst.

Rz 59 lautet:

Nach der Rechtsprechung des VwGH setzt die Beurteilung, ob ein Kraftfahrzeug seinen dauernden Standort entgegen der in § 82 Abs. 8 erster Satz KFG 1967 normierten Standortvermutung nicht im Bundesgebiet hat, Feststellungen über den regelmäßigen Ort sowie die Art und Weise der Verwendung des Fahrzeuges voraus, aus denen sich hinreichende Anhaltspunkte ergeben, ob das Kraftfahrzeug bei der erforderlichen Gesamtbetrachtung für Zwecke der Vollziehung des KFG 1967 einem bestimmten Ort außerhalb des Bundesgebietes zugeordnet werden muss oder nicht (vgl. VwGH 28.10.2009, 2008/15/0276; VwGH 19.03.2003, 2003/16/0007; VwGH 23.10.2001, 2001/11/0288).

~~Aus der Rechtsprechung des VwGH zum Erfordernis der Gesamtbetrachtung ergibt sich jedenfalls, dass~~

- ~~die Erbringung des Gegenbeweises nach § 82 Abs. 8 erster Satz KFG 1967 grundsätzlich eine weitaus überwiegende Verwendung des Kraftfahrzeuges im Ausland zur Voraussetzung hat und~~
- ~~die Frage der betrieblichen (beruflichen) oder privaten Verwendung bzw. eine Unterscheidung dahingehend, ob mit dem Kraftfahrzeug betriebliche (berufliche) oder private Kilometer gefahren werden, — jedenfalls für sich allein betrachtet — nicht entscheidend ist.~~

In Rz 60 wird die aktuelle VwGH-Rechtsprechung eingearbeitet.

Rz 60 lautet:

Der Gegenbeweis ist als erbracht anzusehen, wenn die überwiegende Verwendung im Ausland erfolgt (VwGH 16.06.2021, Ra 2018/16/0171).

Eine Widerlegung der Standortvermutung gemäß § 82 Abs. 8 erster Satz KFG 1967 kommt gleichermaßen und unabhängig davon in Betracht, ob das Kraftfahrzeug überwiegend betrieblich oder privat verwendet wird (VwGH 23.09.2021, Ra 2019/16/0152).

Dass mit einem Kraftfahrzeug regelmäßig (z.B. täglich) ins Inland zurückgekehrt wird, dieses Kraftfahrzeug im Inland geparkt oder garagiert und im Inland über die Verwendung dieses Kraftfahrzeuges entschieden wird, vermag an der erfolgreichen Widerlegung der Standortvermutung im Inland nichts zu ändern (vgl. VwGH 12.11.2021, Ro 2019/16/0012).

~~Der Gegenbeweis ist als erbracht anzusehen, wenn sich hinreichende Anhaltspunkte ergeben, dass das Kraftfahrzeug bei der erforderlichen Gesamtbetrachtung einem bestimmten Ort außerhalb des Bundesgebietes zuzuordnen ist (VwGH 23.10.2001, 2001/11/0288).~~

A.2.7. Ort bzw. Art und Weise der Verwendung von Betriebsfahrzeugen

Rz 63 und 64 werden an die aktuelle Rechtsprechung des VwGH angepasst.

A.2.7.1. Zurverfügungstellung an Dienstnehmer

Rz 63 lautet:

Wird vom ausländischen Dienstgeber, welcher über keine inländische Betriebsstätte verfügt, dem inländischen Dienstnehmer ein Kraftfahrzeug zur Verfügung gestellt, muss für den Ort beziehungsweise die Art und Weise der Verwendung unterschieden werden, ob eine Privatnutzung gestattet ist oder nicht.

Ist eine Privatnutzung gestattet, wird das Kraftfahrzeug grundsätzlich dem Dienstnehmer zugerechnet, und durch diesen muss gegebenenfalls die damit verbundene Standortvermutung widerlegt werden.

Ist eine Privatnutzung nicht gestattet, wird das Kraftfahrzeug grundsätzlich dem **ausländischen** Dienstgeber zugerechnet.

Beispiele 1:

1. Ein Arbeitnehmer mit inländischem Wohnsitz verwendet ein Firmenfahrzeug (deutscher Dienstgeber) zu 80% für Fahrten Wohnung - Arbeitsstätte - Wohnung sowie zu 20% für betriebliche Fahrten.
2. Ein Arbeitnehmer mit inländischem Wohnsitz verwendet ein Firmenfahrzeug (deutscher Dienstgeber) zu 20% für Fahrten Wohnung - Arbeitsstätte - Wohnung sowie zu 80% für betriebliche Fahrten.
3. Ein Arbeitnehmer mit inländischem Wohnsitz verwendet ein Firmenfahrzeug (deutscher Dienstgeber) zu 85% für betriebliche Fahrten sowie zu 15% für Fahrten Wohnung - Arbeitsstätte - Wohnung.

Grundsätzlich ist eine strikte prozentuelle Aufteilung nicht entscheidend, sondern aus der Gesamtbetrachtung der Verhältnisse ist zu entscheiden, wo der Standort des Kraftfahrzeuges ist. ~~Die Prozentsätze können nur im Rahmen dieser Gesamtschau beachtlich sein.~~ In allen drei angeführten Fällen wird das Kraftfahrzeug ausschließlich für betriebliche Zwecke des ausländischen Dienstgebers (im Ausland) und für Fahrten zwischen Wohnung - Arbeitsstätte - Wohnung verwendet und ist eine weitergehende Nutzung des Dienstnehmers für private Zwecke ausgeschlossen. Auf dieser Grundlage ist das Fahrzeug dem ausländischen Dienstgeber zuzurechnen. Davon ausgehend liegt in allen drei Fällen daher der Standort des Kraftfahrzeuges im Ausland.

Beispiel 2:

Ein Gesellschafter-Geschäftsführer mit inländischem Wohnsitz verwendet ein Firmenfahrzeug (deutsche Gesellschaft) überwiegend in Deutschland, kehrt jedoch täglich zum Wohnort in Österreich zurück.

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

Fährt der geschäftsführende Gesellschafter nachweislich überwiegend im Ausland, ist die Standortvermutung im Inland widerlegt.

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

A.2.7.2. Durch Einzelunternehmer

Rz 64 lautet:

[...]

Aus der Rechtsprechung des VwGH ergibt sich, dass die Erbringung des Gegenbeweises nach § 82 Abs. 8 erster Satz KFG 1967 grundsätzlich eine ~~weit~~ **überwiegende** Verwendung des Fahrzeuges (~~mindestens 80%~~) **nahezu ausschließlich** im Ausland jedenfalls zur Voraussetzung hat.

~~Randzahlen 65 bis 99: derzeit frei~~

Es wird eine neue Überschrift aufgenommen und in die neue Rz 65 ein Prüfungsschema für die Feststellung einer widerrechtlichen Verwendung eingefügt.

A.2.8. Prüfungsschema für die Feststellung einer widerrechtlichen Verwendung

Rz 65 (neu) lautet:

Die Standortvermutung gemäß § 82 Abs. 8 erster Satz KFG 1967 ist widerlegt, wenn die 50%-Grenze sowohl hinsichtlich der im Ausland zurückgelegten Kilometer als auch hinsichtlich des zeitlichen Aufenthalts überschritten wird. Es macht keinen Unterschied in der Beurteilung, ob die im Ausland zurückgelegten Kilometer aus beruflichen oder privaten Gründen gefahren werden.

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

- 1. Bestimmung des Verwenders**
- 2. Darauf beruhend standortmäßige Zuordnung des Kraftfahrzeuges in das In- oder Ausland**
 - **Bei einer Zuordnung in das Inland gilt die widerlegbare Standortvermutung gemäß § 82 Abs. 8 KFG 1967**
- 3. Widerlegung der Standortvermutung durch den Verwender erfolgt durch:**
 - **Überwiegende Verwendung des Kraftfahrzeuges im Ausland (zurückgelegte Kilometer und Zeit)**
 - **Bei den gefahrenen Kilometern erfolgt keine Unterscheidung in privat oder beruflich veranlasste Fahrten**
 - **Sticht das Merkmal gefahrene Kilometer im Ausland mit z.B. über 80% hervor, dann ist die Standortvermutung jedenfalls widerlegt, auch wenn die zeitliche Komponente (über 50% im Ausland) nicht zutrifft**
 - **Es bedarf jedenfalls eines Gegenbeweises; eine Glaubhaftmachung ist nicht ausreichend**

~~Randzahlen 66 bis 99: derzeit frei~~

A.3.1. Emissionsfreie Antriebsarten

Rz 100 wird an die Änderungen durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, angepasst.

Rz 100 lautet:

Von der Normverbrauchsabgabe sind gemäß § 3 Abs. 1 Z 1 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 (Rechtslage ~~ab~~ seit 1. Juli 2021) Kraftfahrzeuge befreit, die auf Grund ihres Antriebes (insbesondere Elektro- oder Wasserstoffantrieb) einen CO₂-Emissionswert von 0 g/km aufweisen. Zuvor (Rechtslage bis 30. Juni 2021) bestand gemäß § 3 Z 2 lit. a NoVAG 1991 idF BGBl. Nr. 695/1991 nur eine Befreiungsbestimmung für Personenkraftwagen, welche ausschließlich mit Elektromotor angetrieben wurden.

~~Daneben sind gemäß § 4 Abs. 3 Z 6 VersStG 1953 sowie § 2 Abs. 1 Z 9 KfzStG 1992 Kraftfahrzeuge von der motorbezogenen Versicherungssteuer sowie der Kraftfahrzeugsteuer befreit, die ausschließlich mit einem Elektromotor angetrieben werden.~~

Von der Kraftfahrzeugsteuer sind gemäß § 2 Abs. 1 Z 9 KfzStG 1992 idF BGBl. I Nr. 108/2022 (Rechtslage seit 1. Jänner 2023) Kraftfahrzeuge befreit, die auf Grund ihres Antriebes (insbesondere Elektro- oder Wasserstoffantrieb) einen CO₂-Emissionswert von 0 g/km aufweisen. Bis zum 31. Dezember 2022 bestand gemäß § 2 Abs. 1 Z 9 KfzStG 1992 nur eine Befreiungsbestimmung von der Kraftfahrzeugsteuer für Kraftfahrzeuge, die ausschließlich durch einen Elektromotor angetrieben wurden (hinsichtlich wasserstoffbetriebener Kraftfahrzeuge siehe Rz 105).

Von der motorbezogenen Versicherungssteuer sind gemäß § 4 Abs. 3 Z 6 VersStG 1953 Kraftfahrzeuge befreit, die auf Grund ihres Antriebes (insbesondere Elektro- oder Wasserstoffantrieb) einen CO₂-Emissionswert von 0 g/km aufweisen, sofern Versicherungszeiträume ab 1. Juni 2023 betroffen sind. Sofern Versicherungszeiträume betroffen sind, die vor dem 1. Juni 2023 liegen, gilt die Befreiungsbestimmung ausschließlich für Kraftfahrzeuge, die durch einen Elektromotor angetrieben werden (hinsichtlich wasserstoffbetriebener Kraftfahrzeuge siehe Rz 105).

A.3.5. Miet-, Taxi- und Gästewagen

In Rz 149 erfolgt die Klarstellung, dass sogenannte „Leihfahrzeuge“ ausschließlich von der Normverbrauchsabgabe und nicht auch von der motorbezogenen Versicherungssteuer oder der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind.

Rz 149 lautet:

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

A.3.6.2.1.1. Erwerb beim inländischen Fahrzeughändler

Rz 225 wird an die gesetzliche Änderung des § 3 Abs. 2 Z 2 lit. a NoVAG 1991 auf Grund des Abgabenänderungsgesetzes 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, angepasst. Wird demnach die Benachrichtigung über den Übergang der Steuerschuld auf den Erwerber des

Kraftfahrzeuges nicht an das zuständige Finanzamt übermittelt, bleibt neben dem Empfänger der Leistung der Unternehmer Abgabenschuldner.

Rz 225 lautet:

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

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

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

A.3.6.2.1.2. Sonstige Fälle

In Rz 232 wird eine Klarstellung zur Vorgangsweise in jenen Fällen aufgenommen, in denen im Zeitpunkt der Erfüllung des normverbrauchsabgabepflichtigen Tatbestandes (Lieferung bzw. Zulassung) bereits der Antrag auf Ausstellung eines Behindertenpasses beim Sozialministeriumservice eingebracht, aber noch nicht positiv erledigt wurde.

Rz 232 lautet:

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

Legt diese Person in der Folge die Bescheinigung vor, dass für den Zeitpunkt der Tatbestandsverwirklichung die Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 (unter Umständen rückwirkend) in Anspruch genommen wurde, ist der Bescheid, mit welchem die Normverbrauchsabgabe vorgeschrieben wurde, ~~nach § 299 BAO~~ aufzuheben.

In diesem Sinne ist **somit** auch in Fällen vorzugehen, in denen im Zeitpunkt der Tatbestandsverwirklichung zwar schon ein **Antrag auf Ausstellung eines Behindertenpasses beim Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen (Sozialministeriumservice) eingebracht, aber noch nicht positiv erledigt wurde.** ~~Ansuchen um Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 VersStG 1953 gestellt wurde, die Befreiung allerdings erst rückwirkend, den Zeitpunkt der Tatbestandsverwirklichung umfassend, gewährt wird.~~ **Voraussetzung hierfür ist, dass das Ansuchen um Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer spätestens innerhalb der zweiwöchigen Frist ab Lieferung bzw. Zulassung (siehe Rz 223 sowie**

Rz 230) bei einer Zulassungsstelle gestellt wird. Das Datum, an dem des Ansuchens um Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer gestellt wurde, wird auf der rückwirkend ausgestellten Bescheinigung über die Inanspruchnahme der Befreiung angeführt. Sobald die Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer rückwirkend zuerkannt wird und die Bescheinigung über die Inanspruchnahme beim Finanzamt vorgelegt wird, ist der ursprüngliche Normverbrauchsabgabe-Bescheid aufzuheben und die geleistete Normverbrauchsabgabe zu erstatten.

In Rz 233 werden zur Klarstellung weitere Fälle aufgenommen, in welchen die Befreiungsvoraussetzungen des § 3 Abs. 2 Z 2 NoVAG 1991 entfallen.

Rz 233 lautet:

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

[...]

In Rz 237 wird klargestellt, dass die Befreiung von der Normverbrauchsabgabe auch dann angewendet werden kann, wenn zwar der Leasingvertrag nicht mit dem Menschen mit Behinderung abgeschlossen wird, das Kraftfahrzeug jedoch auf diesen zugelassen wird.

Rz 237 lautet:

Im Gegensatz zur bis 30. Juni 2021 in Kraft stehenden Befreiungsbestimmung des § 3 Z 5 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 103/2019 (siehe Rz 261) sieht die Befreiungsbestimmung des § 3 Abs. 2 Z 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 ausdrücklich die Möglichkeit vor, die Befreiung auch dann in Anspruch zu nehmen, wenn das Kraftfahrzeug nicht an den Menschen mit Behinderung, sondern zu Zwecken der Finanzierung an einen anderen Unternehmer (Leasinggesellschaft) geliefert wird. Die Befreiung kann daher auch bei Erwerb eines Leasingfahrzeuges über eine Leasinggesellschaft in Anspruch genommen werden. **Die Befreiung steht auch in Fällen zu, in denen der Leasingvertrag nicht mit dem Menschen mit Behinderung selbst, sondern etwa mit einem Obsorgeberechtigten des Menschen mit Behinderung abgeschlossen wurde, soweit das Kraftfahrzeug in der Folge im Sinne des § 4 Abs. 3 Z 9 lit. a VersStG 1953 auf den Menschen mit Behinderung zugelassen wird (siehe dazu Rz 283 ff).** Es gilt zu beachten, dass die vorwiegende Verwendung des Kraftfahrzeuges durch den Menschen mit Behinderung zur persönlichen Fortbewegung vorliegen muss (siehe Rz 201 ff).

A.3.6.3.2. Voraussetzung der Zulassung

Anpassungen betreffend die Inanspruchnahme der Befreiung für Menschen mit Behinderungen von der motorbezogenen Versicherungssteuer im Zusammenhang mit Zulassungsbesitzgemeinschaften.

Rz 285 lautet:

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

Beispiele:

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

Ergänzungen betreffend die Inanspruchnahme der Befreiung für Menschen mit Behinderungen von der motorbezogenen Versicherungssteuer im Zusammenhang mit Zulassungsbesitzgemeinschaften.

Rz 286a (neu) lautet:

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

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

Anpassungen betreffend die Inanspruchnahme der Befreiung für Menschen mit Behinderungen von der motorbezogenen Versicherungssteuer im Zusammenhang mit Zulassungsbesitzgemeinschaften.

Rz 289 lautet:

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

Aufnahme von Klarstellungen zu den Formalkriterien des Ansuchens um Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer.

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

Rz 290 lautet:

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

Aufnahme von Klarstellungen zu den Formalkriterien des Ansuchens um Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer.

Rz 295 lautet:

Die Zulassungsstelle hat zudem zu prüfen, ob das Kraftfahrzeug ausschließlich auf den Menschen mit Behinderung oder ~~abseit~~ 29. November 2021 (~~Achtung, die entsprechende Änderung der ANB-Verordnung war bei Redaktionsschluss der KfzBStR 2021 noch nicht veröffentlicht~~) auf eine Zulassungsbesitzgemeinschaft mit gemeinsamem Haushalt zugelassen ist und ob die Steuerbefreiung schon für ein anderes Kraftfahrzeug in Anspruch genommen wird.

Aufnahme einer Klarstellung zur Vorgangsweise bei Ablauf eines befristet ausgestellten Nachweisdokumentes.

A.3.6.3.3.1. Kraftfahrzeug-, Versicherungsnehmer- und Versichererwechsel

Rz 299 lautet:

~~Ab~~Seit dem 29. November 2021 (~~Achtung, die entsprechende Änderung der ANB-Verordnung war bei Redaktionsschluss der KfzBStR 2021 noch nicht veröffentlicht~~) wird ~~automationsunterstützt mit Ablauf des Nachweisdokumentes ein neues Ansuchen auf Befreiung in der Zulassungsevidenz hinterlegt.~~ **wird mit Ablauf der Gültigkeit des Nachweisdokumentes automationsunterstützt ein neues Ansuchen auf Befreiung in der Zulassungsevidenz gestellt.** Dieses bleibt für zwei Jahre aufrecht. Wird nachträglich ein Nachweisdokument rückwirkend zuerkannt, gilt die Befreiung ab diesem Zeitpunkt wieder. Dies gilt aber nur, solange das Zulassungsverhältnis nicht geändert wird (siehe Rz 297).

Beispiel:

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

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

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

Da allerdings nachträglich das Vorliegen der Befreiungsvoraussetzungen für diesen Zeitraum festgestellt wurde, besteht grundsätzlich die Möglichkeit die Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer rückwirkend in Anspruch zu nehmen. Hierfür müsste A jedoch gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 lit. b VersStG 1957 mit Auslaufen der Befreiung am 1. Juni 2023 ein neuerliches Ansuchen um Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer beim Versicherer stellen (siehe Rz 300). Dieses Ansuchen um Befreiung wird nunmehr mit Ablauf der Gültigkeit des Behindertenpasses automationsunterstützt in der Zulassungsevidenz gestellt, womit A keine dahingehenden Schritte unternehmen muss.

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

Aufnahme einer Klarstellung zur Vorgangsweise bei Ablauf eines befristet ausgestellten Nachweisdokumentes.

Rz 300 lautet:

Bis zum 29. November 2021 (~~Achtung, die entsprechende Änderung der ANB-Verordnung war bei Redaktionsschluss der KfzBStR 2021 noch nicht veröffentlicht~~) muss in jenen Fällen, in denen ein befristetes Nachweisdokument abläuft, ohne dass im Zeitpunkt des Ablaufs eine Verlängerung in die Zulassungsevidenz eingemeldet wurde, ein neues Ansuchen gestellt werden. Die Befreiung und damit die Gültigkeit des ursprünglichen Ansuchens endet mit Ablauf des Nachweisdokumentes und darf durch die Zulassungsevidenz nicht ohne Nachweis der Behinderung verlängert werden. Wird kein

neues Ansuchen gestellt, fehlt eine Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Befreiung. Wird das Nachweisdokument nachträglich verlängert, kann die Befreiung mit Datum des neuen Ansuchens gewährt werden.

A.3.7.2. Normverbrauchsabgabe

In Rz 354 wird die Übersichtstabelle über die Befreiungsbestimmungen von der Normverbrauchsabgabe überarbeitet.

Rz 354 lautet:

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

Befreiung	Steuerbare Vorgänge (§ 1 NoVAG 1991):	Anwendungsbereich:	Voraussetzungen:	Durchführung:
Z 1 bzw. lit. a	Z 1 (inländische Lieferung) und Z 2 (ig. Erwerb)	Personen, die nach dem Bundesgesetz BGBl. Nr. 257/1976 oder nach vergleichbaren gesetzlichen Vorschriften (IStVG) zur Entlastung von der Umsatzsteuer berechtigt sind	Bedingungen des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 257/1976	Vergütung
Z 2 bzw. lit. b	Z 3 (erstmalige Zulassung)	Völkerrechtlich privilegierte Personen und Einrichtungen	Steuerbefreiung von der Einfuhrumsatzsteuer	Direkte/ unmittelbare Befreiung
Z 3 bzw. lit. c	Z 1 (inländische Lieferung)	Lieferung eines Kfz unterliegt nach § 6 Abs. 1 Z 6 lit. d UStG 1994 oder nach anderen vergleichbaren gesetzlichen Vorschriften nicht der Umsatzsteuer	– Vorlage des Formulars U45 – Bekanntgabe der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) – Antrag auf Sperrsetzung des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank nach § 30a KFG 1967	Direkte/ unmittelbare Befreiung § 6 Abs. 1 Z 6 lit. d UStG 1994 ist sinngemäß anzuwenden

Steuerbarer Vorgang (§ 1 NoVAG 1991)	Befreiung (§ 3 Abs. 3 bzw. § 3 Z 4 NoVAG 1991)	Anwendungsbereich	Begünstigter Personenkreis	Voraussetzungen	Durchführung

Fahrzeug- erwerb im Inland – Lieferung (Z 1 und Z 4)	Z 3 bzw. lit. c (sowie Z 1 bzw. lit. a)	Lieferung eines Kfz unterliegt nach § 6 Abs. 1 Z 6 lit. d UStG 1994 oder nach anderen vergleichbaren gesetzlichen Vorschriften nicht der Umsatzsteuer	<ul style="list-style-type: none"> – In Österreich errichtete ausländische Vertretungs- behörden – Im diplomatische n oder berufs- konsularischen Rang stehende Mitglieder der ausländischen Vertretungs- behörden 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorlage des Formulars U45 - Bekanntgabe der Fahrzeug- identifikations- nummer (FIN) - Sperrsetzung des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungs- datenbank nach § 30a KFG 1967 	Lieferung unmittelbar befreit
Fahrzeug- erwerb (Neufahr- zeug) EU - ig. Erwerb (Z 2)	Z 1 bzw. lit. a	Nach dem Bundesgesetz BGBl. Nr. 257/1976 oder nach vergleichbaren gesetzlichen Vorschriften (IStVG) zur Entlastung von der Umsatzsteuer berechtigt	<ul style="list-style-type: none"> – In Österreich errichtete ausländische Vertretungs- behörden – Im diplomatische n oder berufs- konsularischen Rang stehende Mitglieder der ausländischen Vertretungs- behörden (§ 1 Abs. 1 Z 2 IStVG) 	Vorlage des Formulars U100	Erwerb im Wege der Vergütung befreit
Fahrzeug- erwerb (Gebraucht- fahrzeug) sowie Einbringung aus EU (Z 3)	Z 2 bzw. lit. b		Völkerrechtlich privilegierte Personen und Einrichtungen (siehe Rz 351)	Vorlage des Formulars U100	Zulassung unmittelbar befreit
Fahrzeug- erwerb sowie Einfuhr Drittland (Z 3)	Z 2 bzw. lit. b		Völkerrechtlich privilegierte Personen und Einrichtungen (siehe Rz 351)	<ul style="list-style-type: none"> - Steuerbefreiung von der Einfuhrumsatzsteuer - Vorlage des Formulars ZBefr1 und des Grundlagen- bescheides 	Zulassung unmittelbar befreit

Die Überschrift über der Rz 355 wird zwecks Klarstellung überarbeitet.

A.3.7.2.1. Fahrzeugerwerb im Inland

Zur Schaffung von mehr Übersicht wird der Rz 355 eine Unterüberschrift angefügt. Zudem wird der letzte Satz in Rz 356 verschoben.

Rz 355 lautet:

Befreiter Vorgang

Unterliegt die Lieferung eines Kraftfahrzeuges nach § 6 Abs. 1 Z 6 lit. d UStG 1994 oder nach anderen vergleichbaren gesetzlichen Vorschriften nicht der Umsatzsteuer, so unterliegt die Lieferung nach § 1 Z 1 NoVAG 1991 auch nicht der Normverbrauchsabgabe (§ 3 Abs. 4 Z 3 bzw. § 3 Z 4 lit. c NoVAG 1991). ~~§ 6 Abs. 1 Z 6 lit. d UStG 1994 knüpft hinsichtlich des begünstigten Personenkreises an die Vergütungsberechtigten im Sinne des Internationalen Steuervergütungsgesetzes (IStVG), BGBl. I Nr. 71/2003, an.~~

Zur Schaffung von mehr Übersicht wird der Rz 356 eine Unterüberschrift angefügt. Zudem wird ein Satz von Rz 355 verschoben.

Rz 356 lautet:

Begünstigter Personenkreis

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

Vergütungsberechtigte (§ 1 IStVG) sind:

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

Zur Schaffung von mehr Übersicht wird der Rz 358 eine Unterüberschrift angefügt.

Rz 358 lautet:

Voraussetzungen

[...]

Vor Rz 363 wird die Überschrift bearbeitet.

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

In Rz 363 Klarstellungen zur Befreiung in Fällen eines innergemeinschaftlichen Erwerbes vorgenommen.

Rz 363 lautet:

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

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

Begünstigter Personenkreis:

Zum begünstigten Personenkreis zählen daher

- **in Österreich errichtete ausländische Vertretungsbehörden, das sind:**
 - **diplomatische Missionen;**
 - **berufskonsularische Vertretungen;**
ständige Vertretungen bei internationalen Organisationen mit Amtssitz in Österreich
 - sowie**
 - **die im diplomatischen oder berufskonsularischen Rang stehenden Mitglieder ausländischer Vertretungsbehörden.**

Voraussetzungen:

Hinsichtlich des Verfahrens und der Bedingungen für die Entlastung gelten die Bestimmungen des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 257/1976. **Voraussetzung der Steuerbefreiung ist somit die Vorlage einer vom Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten ausgestellten Bescheinigung (Formular U100). Von im diplomatischen oder berufskonsularischen Rang stehenden Mitgliedern einer ausländischen Vertretungsbehörde dürfen maximal zwei Kraftfahrzeuge alle zwei Jahre steuerfrei erworben werden.** Die Steuerbefreiung erfolgt im Wege der Vergütung.

Zur Schaffung von mehr Übersicht wird der Rz 364 eine Unterüberschrift angefügt.

Rz 364 lautet:

Befreiter Vorgang

[...]

Zur Schaffung von mehr Übersicht wird der Rz 366 eine Unterüberschrift angefügt. Zudem wird eine Klarstellung zur Inanspruchnahme der Steuerbefreiung aufgenommen.

Rz 366 lautet:

Voraussetzungen

Bei Import eines Kraftfahrzeuges aus einem Drittland ist Voraussetzung der Steuerbefreiung die Vorlage einer vom Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten (BMEIA) ausgestellten Bescheinigung (bestätigte Deklaration auf amtlichem Vordruck ZBefr1) im Zuge der (elektronischen) Zollanmeldung, welcher zudem ein Grundlagenbescheid des Zollamtes mit der Feststellung der Zollfreiheit beizulegen ist.

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

[...]

A.3.7.2.4. Sperrfrist von Kraftfahrzeugen

In Rz 371 wird die Überschrift angepasst sowie die Übersichtstabelle zur Nacherhebung der Normverbrauchsabgabe überarbeitet.

Rz 371 lautet:

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

Handlung:	Sperrfrist (2 Jahre):	Nacherhebung der NoVA:	Tatbestand (NoVAG 1991):	Steuerschuldner:
Verkauf	iInnerhalb	Ja (beachte Wiener Diplomatenkonvention)	§ 1 Z 4 (Diplomat) und § 1 Z 3 lit. b (Zulassungswerber)	Zulassungswerber (Privilegierte Person nicht verpflichtet)
Verkauf	aAußerhalb	Nein	§ 1 Z 3 lit. b (bei späterer Neuzulassung)	Zulassungswerber
Privatübernahme (Akkreditierung abgelaufen)	Innerhalb – mehr als 6 Monate abgelaufen	Nein	/	/
Privatübernahme (Akkreditierung abgelaufen)	Innerhalb – weniger als 6 Monate abgelaufen	Ja	§ 1 Z 4	Privilegierte Person
Verkauf nach Abberufung	Innerhalb (in den ersten 6 Monaten)	Ja	§ 1 Z 4	Privilegierte Person
Verkauf nach Abberufung	Innerhalb (nach 6 Monaten)	Nein	§ 1 Z 3 lit. b (bei späterer Neuzulassung)	Zulassungswerber

Verkauf nach Tod, Beschädigung oder Diebstahl	Innerhalb	Nein	§ 1 Z 3 lit. b (bei späterer Neuzulassung)	Zulassungswerber
Privatübernahme (Akkreditierung abgelaufen)	Innerhalb (in den ersten 6 Monaten)	Ja	§ 1 Z 4	Privilegierte Person
Privatübernahme (Akkreditierung abgelaufen)	Innerhalb (nach 6 Monaten)	Nein	/	/

B. Normverbrauchsabgabe (NoVAG 1991)

B.1.1.2. Lieferung von im Vergütungsverfahren befreiten Kraftfahrzeugen

Rz 405 wird um die Befreiung für Erprobungs- und Entwicklungsfahrzeuge (BGBl. I Nr. 108/2022) ergänzt. Zwecks Übersichtlichkeit wird die historische Befreiung für Vorführkraftfahrzeuge in die Aufzählung aufgenommen.

Rz 405 lautet:

(Rechtslage ab 1. Juli 2021)

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

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

In Rz 406 werden Klarstellungen zur Befreiung von Erprobungs- und Entwicklungsfahrzeugen getroffen. Die bisherigen Ausführungen in Rz 406 werden im Zuge der Neustrukturierung der Randziffer nicht mehr aufgenommen.

Rz 406 lautet:

(Rechtslage bis 30. Juni 2021)

~~Unter die Steuerpflicht des § 1 Z 1 NoVAG 1991 fallen auch die Lieferung von Kraftfahrzeugen, die im Vergütungsverfahren nach § 3 Z 3 NoVAG 1991 befreite Vorgänge betreffen, wie:~~

- ~~• Vorführkraftfahrzeuge~~
- ~~• Fahrschulkraftfahrzeuge,~~
- ~~• Miet-, Taxi- und Gästewagen,~~
- ~~• Kraftfahrzeuge, die zur kurzfristigen Vermietung verwendet werden,~~

- ~~Kraftfahrzeuge, die für Zwecke der Krankenbeförderung und im Rettungswesen~~
- ~~verwendet werden,~~
- ~~Leichenwagen,~~
- ~~Einsatzfahrzeuge der Feuerwehren und~~
- ~~Begleitfahrzeuge für Sondertransporte.~~

Seit 1. September 2022 sind Kraftfahrzeuge gemäß § 3 Abs. 3 Z 8 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 108/2022, die ausschließlich zu Erprobungs- und Entwicklungszwecken durch unternehmerisch tätige Fahrzeughersteller oder Fahrzeugentwickler verwendet werden, im Wege der Vergütung nach § 12 NoVAG 1991 von der Normverbrauchsabgabe befreit (siehe Rz 668).

In Rz 407 werden die Ausführungen zur Lieferung von Vorführrkraftfahrzeugen unter der bis 30. Juni 2021 geltenden Rechtslage im Zuge der Neustrukturierung überarbeitet.

Rz 407 lautet:

(Rechtslage bis 30. Juni 2021)

Vorführrkraftfahrzeuge sind grundsätzlich zur gewerblichen Weiterveräußerung bestimmt. Damit ergibt sich, dass bei der Lieferung eines Kraftfahrzeuges, welches durch den Erwerber als Vorführrkraftfahrzeug genutzt werden soll, keine Steuerpflicht nach § 1 Z 1 NoVAG 1991 gegeben sein kann. **Die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe entsteht** jedoch bei Zulassung ~~einer Steuerpflicht~~ nach § 1 Z 3 NoVAG 1991 (Erstmalige Zulassung) ~~entsteht~~. Dieser ~~stand nach der bis 30. Juni 2021 geltenden Rechtslage steht dann~~ die Befreiung **im Wege der Vergütung** gemäß § 3 Z 3 **TS 1** NoVAG 1991 gegenüber (siehe ~~Rz 661~~Rz 659 bis 664). **Nach der seit 1. Juli 2021 geltenden Rechtslage kann die Befreiung ohne weitere Verwaltungsschritte direkt in Anspruch genommen werden, womit das Vorführrkraftfahrzeug auf den Fahrzeughändler zugelassen werden kann, ohne dass dieser zuvor die Normverbrauchsabgabe leisten muss (siehe Rz 660).**

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

B.1.3.2.4. Vorführrkraftfahrzeuge

In Rz 431 wird eine Klarstellung zur Berechnung der Normverbrauchsabgabe in Fällen des Verkaufes eines Vorführrkraftfahrzeuges aufgenommen.

Rz 431 lautet:

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

B.1.3.3.2. Umbauten

In Rz 440 wird eine Klarstellung zur Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe bei Kraftfahrzeugen aufgenommen, die zuvor als Lastkraftwagen in der EU zugelassen waren, nach Österreich importiert werden und nach einem Umbau zugelassen werden sollen.

Rz 440 lautet:

[...]

Beispiel 1: Umtypisierung

[...]

Beispiel 2: Umtypisierung

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

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

Beispiel 3:

Ein Nutzfahrzeug der Klasse N1 (KN-Position 8704) wird im Oktober 2023 unmittelbar aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union nach Österreich importiert. Erstmals wurde das Nutzfahrzeug im Juli 2020 im anderen Mitgliedstaat zugelassen. Im Februar 2024 wird das Kraftfahrzeug in ein Wohnmobil (Klasse M1) umgebaut und soll als solches im Inland zugelassen werden.

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

Beispiel 4:

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

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

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

Beispiel 5:

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

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

B.1.5. Inlandsbegriff

In Rz 456 wird die vorgesehene Vorgangsweise bei Lieferungen in das Gebiet der Gemeinden Mittelberg oder Jungholz aufgenommen.

Rz 456 lautet:

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

Beispiel 1:

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

Bei der Lieferung eines Kraftfahrzeuges in das Gebiet der Gemeinden Mittelberg oder Jungholz durch einen inländischen Unternehmer wird der Tatbestand des § 1 Z 1 NoVAG 1991 erfüllt. Da die Gebiete Mittelberg und Jungholz gemäß § 1 letzter Satz

NoVAG 1991 aus Sicht des NoVAG 1991 nicht zum Inland gehört, ist diese Lieferung wie eine Ausfuhrlieferung zu behandeln (Steuerbefreiung gemäß § 3 Abs. 2 Z 1 NoVAG 1991, siehe Rz 671 ff).

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

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

Neben der Bekanntgabe der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) ist jedenfalls die Sperrsetzung des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank zu veranlassen. Befugte Fahrzeughändler haben die Sperrsetzung über FinanzOnline im Zeitpunkt der Lieferung vorzunehmen (siehe Rz 678). Der Erwerber muss anschließend die Freischaltung des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank beim Finanzamt beantragen, um die Zulassung im Inland bewirken zu können. Das Kraftfahrzeug wird nach erfolgter Zulassung auf den Erwerber wiederum durch das Finanzamt in der Genehmigungsdatenbank gesperrt, da es sich um ein Kraftfahrzeug handelt, welches nicht mit Normverbrauchsabgabe belastet ist.

Beispiel 2:

*Ein Fahrzeughändler aus Oberösterreich liefert ein Kraftfahrzeug in das Gebiet Mittelberg. Dieser Vorgang stellt einen normverbrauchsabgabepflichtigen Tatbestand gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991 dar, **kann jedoch als steuerbefreite Ausfuhrlieferung behandelt werden**. –Da das Gebiet Mittelberg für die Normverbrauchsabgabe gemäß § 1 letzter Satz NoVAG 1991 jedoch nicht zum Inland gehört, kann diese Lieferung wie eine Ausfuhrlieferung behandelt werden (Steuerbefreiung gemäß § 3 Abs. 2 Z 1 NoVAG 1991).*

B.2.1.2. Von der Normverbrauchsabgabe umfasste Kraftfahrzeuge

Rz 503 wird an die mit 1. September 2022 durch BGBl. I Nr. 108/2022 erfolgte Änderung des Anwendungsbereichs des NoVAG 1991 angepasst. Es wird klargestellt, dass leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge (Klasse L6e) nicht der Normverbrauchsabgabe unterliegen.

Rz 503 lautet:

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

- Krafträder und Kraftfahrzeuge mit zwei oder drei Rädern (Klasse L3e, L4e und L5e), jeweils mit einem Hubraum von mehr als 125 Kubikzentimetern;
- ~~Leichte und schwere~~ **Schwere** vierrädrige Kraftfahrzeuge (~~L6e und L7e~~), jeweils mit einem Hubraum von mehr als 125 Kubikzentimetern;
- Personen- und Kombinationskraftwagen (Klasse M1) sowie
- Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg (Klasse N1).

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

Rz 512 wird an die mit 1. September 2022 durch BGBl. I Nr. 108/2022 erfolgte Änderung des Anwendungsbereichs des NoVAG 1991 angepasst. Es wird klargestellt, dass leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge (Klasse L6e) nicht der Normverbrauchsabgabe unterliegen.

Rz 512 lautet:

Unter die Normverbrauchsabgabe fallen auch ~~leichte und schwere~~ vierrädrige Kraftfahrzeuge, welche in die Klassen ~~L6e und L7e~~ einzustufen sind.

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

In der Überschrift vor Rz 522 wird ein Redaktionsversehen korrigiert.

B.2.1.2.4. Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg (Klasse N1)-

In Rz 522 wird eine Klarstellung zu der seit 1. Juli 2021 geltenden Rechtslage ergänzt.

Rz 522 lautet:

~~Zum~~**Seit dem 1. Juli 2021 umfasst der** Anwendungsbereich der Normverbrauchsabgabe ~~kommen~~ auch Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung bis einschließlich 3.500 Kilogramm höchstes zulässiges Gesamtgewicht, also Kraftfahrzeuge der Klasse N1. Dabei handelt es sich beispielsweise um Kastenwagen, Pritschenwagen ("Pick-up") und Kleintransporter.

Rz 523 wird um Präzisierungen hinsichtlich der für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen Rechtslage und der daraus resultierenden Normverbrauchsabgabepflicht von Kraftfahrzeugen der Klasse N1 ergänzt.

Rz 523 lautet:

Kraftfahrzeuge der Klasse N1, **welche bereits** ~~die~~ vor dem 1. Juli 2021 in Österreich, **dem übrigen Unionsgebiet oder aus einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR),** ~~oder dem übrigen Unionsgebiet~~ zugelassen waren und **aufgrund der Einstufung in** ~~nach~~ der Kombinierten Nomenklatur **(8704) bis 30. Juni 2021** nicht der Normverbrauchsabgabe unterlagen, sind grundsätzlich **auch nach dem 1. Juli 2021** nicht

normverbrauchsabgabepflichtig, ~~da sich die auf diese Kraftfahrzeuge anzuwendende Rechtslage nach der Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen unionsweiten Zulassung bestimmt (siehe Rz 930 ff sowie Rz 937).~~ Diese Kraftfahrzeuge sind vor dem 1. Juli 2021 nicht unter den Anwendungsbereich des NoVAG 1991 gefallen, **da sich die auf diese Kraftfahrzeuge für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe anzuwendende Rechtslage nach der Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen unionsweiten Zulassung bestimmt (siehe Rz 930 ff sowie Rz 937).**

Anderes gilt, wenn es aufgrund eines Umbaus der Kraftfahrzeuge zu einer Änderung der Fahrzeugklasse kommt. In diesem Fall kann nicht mehr die Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung herangezogen werden (siehe Rz 440).

~~Anderes gilt für Kraftfahrzeuge der Klasse N1, die ab dem 1. Juli 2021 aus einem Drittstaat in das Inland gebracht werden, – Bei diesen Kraftfahrzeugen ist die Normverbrauchsabgabe nach der Rechtslage im Zeitpunkt der tatsächlichen Tatbestandserfüllung zu bemessen (siehe Rz 935).~~ Da im Zeitpunkt der Erfüllung eines der Tatbestände des § 1 NoVAG 1991 Kraftfahrzeuge der Klasse N1 gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991 normverbrauchsabgabepflichtig sind, entsteht daher grundsätzlich bei Verbringung eines solchen Kraftfahrzeuges ins Inland die Normverbrauchsabgabepflicht.

In Rz 525 wird ein Redaktionsversehen korrigiert.

Rz 525 lautet:

[...]

Es ist jedoch festzuhalten, dass das unvollständige Kraftfahrzeug der Klasse N1 ohne Aufbau nicht ohne weiteres im Inland zulassungsfähig ist, allerdings im Regelfall mit geringem Aufwand in einen zulassungsfähigen Zustand versetzt werden kann. Außerdem ist davon auszugehen, dass ein unvollständiges Kraftfahrzeug mit der Absicht angeschafft wird, dieses nach der Vervollständigung zuzulassen und zu verwenden.

B.2.1.3. Von der Normverbrauchsabgabe nicht umfasste Kraftfahrzeuge

In Rz 528 wird ein Hinweis zur Fundstelle der Liste der historischen Fahrzeuge aufgenommen.

Rz 528 lautet:

Ein historisches Kraftfahrzeug ist ein erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Kraftfahrzeug,

- a) mit Baujahr 1955 oder davor, oder
- b) das älter als 30 Jahre ist und in die vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie approbierte Liste der historischen Kraftfahrzeuge eingetragen ist (§ 131b KFG 1967). **Die Liste der historischen Fahrzeuge wird jährlich überarbeitet und kann über das Kuratorium Historische Mobilität (KHMÖ) bezogen werden. Auf der Webseite des KHMÖ (<https://www.khmoe.at/fahrzeugsuche>) können alle auf der approbierten Liste geführten Fahrzeugmodelle eingesehen werden.**

Die Genehmigung als historisches Kraftfahrzeug ist im Zuge der Prüfung durch die Landesprüfstellen in die Fahrzeugdokumente (Einzelgenehmigungsbescheid, Zulassungsschein) einzutragen (siehe Erlass des BMVIT 190.500/0002-II/ST4/2006). Für die Beurteilung, ob es sich beim konkreten Kraftfahrzeug um ein historisches Kraftfahrzeug handelt welches damit vom Anwendungsbereich der Normverbrauchsabgabe ausgenommen ist, ist diese Eintragung in den Fahrzeugdokumenten maßgeblich.

Zur Information werden die Voraussetzungen für die kraftfahrrechtliche Genehmigung als historisches Kraftfahrzeug hier dargestellt:

Voraussetzung ist neben der Erhaltungswürdigkeit auch der Erhaltungszustand des Kraftfahrzeuges. So müssen die Hauptbaugruppen der Kraftfahrzeuge im Originalzustand erhalten sein. Dazu zählen:

- Motor- und Gemischbildungseinrichtung
- Kraftübertragung
- Radaufhängungen
- Lenkanlage/Lenkstange bei Motorrädern
- Aufbauten

Zeitgenössischer Ersatz gilt als dem originalen Zustand entsprechend, wenn es sich um Zubehör oder Ersatzteile handelt, die in einem Zeitraum von 10 Jahren ab dem Erzeugungsjahr des Kraftfahrzeuges im Handel angeboten wurden (handelsübliches oder werksnahes Zubehör). Für die Originalität solcher Änderungen sind Nachweise durch Literatur, Prospekte, Fotos und dergleichen zu erbringen. Nachträgliche Änderungen am Kraftfahrzeug, die Hauptbaugruppen betreffen und somit den Grundcharakter des Kraftfahrzeuges und dessen technische Konstruktionsmerkmale verändern, führen zu einer Neueinstufung des Kraftfahrzeuges mit dem Baujahr, das dem geänderten Teil zuzuordnen ist. Der Erhaltungszustand ist hinsichtlich der Verkehrs- und Betriebssicherheit nachzuweisen. Im Zuge der Überprüfung wird eine Einstufung des Zustandes vorgenommen. Für die Einstufung als historisches Kraftfahrzeug muss das Kraftfahrzeug zumindest in einem guten Allgemeinzustand (Stufe 3) sein.

B.3.2. Kleinkrafträder

Anpassung an die mit 1. September 2022 durch BGBl. I Nr. 108/2022 erfolgte Änderung des Anwendungsbereichs des NoVAG 1991. In Rz 653 wird klargestellt, dass nunmehr alle mehrspurigen Kleinkraftwagen der Klasse L2e und L6e (Kleinkrafträder) unabhängig von der Größe des Hubraums nicht mehr der Normverbrauchsabgabe unterliegen.

Rz 653 lautet:

Mit der **ab 1. Juli 2021 geltenden** Rechtslage ~~ab 1. Juli 2021~~ (NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021) ~~sind~~**waren** mehrspurige Kleinkraftwagen der Klasse L2e und L6e mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 Kubikzentimetern nicht mehr vom Anwendungsbereich des NoVAG 1991 umfasst und ~~unterliegen~~ **unterlagen** daher auch weiterhin nicht der Normverbrauchsabgabe (siehe Rz 504).

Aufgrund der mit 1. September 2022 in Kraft getretenen Novellierung (BGBl. I Nr. 108/2022), sind mehrspurige Kleinkraftwagen der Klasse L2e und L6e nunmehr gänzlich und unabhängig von der Größe des Hubraums aus dem Anwendungsbereich des NoVAG 1991 ausgenommen.

B.3.8.1.4. Kurzfristige Vermietung

Ergänzung einer Klarstellung zum Entfall der Steuerbefreiung bei fortlaufender bzw. wiederholter Vermietung eines Kraftfahrzeuges an die selbe Person.

Rz 684 lautet:

Befreit sind Kraftfahrzeuge, die zu mehr als 80% der kurzfristigen Vermietung dienen. Damit sind jene Kraftfahrzeuge gemeint, die im Sprachgebrauch als "Leihfahrzeuge" bezeichnet werden (siehe Rz 19). Die Vermietung darf regelmäßig einen Monat nicht übersteigen. **Mehrere aufeinander folgende Vermietungen eines Kraftfahrzeuges an die selbe Person („Kettenvermietungen“) sind für die Beurteilung dieser Frist zusammenzuzählen. [...]**

Vor der Rz 688 wird eine neue Überschrift zu Entwicklungsfahrzeugen eingefügt.

B.3.8.1.8. Entwicklungsfahrzeuge

~~B.3.8.2. Allgemeine Bestimmungen der Steuerbefreiungen für begünstigte Verwendungszwecke~~

In Rz 688 werden Klarstellungen zur Befreiung von Erprobungs- und Entwicklungsfahrzeugen von der Normverbrauchsabgabe aufgenommen. Die bisherige Rz 688 wird unter Rz 689 verschoben.

Rz 688 lautet:

Die Befreiung von der Normverbrauchsabgabe erfolgt in den Fällen des § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 im Wege der Vergütung nach § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991, wobei Voraussetzung ist, dass der begünstigte Verwendungszweck nachgewiesen wird. In diesem Zusammenhang ist auf § 12 der Zulassungsstellenverordnung (ZustV), BGBl. II Nr. 464/1998, hinzuweisen, wonach Anträge auf Zulassung, auf vorübergehende Zulassung oder auf Erteilung von Bewilligungen zur Durchführung von Überstellungsfahrten von Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder Anträge auf Ausgabe von Kennzeichentafeln für eingeschränkte Zulassung, Probefahrten oder für Anhänger mit ausländischem Kennzeichen bei den Zulassungsstellen mit einem Formblatt (Muster nach Anlage 3 der ZustV) einzubringen sind. Der Antragsteller hat die für ihn in Betracht kommenden Rubriken dieses Formblattes vollständig und wahrheitsgetreu auszufüllen, wobei auf dem Antragsformular auch die Erklärung über die beabsichtigte Verwendungsbestimmung des Kraftfahrzeuges (unter Angabe der Kennziffer nach Anlage 4 der ZustV) abzugeben ist.

Die Inanspruchnahme der Befreiung von der Normverbrauchsabgabe für einen begünstigten Verwendungszweck wird somit zur Voraussetzung haben, dass dieser auch im Zulassungsverfahren (Zulassungsschein) angegeben wird, soweit eine Verwendungsbestimmung für diesen begünstigten Zweck vorhanden ist (z. B.

~~gewerbsmäßige Vermietung, Taxigewerbe, Ausflugswagen, Stadtrundfahrten, Mietwagen, oder Gästewagengewerbe).~~

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

Es handelt sich bei Erprobungs- und Entwicklungsfahrzeugen um Kraftfahrzeuge, die aufgrund ihrer Beschaffenheit und Ausstattung, insbesondere mit speziellen Messgeräten, ausschließlich zu Erprobungs- und Entwicklungszwecken verwendet werden können. In der Regel ist eine Benutzung der Straßen des öffentlichen Verkehrs bei diesen Kraftfahrzeugen nur aufgrund einer nach § 34 KFG 1967 erteilten Ausnahmegenehmigung zulässig, es ist eine besondere Lenkberechtigung erforderlich und es müssen Aufzeichnungen geführt werden bzw. müssen die Erprobungs- bzw. Entwicklungsfahrten entsprechend angemeldet werden.

Erprobungs- und Entwicklungsfahrzeuge können aufgrund der fehlenden Marktgängigkeit nicht verkauft werden. Serienfahrzeuge bzw. handelsübliche Kraftfahrzeuge, die aufgrund ihrer Beschaffenheit und Ausstattung auch für den Personen- oder Gütertransport verwendet werden können, sind von der Befreiung nicht umfasst.

Die bisher unter Rz 688 zu findenden Aussagen werden unter der Rz 689 erfasst. Die bisherige Rz 689 wird unter Rz 690 verschoben.

B.3.8.2. Allgemeine Bestimmungen der Steuerbefreiungen für begünstigte Verwendungszwecke

Rz 689 lautet:

~~Die im § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 angeführten Steuerbefreiungen können bei sämtlichen Tatbeständen des § 1 NoVAG 1991 zur Anwendung gelangen. Voraussetzung ist, dass das Kraftfahrzeug für einen oder mehrere begünstigte Verwendungszwecke genutzt wird.~~

Die Befreiung von der Normverbrauchsabgabe erfolgt in den Fällen des § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 im Wege der Vergütung nach § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991, wobei Voraussetzung ist, dass der begünstigte Verwendungszweck nachgewiesen wird. In diesem Zusammenhang ist auf § 12 der Zulassungsstellenverordnung (ZustV), BGBl. II Nr. 464/1998, hinzuweisen, wonach Anträge auf Zulassung, auf vorübergehende Zulassung oder auf Erteilung von Bewilligungen zur Durchführung von Überstellungsfahrten von Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder Anträge auf Ausgabe von Kennzeichentafeln für eingeschränkte Zulassung, Probefahrten oder für Anhänger mit ausländischem Kennzeichen bei den Zulassungsstellen mit einem Formblatt (Muster nach Anlage 3 der ZustV) einzubringen sind. Der Antragsteller hat die für ihn in Betracht kommenden Rubriken dieses Formblattes vollständig und wahrheitsgetreu auszufüllen, wobei auf dem Antragsformular auch die Erklärung über die beabsichtigte Verwendungsbestimmung des Kraftfahrzeuges (unter Angabe der Kennziffer nach Anlage 4 der ZustV) abzugeben ist.

Die Inanspruchnahme der Befreiung von der Normverbrauchsabgabe für einen begünstigten Verwendungszweck wird somit zur Voraussetzung haben, dass dieser auch

im Zulassungsverfahren (Zulassungsschein) angegeben wird, soweit eine Verwendungsbestimmung für diesen begünstigten Zweck vorhanden ist (z.B. gewerbsmäßige Vermietung, Taxigewerbe, Ausflugswagen-, Stadtrundfahrten-, Mietwagen-, oder Gästewagengewerbe).

Die bisher unter Rz 689 zu findenden Aussagen werden nach Korrektur eines Redaktionsversehens unter der Rz 690 erfasst. Die bisherige Rz 690 wird unter Rz 691 verschoben.

Rz 690 lautet:

Da die in § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 angeführten Steuerbefreiungen im Wege der Vergütung nach § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991 gewährt werden, ist bei Erwerb eines Neufahrzeuges bei einem inländischen Fahrzeughändler die Normverbrauchsabgabe grundsätzlich zunächst voll an das zuständige Finanzamt abzuführen. Die steuerbefreite Person kann im Anschluss einen Antrag (Formular NOVA 1 bzw. 2) auf Vergütung nach § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991 beim zuständigen Finanzamt stellen.

Die in § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 angeführten Steuerbefreiungen können bei Erfüllung von sämtlichen Tatbeständen des § 1 NoVAG 1991 zur Anwendung gelangen. Voraussetzung ist, dass das Kraftfahrzeug für einen oder mehrere begünstigte Verwendungszwecke genutzt wird.

Die bisher unter Rz 690 zu findenden Aussagen werden unter der Rz 691 erfasst. Die bisherige Rz 691 wird unter Rz 692 verschoben.

Rz 691 lautet:

In Fällen, in denen die Normverbrauchsabgabe unmittelbar beim Finanzamt zu leisten ist (z. B. innergemeinschaftlicher Erwerb oder erstmalige Zulassung), wird die Steuerpflicht mit dem Vergütungsanspruch kompensiert. Näheres dazu siehe Rz 420.

Da die in § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 angeführten Steuerbefreiungen im Wege der Vergütung nach § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991 gewährt werden, ist bei Erwerb eines Neufahrzeuges bei einem inländischen Fahrzeughändler die Normverbrauchsabgabe grundsätzlich zunächst voll an das zuständige Finanzamt abzuführen. Die steuerbefreite Person kann im Anschluss einen Antrag (Formular NOVA 1 bzw. 2) auf Vergütung nach § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991 beim zuständigen Finanzamt stellen.

Die bisher unter Rz 691 zu findenden Aussagen werden unter der Rz 692 erfasst. Die bisherige Rz 692 wird unter Rz 693 verschoben.

Rz 692 lautet:

Da die Steuerbefreiungen des § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 nur bei Verwirklichung eines der Tatbestände des § 1 NoVAG 1991 angewendet werden, können diese bei Erwerb eines Kraftfahrzeuges, welches im Inland bereits zum Verkehr zugelassen war und somit der Normverbrauchsabgabe unterlag, nicht angewendet werden. Dies ist üblicherweise bei

inländischen Gebrauchtfahrzeugen sowie Kraftfahrzeugen mit einer Tageszulassung der Fall.

Hinsichtlich Kraftfahrzeugen mit einer Tageszulassung gilt dies jedoch nur bis zum Inkrafttreten des § 3 Abs. 2 Z 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 mit 1. Juli 2021. Ab diesem Zeitpunkt sind diese Kraftfahrzeuge von der Normverbrauchsabgabe befreit, womit eine Lieferung oder neuerliche Zulassung dieser Kraftfahrzeuge zu einer neuerlichen Verwirklichung einer der Tatbestände des § 1 NoVAG 1991 führt. Daher sind die Steuerbefreiungen des § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 nunmehr auch auf diese Kraftfahrzeuge anwendbar.

Zur Inanspruchnahme der Steuerbefreiungen nach § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 in Fällen des Leasings siehe Rz 1208, Rz 1210, Rz 1215 sowie Rz 1219.

In Fällen, in denen die Normverbrauchsabgabe unmittelbar beim Finanzamt zu leisten ist (z. B. innergemeinschaftlicher Erwerb oder erstmalige Zulassung), wird die Steuerpflicht mit dem Vergütungsanspruch kompensiert. Näheres dazu siehe Rz 420.

Die bisher unter Rz 692 zu findenden Aussagen werden nach Anpassung von Randziffernverweisen unter der Rz 693 erfasst. Die bisherige Rz 693 wird unter Rz 694 verschoben.

Rz 693 lautet:

Die Steuerbefreiungen des § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 setzen voraus, dass das Kraftfahrzeug vorwiegend (mehr als 80%) für den begünstigten Zweck verwendet wird. Auch Fahrten, die mit dem Betrieb oder die für die Erhaltung des Kraftfahrzeuges unbedingt erforderlich sind (z. B. Fahrten zur Tankstelle oder zur Werkstätte), sind als Verwendungen für die begünstigten Zwecke anzusehen.

Da die Steuerbefreiungen des § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 nur bei Verwirklichung eines der Tatbestände des § 1 NoVAG 1991 angewendet werden, können diese bei Erwerb eines Kraftfahrzeuges, welches im Inland bereits zum Verkehr zugelassen war und somit der Normverbrauchsabgabe unterlag, nicht angewendet werden (siehe Rz 1209 sowie Rz 1215). Dies ist üblicherweise bei inländischen Gebrauchtfahrzeugen sowie Kraftfahrzeugen mit einer Tageszulassung der Fall.

Hinsichtlich Kraftfahrzeugen mit einer Tageszulassung gilt dies jedoch nur bis zum Inkrafttreten des § 3 Abs. 2 Z 2 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 mit 1. Juli 2021. Seit diesem Zeitpunkt sind diese Kraftfahrzeuge von der Normverbrauchsabgabe befreit, womit eine Lieferung oder neuerliche Zulassung dieser Kraftfahrzeuge zu einer neuerlichen Verwirklichung einer der Tatbestände des § 1 NoVAG 1991 führt. Daher sind die Steuerbefreiungen des § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 nunmehr auch auf diese Kraftfahrzeuge anwendbar.

Zur Inanspruchnahme der Steuerbefreiungen nach § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 in Fällen des Leasings siehe Rz 1208, Rz 1210 sowie Rz 1219.

Die bisher unter Rz 693 zu findenden Aussagen werden unter der Rz 694 erfasst. Die bisherige Rz 694 wird unter Rz 695 verschoben. Zudem wird eine Klarstellung in Bezug auf die Befreiung von Erprobungs- und Entwicklungsfahrzeugen angefügt.

Rz 694 lautet:

~~Wird der begünstigte Verwendungszweck beendet, kommt es regelmäßig zu einer (nachträglichen) Steuerpflicht nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 (siehe Rz 445 bis 455).~~

Die Steuerbefreiungen des § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 setzen voraus, dass das Kraftfahrzeug vorwiegend (mehr als 80%) für den begünstigten Zweck verwendet wird. Auch Fahrten, die mit dem Betrieb oder die für die Erhaltung des Kraftfahrzeuges unbedingt erforderlich sind (z.B. Fahrten zur Tankstelle oder zur Werkstätte), sind als Verwendungen für die begünstigten Zwecke anzusehen.

Anderes gilt in Bezug auf nach § 3 Abs. 3 Z 8 NoVAG 1991 befreite Kraftfahrzeuge, die ausschließlich zu Erprobungs- und Entwicklungszwecken durch unternehmerisch tätige Fahrzeughersteller oder Fahrzeugentwickler verwendet werden. Aufgrund des Wortlauts der Befreiungsbestimmung sowie aufgrund der Beschaffenheit und Ausstattung solcher Kraftfahrzeuge, dürfen diese für keine anderen Zwecke verwendet werden.

Die bisher unter Rz 694 zu findenden Aussagen werden unter der Rz 695 erfasst. Die bisherige Rz 695 wird unter Rz 696 verschoben.

Rz 695 lautet:

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

Wird der begünstigte Verwendungszweck beendet, kommt es regelmäßig zu einer (nachträglichen) Steuerpflicht nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 (siehe Rz 445 bis 455).

Die bisher unter Rz 695 zu findenden Aussagen werden unter der Rz 696 erfasst. Die bisherige Rz 696 wird unter Rz 697 verschoben.

Rz 696 lautet:

~~Näheres zur Inanspruchnahme und Durchführung der Vergütung nach § 12 NoVAG 1991, siehe Rz 1200 bis 1221.~~

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

Die bisher unter Rz 696 zu findenden Aussagen werden unter der Rz 697 erfasst. Die bisherige Rz 697 wird unter die neugeschaffene Rz 698 verschoben.

Rz 697 lautet:

~~Näheres zur Befreiung von der Normverbrauchsabgabe für Botschaften, Konsulate, Internationale Organisationen und Diplomaten siehe Rz 350 bis 379.~~

Näheres zur Inanspruchnahme und Durchführung der Vergütung nach § 12 NoVAG 1991, siehe Rz 1200 bis 1221.

Die bisher unter Rz 697 zu findenden Aussagen werden unter der neugeschaffenen Rz 698 erfasst.

Rz 698 (neu) lautet:

Näheres zur Befreiung von der Normverbrauchsabgabe für Botschaften, Konsulate, Internationale Organisationen und Diplomaten siehe Rz 350 bis 379.

Randzahlen 6989 bis 749: *derzeit frei*

In der Überschrift über Rz 815 wird ein Redaktionsversehen korrigiert.

B.5.3.3. Fahrzeugimport aus ~~dem~~ einem Drittland

Rz 816 wird durch eine Klarstellung zu der bei Import und Zulassung eines Kraftfahrzeuges aus einem Drittland für die Bemessung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen Rechtslage ergänzt sowie ein Verweis zu Rz 935 aufgenommen. Zudem wird ein Beispiel zur Rückrechnung auf den Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) aufgenommen.

Rz 816 lautet:

Für Gebrauchtfahrzeuge, die aus Drittländern in das Inland gebracht werden, besteht keine Regelung im Sinne des § 6 Abs. 8 NoVAG 1991. Bei Gebrauchtfahrzeugen, die aus einem Drittland importiert werden, ist die Normverbrauchsabgabe grundsätzlich nach der Rechtslage im Zeitpunkt der Tatbestandsverwirklichung (Zeitpunkt der Lieferung durch inländischen Fahrzeughändler bzw. Zeitpunkt der Zulassung im Inland bei Privatimport) zu bemessen (siehe Rz 935).

~~Das Vereinigte Königreich hat mit Ablauf des 31. Jänner 2020 (Übergangsperiode bis 31. Dezember 2020) die Europäische Union verlassen, womit es nunmehr als Drittland anzusehen ist. Alle Kraftfahrzeuge, die aus diesem Gebiet importiert werden (unabhängig vom Erstzulassungsdatum), sind daher der Rechtslage im Zeitpunkt der Tatbestandsverwirklichung zu unterwerfen.~~

Beispiel:

***Eine Privatperson erwirbt und importiert im November 2023 einen Personenkraftwagen von einem Fahrzeughändler aus der Schweiz um einen Kaufpreis von 18.000 Euro (netto).
Der Personenkraftwagen wird am 25. November 2023 in Österreich zugelassen.
Erstmals wurde das Kraftfahrzeug am 25. Jänner 2019 in der Schweiz zugelassen.***

Da es sich um ein Kraftfahrzeug handelt, welches aus einem Drittland in das Inland gebracht wurde, ist die Steuer nach der Rechtslage im Zeitpunkt der Zulassung im Inland (Tatbestandsverwirklichung) zu bemessen.

Der inländische Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert beträgt 28.000 Euro (brutto - inkl. Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente).

Da für die Beurteilung der maßgeblichen Bemessungsgrundlage der geleistete Kaufpreis dem Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert auf Nettobasis gegenüberzustellen ist, muss die im Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert enthaltene Umsatzsteuer und Normverbrauchsabgabe ausgedient werden. Dabei ist zu beachten, dass die enthaltene Normverbrauchsabgabe nach der Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung des Kraftfahrzeuges berechnet wurde.

Kaufpreis (netto): 18.000 €

Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (brutto – inkl. USt und NoVA): 28.000 €

Erstzulassung in der Schweiz: 25. Jänner 2019

Zulassung in Österreich: 25. November 2023

CO₂-Emissionswert (WLTP): nicht bekannt

CO₂-Emissionswert (NEFZ): 135 g/km

Leistung: 125 kW

Rückrechnung Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert von Brutto auf Netto:

Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (brutto)		28.000,00 Euro
plus Abzugsposten*		150,00 Euro
<hr/>		
Zwischensumme (brutto)		28.150,00 Euro
<p>* Berechnung Abzugsposten: Da die im Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (brutto) enthaltene Normverbrauchsabgabe für den Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung des Kraftfahrzeuges berechnet wurde, ist hinsichtlich des Abzugspostens die Wertentwicklung des Fahrzeuges zu berücksichtigen. Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Abzugsbetrag um ein Achtel reduziert. Da seit 25. Jänner 2019 bereits vier ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich am 25. November 2023), werden vier Achtel des Abzugsbetrags berücksichtigt.</p> <p>Abzugsbetrag aliquotiert: $(300 \text{ €} / 8) \times 4 = 150,00 \text{ €}$</p>		
Zwischensumme (brutto)		28.150,00 Euro
minus darin enthaltene USt	$(28.150 / 1,29^{**}) \times 20\%$	- 4.364,34 Euro
minus darin enthaltene NoVA (9%)*	$(28.150 / 1,29^{**}) \times 9\%$	- 1.963,95 Euro
<hr/>		
Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (netto)		21.821,71 Euro

*** Berechnung der enthaltenen NoVA: Da die im Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (brutto) enthaltene Normverbrauchsabgabe für den Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung des**

Kraftfahrzeuges berechnet wurde, ist auch bei der Rückrechnung die Rechtslage im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung des Kraftfahrzeuges heranzuziehen.

$$(135 \text{ g/km} - 90 \text{ g/km}) / 5 = 9\%$$

**** 1,29 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 9% Normverbrauchsabgabe**

Da der Kaufpreis (netto) (18.000 €) geringer ist als der inländische Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (netto - ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) (21.821,71 €), ist der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (netto) grundsätzlich für die Bemessung der Normverbrauchsabgabe heranzuziehen.

Berechnung Normverbrauchsabgabe:

Bemessungsgrundlage (netto):	21.821,71 Euro
NoVA-Satz: $(250 \text{ g/km}^* - 102 \text{ g/km}) / 5 = 29,6$	30%
<hr/>	
= NoVA Grundbetrag	6.546,51 Euro
plus Malus	+ 5.600,00 Euro
$(250 \text{ g/km}^* - 170 \text{ g/km}) = 80 \text{ g/km}; 80 \times 70 \text{ Euro} = 5.600 \text{ Euro}$	
minus Abzugsposten	- 350,00 Euro
<hr/>	
= zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	11.796,51 Euro

*** Ersatzberechnung CO₂-Emissionswert: Da nach der Rechtslage im Zeitpunkt der Zulassung im Inland (Tatbestandsverwirklichung) (November 2023) der WLTP-Wert der CO₂-Emissionen für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblich ist, dieser allerdings nicht vorliegt, bestimmt sich der CO₂-Emissionswert mit dem zweifachen Kilowatt-Wert der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt (siehe Rz 920).**

125 kW x 2 = 250 g/km (anzusetzender CO₂-Emissionswert)

B.5.4. Besondere Fälle

B.5.4.1. Kraftfahrzeuge der Klasse N1

Rz 818 wird durch eine Unterüberschrift und Untergliederungen neu strukturiert.

Bemessungsgrundlage bei unvollständigen Kraftfahrzeugen (der Klasse N1)

Rz 818 lautet:

Wird ein unvollständiges Kraftfahrzeug (Fahrgestell) der Klasse N1 an einen Endkunden geliefert, handelt es sich zwar um ein Kraftfahrzeug im Sinne des Kraftfahrrechtes, allerdings ist es nicht zulassungsfähig. Deshalb wird mit der Lieferung zwar ein normverbrauchsabgabepflichtiger Tatbestand verwirklicht, das Kraftfahrzeug kann in der Regel aber nicht zugelassen werden (siehe Rz 524 ff).

Es ist davon auszugehen, dass ein unvollständiges Kraftfahrzeug (Fahrgestell) der Klasse N1 mit der Absicht erworben wird, durch einen Aufbau den Zustand der Zulassungs- und Gebrauchsfähigkeit zu erreichen.

Die Bemessungsgrundlage kann aufgrund folgender gleichwertiger Methoden ermittelt werden:

1. ~~Deshalb ist der~~ Zur Bemessungsgrundlage (geleistetes Entgelt ohne Umsatzsteuerkomponente des unvollständigen Kraftfahrzeuges (siehe Rz 801 ff)) **ist** jener Nettobetrag hinzuzurechnen, der dem Endkunden in Rechnung gestellt werden würde, um einen zulassungsfähigen Zustand herzustellen.
2. Ist der konkrete Nettobetrag nicht ermittelbar, kann zur Bestimmung dieses Wertes beispielsweise der Wert eines vergleichbaren Kraftfahrzeuges, welches ab Werk mit einem Aufbau (z.B. Pritsche) vervollständigt wurde, herangezogen werden. Vergleichbarkeit liegt im Zusammenhang mit dem unvollständigen Kraftfahrzeug (Fahrgestell) der Klasse N1 beispielsweise bei selber Motorisierung, Ausstattung und Zubehör vor.
3. Alternativ kann die Erhöhung des Wertes (Bemessungsgrundlage) des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) auch pauschal mit 5% des Wertes des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) erfolgen, da dies den durchschnittlichen zu erwartenden Mehrkosten des Kraftfahrzeuges im zulassungsfähigen Zustand entspricht.

~~Diese Methoden sind als gleichwertig zu betrachten.~~

Für Beispiele zur Bemessungsgrundlage sowie Informationen hinsichtlich der Zur Berechnung des Tarifs bei unvollständigen Kraftfahrzeugen der Klasse N1 siehe Rz 908 f.

Rz 819 wird durch eine Unterüberschrift und Untergliederungen neu strukturiert.

Rz 819 lautet:

Bemessungsgrundlage bei vervollständigten Kraftfahrzeugen (der Klasse N1)

Die Bemessungsgrundlage kann aufgrund folgender gleichwertiger Methoden ermittelt werden:

1. Bei der Lieferung eines vervollständigten Kraftfahrzeuges der Klasse N1 (siehe Rz 524) ist als Bemessungsgrundlage das geleistete Entgelt (siehe Rz 801) des endgültigen, zulassungsfähigen Kraftfahrzeuges ohne Umsatzsteuerkomponente heranzuziehen. Es sind alle mit dem Erwerb zusammenhängenden Lieferungen und Leistungen (Fahrgestell, Aufbau) miteinzubeziehen. Jener Teil des Aufbaus des Kraftfahrzeuges, der keinen Zusammenhang mit der Funktion des Kraftfahrzeuges hat und keine Serienausstattung darstellt, kann von der Bemessungsgrundlage abgezogen werden (siehe Rz 821~~2~~). 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.
2. Um eine Gleichbehandlung sicherzustellen, Verwaltungslasten zu vermeiden und ungewollte Umgehungsstrukturen zu verhindern, kann eine vereinfachte Ermittlung der Bemessungsgrundlage angewendet werden. Zur Berücksichtigung jenes Anteils des Aufbaus, der der Normverbrauchsabgabe unterliegt, kann dem Nettokaufpreis des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) ein Aufschlag von 5% hinzugerechnet werden. Damit wird der normverbrauchsabgabepflichtige Wert des Aufbaus pauschal berücksichtigt. In diesem Fall sind jedoch keine weiteren

Abzüge dahingehend vorzunehmen. Voraussetzung ist, dass die Bemessungsgrundlage des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) nachgewiesen werden kann.

3. Daneben besteht die Möglichkeit, zur Ermittlung der Bemessungsgrundlage beispielsweise den Wert eines vergleichbaren Kraftfahrzeuges, welches ab Werk mit einem Aufbau (z.B. Pritsche) vervollständigt wurde, heranzuziehen. Vergleichbarkeit liegt im Zusammenhang mit dem vervollständigten Kraftfahrzeug der Klasse N1 beispielsweise bei selber Motorisierung, Ausstattung und Zubehör vor.

~~Diese Methoden sind als gleichwertig zu betrachten.~~

Für Beispiele zur Bemessungsgrundlage sowie Informationen hinsichtlich der Zur Berechnung des Tarifs bei vervollständigten Kraftfahrzeugen der Klasse N1 siehe Rz 910.

Rz 822 wird um einen Aufzählungspunkt erweitert.

Rz 822 lautet:

Aufbauten, Ausstattung und Zubehör, welche in keinerlei Zusammenhang mit der Funktion als Kraftfahrzeug stehen und entsprechend nicht Teil der Bemessungsgrundlage der Normverbrauchsabgabe sind, sind unter anderem:

- Abschleppaufnahmen (z.B. Hub-Brillen)
- Aufbau-Kühlsysteme und mit der Kühlung im Zusammenhang stehende Vorrichtungen bei Kühlkofferaufbauten
- Dachkoffer
- Elektrische Einstiegstufe
- Heckleiter
- Hubsteiger und Arbeitsbühnen sowie damit in Zusammenhang stehende Vorrichtungen
- Innenausbau von Kastenwägen oder Kofferaufbauten (Kühlung, Werkstatt, Regalsysteme)
- Kofferklappe
- Kranaufbauten sowie damit in Zusammenhang stehende Vorrichtungen
- Ladebordwände (hydraulisch)
- Leiterträger
- Mit der Kippfunktion im Zusammenhang stehende Vorrichtungen bei Kipper-Aufbauten
- Plexiglastrennwand auf Trenngitter
- Plangestell auf einer Pritsche
- Pumpen und Hakengeräte sowie damit in Zusammenhang stehende Vorrichtungen
- Reinigungs- und Räumgeräte sowie Winterdienstausrüstung (z.B. Schneepflug, Streuer, Winterdiensthydraulik)
- **Rollstuhllift**
- Scheibe in Trennwand
- Schutzgitter für Fenster im Laderaum
- Schwerlastträgeraufbauten

- Sicherheitsschlösser
- Stabilisierungsstützen (zum Stabilisieren des abgestellten Kraftfahrzeuges)
- Sonstige Arbeitsmaschinen
- Trennwand / Trenngitter
- Verkleidung für Laderaum
- Werkzeugbox, Transportboxen, Unterflurboxen
- Zusatzfenster

Aufbauten, Ausstattung und Zubehör, welche nicht Teil der Bemessungsgrundlage für die Normverbrauchsabgabe sind, können auch nicht Teil der Bemessungsgrundlage einer Vergütung sein.

B.5.4.2. Wohnmobile / Reisemobile

Rz 826 wird um einen Aufzählungspunkt erweitert.

Rz 826 lautet:

Ausstattung und Zubehör eines Reisemobiles, das keinerlei Zusammenhang mit der Funktion als Kraftfahrzeug hat, kann von der Bemessungsgrundlage der Normverbrauchsabgabe ausgenommen werden, wenn es getrennt in Rechnung gestellt wird und nicht zur Basisausstattung gehört. Beim Aussteller einer Rechnung muss es sich um einen Unternehmer handeln. Dieser muss jedoch kein befugter Fahrzeughändler sein.

Dies ist zum Beispiel: Elektrische Einstiegstufe, Heckleiter, Dachkoffer, Kofferklappe, Zusatzfenster, Dachhaube, Wohnraum-Klimaanlage, Sonnenmarkise, Sat-Anlage mit TV, Solaranlage mit einer weiteren Wohnraumbatterie, Sicherheitsschlösser, Stabilisierungsstützen (zum Stabilisieren des abgestellten Kraftfahrzeuges), Außendusche, Safe, SOG-Entlüftung (WC-Absaugung), Isolierung des Abwassertanks, Gassteckdose (Außenanschluss für Grill), Zusatzsteckdosen, Gasflaschenumschaltautomatik, Isoliermatten und Isoliervorhänge, Insektenschutz im Wohnbereich, Aufpreis für verbesserte Komfortausstattung im Wohnbereich (Duschausbauten, textile Mehrausstattung, Lederausstattung, größerer Kühlschrank, stärkere Heizung, Zusatzdachlüfter, Zusatzbeleuchtung, Zusatzbett, Zusatzheizung, Zusatzkofferklappen, Zusatzsteckdosen, Zusatzverkabelungen), **Rollstuhllift**, Backofen, Mikrowelle, Rollläden und Rollos, Staubsaugeranlage, Stromgenerator und Solaranlage.

B.6.1.1. Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 und Z 2 (§ 6 Abs. 1 NoVAG 1991)

Rz 900 wird an die mit 1. September 2022 durch BGBl. I Nr. 108/2022 erfolgte Änderung des Anwendungsbereichs des NoVAG 1991 angepasst sowie ein Verweis zur zukünftigen Anpassung der Tarifberechnung ergänzt.

Rz 900 lautet:

Für Krafträder sowie für leichte und schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge, mit einem Hubraum von mehr als 125 Kubikzentimetern (Klasse L3e bis L7e), errechnet sich der Steuersatz in Prozent nach der folgenden Formel:

$$\text{Steuersatz in \%} = \frac{\text{CO}_2\text{-Emissionswert in g/km} - 55 \text{ g/km}}{4}$$

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,50 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt 30%.

Beginnend ab 1. Jänner 2024 wird der CO₂-Abzugsbetrag laufend gesenkt. Siehe dazu Rz 925.

Leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge der Klasse L6e sind seit 1. September 2022, aufgrund der Änderung durch das BGBl. I Nr. 108/2022, vom Anwendungsbereich des NoVAG 1991 ausgenommen (siehe Rz 512).

B.6.1.2. Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 3 (§ 6 Abs. 2 NoVAG 1991)

In Rz 902 wird ein Verweis zur jährlichen Anpassung der Tarifberechnung ergänzt.

Rz 902 lautet:

Für Personen- und Kombinationskraftwagen (Klasse M1) errechnet sich der Steuersatz in Prozent nach der folgenden Formel:

$$\text{Steuersatz in \%} = \frac{\text{CO}_2\text{-Emissionswert in g/km} - 112 \text{ g/km}}{5}$$

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,50 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt 50%.

Näheres zu den jährlichen Wertänderungen (beginnend mit 1. Jänner 2022 und letztmalig mit 1. Jänner 2024) beim CO₂-Abzugsbetrag, Malusgrenzwert, Malusbetrag sowie Höchststeuersatz siehe Rz 926.

B.6.1.2. Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 3 (§ 6 Abs. 2 NoVAG 1991)

In Rz 904 wird das Beispiel, zwecks Klarstellung zur für die Bemessung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen Rechtslage bei Import und Zulassung eines Kraftfahrzeuges aus einem Drittland, angepasst.

Rz 904 lautet:

Von der errechneten Steuer ist der Abzugsposten in Höhe von 350 Euro abzuziehen. Die Berechnung kann zu keiner Steuergutschrift führen.

Beispiel:

Die Bemessungsgrundlage für einen im Juli 2021 **aus einem Drittland** eigenimportierten **und in Österreich zugelassenen Pkw aus einem Drittland** beträgt 6.000 Euro, der CO₂-Ausstoß 130 g/km (**WLTP**).

$$\text{Berechnung Steuersatz: } \frac{130 \text{ g/km} - 112 \text{ g/km}}{5} = 3,6 = 4 \%$$

$$6.000 \text{ Euro} \times 4\% = 240 \text{ Euro} - 350 \text{ Euro (Abzugsposten)} = -110 \text{ („Gutschrift“)}$$

Da der Abzugsposten aber zu keiner Gutschrift führen kann, beträgt die Normverbrauchsabgabe Null.

B.6.1.3. Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 (§ 6 Abs. 3 NoVAG 1991)

In Rz 905 wird um einen Verweis zur jährlichen Anpassung der Tarifberechnung ergänzt.

Rz 905 lautet:

Für Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg (Klasse N1) errechnet sich der Steuersatz in Prozent nach der folgenden Formel:

$$\text{Steuersatz in \%} = \frac{\text{CO}_2\text{-Emissionswert in g/km} - 165 \text{ g/km}}{5}$$

Die errechneten Prozentsätze sind kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden (daher bis 0,49 abrunden, ab 0,50 aufrunden).

Der Höchststeuersatz beträgt 50%.

Für die jährlichen Wertänderungen (beginnend mit 1. Jänner 2022 und letztmalig mit 1. Jänner 2024) beim CO₂-Abzugsbetrag, Malusgrenzwert, Malusbetrag sowie beim Höchststeuersatzes siehe Rz 927.

Rz 908 wird durch Unterüberschriften und Untergliederungen neu strukturiert. Zudem wird eine Information bei Heranziehung des Minimalwertes des WLTP CO₂-Ausstoßes der Interpolationsfamilie eines Fahrzeugtyps ergänzt.

Rz 908 lautet:

Tarifberechnung bei unvollständigen Kraftfahrzeugen (Fahrgestelle) der Klasse N1

Wird ein unvollständiges Kraftfahrzeug (Fahrgestell) der Klasse N1 an einen Endkunden geliefert, handelt es sich zwar um ein Kraftfahrzeug im Sinne des Kraftfahrrechtes, allerdings ist es nicht zulassungsfähig. Deshalb wird mit der Lieferung zwar ein normverbrauchsabgabepflichtiger Tatbestand verwirklicht, das Kraftfahrzeug kann in der Regel aber nicht zugelassen werden (siehe Rz 524 ff).

Es ist davon auszugehen, dass ein unvollständiges Kraftfahrzeug (Fahrgestell) der Klasse N1 mit der Absicht erworben wird, durch einen Aufbau den Zustand der Zulassungs- und Gebrauchsfähigkeit zu erreichen. Es ist daher für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe der CO₂-Ausstoß des unvollständigen Kraftfahrzeuges

(Fahrgestell) der Klasse N1 entsprechend dem zulassungsfähigen Zustand erhöht anzusetzen.

Der für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgebliche CO₂-Emissionswert kann aufgrund folgender gleichwertiger Methoden ermittelt werden:

1. Ist der CO₂-Emissionswert des konkreten Kraftfahrzeuges im zulassungsfähigen Zustand nicht bekannt, kann zur Ermittlung dieses Wertes beispielsweise der Wert eines vergleichbaren Kraftfahrzeuges, welches ab Werk mit einem Aufbau (z.B. Pritsche) vervollständigt wurde, herangezogen werden. Vergleichbarkeit liegt im Zusammenhang mit dem unvollständigen Kraftfahrzeug (Fahrgestell) der Klasse N1 beispielsweise bei selber Motorisierung, Ausstattung und Zubehör vor.
2. Alternativ kann die Erhöhung des Wertes (CO₂-Ausstoß) des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) auch pauschal mit 5% des Wertes des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) erfolgen, da dies dem durchschnittlich zu erwartenden zusätzlichen CO₂-Ausstoß des Kraftfahrzeuges im zulassungsfähigen Zustand entspricht. Voraussetzung für diese Methode ist, dass der CO₂-Emissionswert des konkreten unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) bekannt ist (siehe Rz 909).
3. Weiters kann für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe als maßgeblicher CO₂-Emissionswert auch der Minimalwert des WLTP CO₂-Ausstoßes der Interpolationsfamilie eines Fahrzeugtyps, pauschal um 5% erhöht, herangezogen werden. Dieser entspricht dem durchschnittlich zu erwartenden CO₂-Emissionswert des Kraftfahrzeuges im zulassungsfähigen Zustand. **Zu beachten ist allerdings, dass der Wert grundsätzlich nur anwendbar ist, wenn dieser auch in der Genehmigungsdatenbank im Feld Reserve 03 (NoVA CO₂) erfasst wurde. Die vollständige Kodifizierung der Interpolationsfamilie im COC-Papier wird als ausreichend angesehen, um diese Methode zur Ermittlung des maßgeblichen CO₂-Wertes anzuwenden. Eine fehlende Eintragung des CO₂-Minimalwertes der Interpolationsfamilie im COC-Papier ist somit nicht schädlich.**

~~Diese Methoden sind als gleichwertig zu betrachten.~~

Zur Bemessungsgrundlage bei unvollständigen Kraftfahrzeugen der Klasse N1 siehe Rz 818.

Beispiele zur Ermittlung der Bemessungsgrundlage sowie des für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen CO₂-Emissionswertes bei unvollständigen Kraftfahrzeugen:

[...]

Rz 909 wird um eine Klarstellung zur Ermittlung des für unvollständige Kraftfahrzeuge der Klasse N1 für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen Wertes ergänzt.

Rz 909 lautet:

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit zur Ermittlung des für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen Wertes über die Erhöhung des CO₂-Ausstoßes des unvollständigen Kraftfahrzeuges um 5%, nur dann, wenn der Wert für das konkrete unvollständige Kraftfahrzeug bekannt ist. Ist daher kein CO₂-Wert für das unvollständige Kraftfahrzeug im COC-Papier eingetragen, besteht diese Möglichkeit grundsätzlich nicht.

Eine Ermittlung des CO₂-Wertes auf Grundlage des § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 scheidet für Kraftfahrzeuge, die im sogenannten Light-Duty-Verfahren (Euro 6) homologiert werden aus (siehe Rz 920 f), da der CO₂-Wert des unvollständigen Kraftfahrzeuges der Klasse N1 für eine Heranziehung der Pauschalierungsmethode bekannt sein muss.

Für im Light-Duty-Verfahren (Euro 6) homologierte Kraftfahrzeuge (**Kraftfahrzeuge mit einer Bezugsmasse bis 2.840 Kilogramm**) liegt in der Regel ein CO₂-Wert nach dem WLTP-Messverfahren vor. Es besteht daher jedenfalls die Möglichkeit zur Ermittlung des für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen Wertes über die Erhöhung des CO₂-Ausstoßes des unvollständigen Kraftfahrzeuges um 5%. Daneben kann zur Ermittlung dieses Wertes der Wert eines vergleichbaren Kraftfahrzeuges, welches ab Werk mit einem Aufbau (z.B. Pritsche) vervollständigt wurde, herangezogen werden. Vergleichbarkeit liegt im Zusammenhang mit dem unvollständigen Kraftfahrzeug beispielsweise bei selber Motorisierung, Ausstattung und Zubehör vor. Alternativ kann als maßgeblicher CO₂-Emissionswert der Minimalwert des WLTP CO₂-Ausstoßes der Interpolationsfamilie eines Fahrzeugtyps, pauschal um 5% erhöht, herangezogen werden.

Ist ein CO₂-Emissionswert in den Fahrzeugdokumenten eingetragen, besteht keine Möglichkeit den CO₂-Wert über die Ersatzberechnung anhand der Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt zu ermitteln.

Hingegen Für Kraftfahrzeuge, die ~~hingegen~~ **liegt für** im Heavy-Duty-Verfahren (Euro VI) homologierte Kraftfahrzeuge (**Kraftfahrzeuge mit einer Bezugsmasse über 2.840 Kilogramm**) homologiert werden, liegt in der Regel kein CO₂-Wert nach dem WLTP Messverfahren vor, weshalb für diese Kraftfahrzeuge die Ersatzberechnung **mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt** ~~nach der Motorleistung~~ zur Anwendung kommt (siehe Rz 920).

Rz 910 wird durch Unterüberschriften und Untergliederungen neu strukturiert.

Tariffberechnung bei vervollständigten Kraftfahrzeugen der Klasse N1

Rz 910 lautet:

Der für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgebliche CO₂-Emissionswert kann aufgrund folgender gleichwertiger Methoden ermittelt werden:

1. Bei vervollständigten Kraftfahrzeugen der Klasse N1 (siehe Rz 524) kann der CO₂-Ausstoß hinsichtlich jenes Teil des Aufbaus der Kraftfahrzeuge, der keinen Zusammenhang mit der Funktion der Kraftfahrzeuge hat und keine Serienausstattung darstellt, verringert werden, wobei dies ausschließlich durch den Hersteller oder dessen Bevollmächtigten erfolgen kann und durch diesen belegt werden muss.
Um eine Gleichbehandlung sicherzustellen, Verwaltungslasten zu vermeiden und ungewollte Umgehungsstrukturen zu verhindern, kann eine vereinfachte Ermittlung des für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen CO₂-Ausstoßes angewendet werden. Zur Berücksichtigung jenes Anteils des Aufbaus, der der Normverbrauchsabgabe unterliegt, kann dem CO₂-Ausstoß des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) ein Aufschlag von 5% hinzugerechnet werden. Damit wird die Erhöhung des CO₂-Ausstoßes durch den Aufbau pauschal berücksichtigt. In diesem Fall sind jedoch keine weiteren Abzüge dahingehend

vorzunehmen. Voraussetzung ist, dass der CO₂-Ausstoß des unvollständigen Kraftfahrzeuges (Fahrgestell) bekannt ist.

2. Daneben besteht die Möglichkeit, zur Ermittlung des für die Tarifberechnung maßgeblichen Wertes beispielsweise den Wert eines vergleichbaren Kraftfahrzeuges, welches ab Werk mit einem Aufbau (z.B. Pritsche) vervollständigt wurde, heranzuziehen. Vergleichbarkeit liegt im Zusammenhang mit dem vervollständigten Kraftfahrzeug der Klasse N1 beispielsweise bei selber Motorisierung, Ausstattung und Zubehör vor.
3. Für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe kann als maßgeblicher CO₂-Emissionswert alternativ auch der Minimalwert des WLTP CO₂-Ausstoßes der Interpolationsfamilie eines Fahrzeugtyps, pauschal um 5% erhöht, herangezogen werden. Dieser entspricht dem durchschnittlich zu erwartenden CO₂-Emissionswert des Kraftfahrzeuges im zulassungsfähigen Zustand.

~~Diese Methoden sind als gleichwertig zu betrachten.~~

Zur Bemessungsgrundlage bei vervollständigten Kraftfahrzeugen der Klasse N1 siehe Rz 819.

Beispiele zur Ermittlung der Bemessungsgrundlage sowie des CO₂-Emissionswertes bei vervollständigten Kraftfahrzeugen:

[...]

B.6.1.5. Maßgeblicher CO₂-Emissionswert für ein Kraftfahrzeug gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 (§ 6 Abs. 5 NoVAG 1991)

In Rz 914 erfolgt eine Klarstellung hinsichtlich des für Kraftfahrzeuge der Klasse N1 maßgeblichen CO₂-Emissionswertes.

Rz 914 lautet:

Bei Kraftfahrzeugen der Klasse gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991 ist somit für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe jedenfalls primär der in der Genehmigungsdatenbank im Feld Reserve 03 (NoVA CO₂) erfasste Wert heranzuziehen. Dies unabhängig davon, ob es sich bei diesem Wert um den tatsächlichen CO₂-Ausstoß nach dem WLTP-Messzyklus des konkreten Kraftfahrzeuges handelt, ob es sich um einen nach den obigen Ausführungen (siehe Rz 908 ff) ermittelten Wert handelt oder ob es sich, aufgrund des Nichtvorliegens von CO₂-Emissionswerten, um den über die Ersatzberechnung (Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt - siehe Rz 920 f) ermittelten und im Feld Reserve 03 (NoVA CO₂) erfassten Wert handelt.

Ist im Feld Reserve 03 (NoVA CO₂) kein Wert erfasst, ist der in der Genehmigungsdatenbank erfasste tatsächliche CO₂-Ausstoß nach dem WLTP-Messzyklus des konkreten Kraftfahrzeuges für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe heranzuziehen.

Werden allerdings die CO₂-Emissionen des Kraftfahrzeuges gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991 nicht nach dem WLTP-Messzyklus, sondern ausschließlich nach dem NEFZ-

Messzyklus ermittelt (**auslaufende Serien**), sind die nach dem NEFZ-Messzyklus ermittelten Werte maßgeblich (siehe Rz 915 ff).

Liegt überhaupt kein CO₂-Emissionswert vor, **weder nach dem WLTP- noch nach dem NEFZ-Messzyklus (für auslaufende Serien)**, wird der CO₂-Emissionswert ersatzweise mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt angenommen (siehe Rz 920 f).

In Rz 915 wird ein Verweis zu einer näheren Definition von Kraftfahrzeugen einer auslaufenden Serie aufgenommen.

Rz 915 lautet:

Werden für ein Kraftfahrzeug zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg (Klasse N1) die CO₂-Emissionen nicht nach dem WLTP-Messzyklus, sondern ausschließlich nach dem NEFZ-Messzyklus ermittelt (auslaufende Serien), sind die nach dem NEFZ-Messzyklus ermittelten Werte maßgeblich. **Näheres zur Definition eines Kraftfahrzeuges einer auslaufenden Serie, siehe Rz 1332.**

In Rz 923 und Rz 924 erfolgt eine Klarstellung zur Berechnung des CO₂-Malus bei Anwendung der Wahlmöglichkeit für Wohnmobile der Aufbauart „SA“. Zudem wird ein Redaktionsfehler in der Überschrift korrigiert.

B.6.1.6.4. Wohnmobile der Aufbauart „SA“

Rz 923 lautet:

Für Wohnmobile der Aufbauart „SA“ laut Typenschein, Einzelgenehmigungsbescheid oder EG- bzw. EU-Übereinstimmungsbescheinigung, jeweils gemäß Abschnitt III des KFG 1967, kann der CO₂-Emissionswert, welcher der Berechnung ~~des Steuersatzes~~ nach § 6 Abs. 2 NoVAG 1991 zugrunde liegt, wahlweise mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt angenommen werden.

Es besteht daher die Wahlmöglichkeit für die Berechnung ~~des Steuersatzes~~ **der Normverbrauchsabgabe** entweder ~~nach dem~~ **den gemessenen** CO₂-Emissionswert für Kraftfahrzeuge oder ~~nach der~~ **die** Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt multipliziert mit zwei **heranzuziehen. Bei Ausübung der Wahlmöglichkeit nach § 6 Abs. 6 Z 4 NoVAG 1991 ist die Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt multipliziert mit zwei für die Berechnung des prozentuellen Steuersatzes und des CO₂-Malus zu Grunde zu legen.** Liegen für Wohnmobile der Aufbauart „SA“ keine CO₂-Emissionswerte vor, ist davon auszugehen, dass die Wahlmöglichkeit nach § 6 Abs. 6 Z 4 NoVAG 1991 ausgeübt wird.

Rz 924 lautet:

Der Steuersatz **in Prozent** für Wohnmobile der Aufbauart „SA“ errechnet sich nach der folgenden Formel:

[...]

B.6.1.7. Wertänderungen des Tarifs (§ 6 Abs. 7 NoVAG 1991)

Rz 925 wird an die mit 1. September 2022 durch BGBl. I Nr. 108/2022 erfolgte Änderung des Anwendungsbereichs des NoVAG 1991 angepasst.

Rz 925 lautet:

Bei Krafträdern sowie bei ~~leichten und~~ schweren vierrädrigen Kraftfahrzeugen, mit einem Hubraum von mehr als 125 Kubikzentimetern (Klasse ~~L3e bis L7e~~ **L3e, L4e, L5e sowie L7e**), vermindert sich beginnend ab 1. Jänner 2024 der Wert 55 g alle zwei Jahre jeweils um den Wert zwei.

In Rz 928 werden Beispiele zur Anwendung der Übergangsregelung aufgenommen.

Rz 928 lautet:

Für Kraftfahrzeuge, für die ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag vor dem 1. Dezember eines Jahres abgeschlossen wurde und deren Lieferung gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991 oder deren innergemeinschaftlicher Erwerb gemäß § 1 Z 2 NoVAG 1991 vor dem 1. April des Folgejahres erfolgt, können die bis zum 31. Dezember eines Jahres geltenden Werte weiter angewendet werden.

Beispiele:

- 1. Ein Kraftfahrzeug wird am 10. Februar 2023 durch einen inländischen Fahrzeughändler an einen Endkunden in Österreich geliefert. Der unwiderrufliche schriftliche Kaufvertrag für diesen Erwerbsvorgang wurde am 23. Oktober 2022 abgeschlossen.
Die Normverbrauchsabgabe für diese steuerbare Lieferung ist anhand der bis 31. Dezember 2022 geltenden Werte zu berechnen.**
- 2. Ein Kraftfahrzeug wird am 19. März 2024 durch einen inländischen Fahrzeughändler an einen Endkunden in Österreich geliefert. Der unwiderrufliche schriftliche Kaufvertrag für diesen Erwerbsvorgang wurde bereits am 10. November 2022 abgeschlossen.
Die Normverbrauchsabgabe für diese steuerbare Lieferung ist anhand der bis 31. Dezember 2023 geltenden Werte zu berechnen.**

Aufgrund der Änderungen in den nachfolgenden Randziffern wird die Überschrift über Rz 930 angepasst.

B.6.1.8. Zulassung Import von Gebrauchtfahrzeugen aus dem Unionsgebiet (§ 6 Abs. 8 NoVAG 1991)

B.6.1.8.1. Allgemeines

Rz 930 wird um eine Klarstellung zur Voraussetzung der Unmittelbarkeit der Verbringung aus dem übrigen Unionsgebiet oder aus einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) sowie zur Behandlung von Kraftfahrzeugen, die nach umsatzsteuerrechtlicher Definition Neufahrzeuge sind, ergänzt.

Rz 930 lautet:

Bei Gebrauchtfahrzeugen, die unmittelbar aus dem übrigen Unionsgebiet in das Inland gebracht werden und die bereits im übrigen Unionsgebiet zum Verkehr zugelassen waren, ist **für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe** die jeweilige Rechtslage anzuwenden, die im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung in Österreich anzuwenden gewesen wäre. Dabei ist für die Bonus-Malus-Berechnung und den Abzugsbetrag die Wertentwicklung des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen.

Gleiches gilt für Gebrauchtfahrzeuge, die unmittelbar aus einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) in das Inland gebracht werden und die bereits im EWR-Staat zugelassen waren (vgl. VwGH 11.9.2018, Ra 2016/16/0104).

Im Sinne der Rechtsprechung des EuGH (unter anderem Nunes Tadeu, C-345/93; Gomes Valente, C-393/98; Tatu, C-402/09), handelt es sich im Zusammenhang mit § 6 Abs. 8 NoVAG 1991, entgegen der umsatzsteuerrechtlichen Definition (siehe Rz 419), um ein Gebrauchtfahrzeug, wenn dieses bereits in einem Staat zugelassen und verwendet wurde. Die Dauer der Zulassung sowie die Anzahl der bereits gefahrenen Kilometer sind nicht maßgeblich.

Ein Kraftfahrzeug wird unmittelbar aus dem übrigen Unionsgebiet oder einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) in das Inland gebracht, wenn das Kraftfahrzeug direkt von einem EU-Mitgliedstaat oder EWR-Staat nach Österreich verbracht wird. Ein bloßer Transport über Drittländer ist dabei unschädlich.

Die Regelung findet auch dann Anwendung, wenn das Kraftfahrzeug nicht durch die Person, die es in das Inland gebracht hat (inländischer Fahrzeughändler, privater Eigenimporteur), sondern erst nach einer Weiterveräußerung im Inland durch den Erwerber zugelassen wird.

Die bisher unter Rz 932 zu findenden Aussagen werden unter der Rz 931 erfasst. Die Randziffer wird um eine Klarstellung zur Berücksichtigung der Wertentwicklung bei der Bonus-Malus-Berechnung sowie beim Abzugsbetrag ergänzt. Zudem werden die Beispiele überarbeitet. Die bisherige Rz 931 wird überarbeitet und unter Rz 935 verschoben.

Rz 931 lautet:

~~Das Vereinigte Königreich hat mit Ablauf des 31. Jänner 2020 (Übergangsperiode bis 31. Dezember 2020) die Europäische Union verlassen, womit es nunmehr als Drittland anzusehen ist. Alle Kraftfahrzeuge, die aus diesem Gebiet importiert werden (unabhängig vom Erstzulassungsdatum), sind daher der Rechtslage im Zeitpunkt der Tatbestandsverwirklichung zu unterwerfen.~~

Ist neben der Bemessungsgrundlage (Entgelt bzw. gemeiner Wert) auch der Neuwagenwert des Kraftfahrzeuges bekannt, so ist der Bonus-Malus zwingend anhand des Wertverhältnisses zwischen Bemessungsgrundlage und Neuwagenwert zu verringern und es ist nur der aliquote Anteil anzusetzen.

Beispiel 1 – Berechnung ausgehend vom gemeinen Wert Netto:

Gemeiner Wert (netto): 30.000 €

Neuwagenwert (brutto – inkl. USt und NoVA): 90.000 €

Erstzulassung in der EU: 1. Februar 2013 (maßgeblich für anzuwendende Rechtslage)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO₂ in g/km: 200 (NEFZ)

NO_x in mg/km: 65

Bemessungsgrundlage (netto):	30.000,00 Euro
NoVA-Satz (10 l – 3 l) x 2 = 14%	4.200,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO ₂ -Ausstoß (< 120 g/km)	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NO _x (bei Diesel plus Partikelemission)	- 0,00 Euro
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2b lit. a u. b - Malus CO ₂ -Ausstoß	+ 2.000,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO ₂ -Emissionswerten	+ 0,00 Euro
Summe NoVA-Malus	+ 2.000,00 Euro
Summe Bonus-Malus: (46,85% von 2.000,00 lt. Vergleichsrechnung)	+ 937,00 Euro
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	+ 1.027,40 Euro
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	6.164,40 Euro

Rückrechnung Neuwagenwert von Brutto auf Netto:

Neuwagenwert lt. Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (brutto)	90.000,00 Euro
plus Abzugsposten	+ 0,00 Euro
plus Bonus	+ 0,00 Euro
minus Malus (inkl. 20% Erhöhungsbetrag)	- 2.400,00 Euro
Zwischensumme (brutto)	87.600 Euro

* Berechnung Malus: (200 - 150) x 25 € + (200 - 170) x 25 € = 2.000 €

Malus inklusive Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 = 2.000 € x 1,2 = 2.400 €

Zwischensumme (brutto)	87.600 Euro
Neuwagenwert ohne USt und NoVA (netto) (87.600/1,368*)	+ 64.035,09 Euro

* (1,368 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 16,8% Normverbrauchsabgabe (inklusive 20% Zuschlag von 14%))

Vergleichsrechnung:

Neuwagenwert ohne USt und NoVA (netto)	64.035,09 Euro
Aktuelle Bemessungsgrundlage (netto)	30.000,00 Euro
Zeitwert*	46,85%

* Berechnung Zeitwert: Es ist aus dem Neupreis die inkludierte Umsatzsteuer, Normverbrauchsabgabe, sowie der Erhöhungsbetrag herauszurechnen. Anschließend wird dieser reduzierte Neuwagenwert mit der aktuellen Bemessungsgrundlage in Relation gesetzt.

Beispiel 2 – Berechnung ausgehend vom gemeinen Wert Brutto:

Gemeiner Wert (brutto – inkl. USt und NoVA): 32.000 €

Neuwagenwert (brutto – inkl. USt und NoVA): 75.000 €

Erstzulassung in der EU: 1. April 2013 (maßgeblich für anzuwendende Rechtslage)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO₂ in g/km: 200 (NEFZ)

NO_x in mg/km: 65

Bemessungsgrundlage (brutto):	32.000,00 Euro
NoVA-Satz (10 l – 3 l) x 2 = 14% (22.643,22 € x 14%)	3.170,05 Euro
<hr/>	
Bemessungsgrundlage (netto)	22.643,22 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO ₂ -Ausstoß (< 120 g/km)	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NO _x (bei Diesel plus Partikelemission)	- 0,00 Euro
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2b lit. a u. b - Malus CO ₂ -Ausstoß	+ 2.000,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO ₂ -Emissionswerten	+ 0,00 Euro
Summe NoVA-Malus	+ 2.000,00 Euro
Summe Bonus-Malus:(42,67% von 2.000,00 lt. Vergleichsrechnung)	+ 853,40 Euro
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	+ 804,69 Euro
<hr/>	
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	4828,14 Euro

Rückrechnung Bemessungsgrundlage von Brutto auf Netto:

Bemessungsgrundlage (brutto):	32.000,00 Euro
plus Abzugsposten	+ 0,00 Euro
plus Bonus	+ 0,00 Euro
minus Malus*	- 1.024,08 Euro
<hr/>	
Zwischensumme (brutto)	30.975,92 Euro

* Berechnung Malus: (200 - 150) x 25 € + (200 - 170) x 25 € = 2.000 €

Malus inklusive Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 = 2.000 € x 1,2 = 2.400 €

Malus (inklusive Erhöhungsbetrag) aliquotiert über Zeitwert: 2.400 € x 42,67% = 1.024,08 €

Zwischensumme inkl. USt und NoVA 30.975,92 Euro

<i>Bemessungsgrundlage ohne USt und NoVA (netto)</i>	<i>22.643,22 Euro</i>
<i>30.975,92 Euro / 1,368*</i>	
<i>* (1,368 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 16,8% Normverbrauchsabgabe (inklusive 20% Zuschlag von 14%))</i>	

Vergleichsrechnung:

<i>Neuwagenwert (brutto – inkl. USt und NoVA)</i>	<i>75.000,00 Euro</i>
<i>Aktuelle Bemessungsgrundlage (brutto – inkl. USt und NoVA)</i>	<i>32.000,00 Euro</i>
<i>Zeitwert*</i>	<i>42,67%</i>

** Berechnung Zeitwert: Es wird der Neuwagenwert (brutto) mit der aktuellen Bemessungsgrundlage (brutto) in Relation gesetzt.*

Die bisher unter Rz 933 zu findenden Aussagen werden unter der Rz 932 erfasst. Zudem wird die Randziffer um eine Klarstellung zur Berücksichtigung der Wertentwicklung bei der Bonus-Malus-Berechnung sowie beim Abzugsbetrag ergänzt. Außerdem werden Redaktionsversehen in den Beispielen korrigiert. Die bisherige Rz 932 wird überarbeitet und unter Rz 931 verschoben.

Rz 932 lautet:

Liegt neben dem Entgelt bzw. dem gemeinen Wert auch ein Neuwagenwert vor, so ist der Bonus-Malus anhand des Wertverhältnisses zu verringern und es ist nur der aliquote Anteil anzusetzen.

Beispiel 1 – Berechnung ausgehend vom gemeinen Wert Netto:

Gemeiner Wert (netto) 30.000 €

Neuwagenwert (brutto) 90.000 €

Erstzulassung: 1. Februar 2013

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO₂ in g/km: 200

NO_x in mg/km: 65

<i>Bemessungsgrundlage (netto):</i>	<i>30.000,00 Euro</i>
<i>NoVA-Satz (10 l – 3 l) x 2 = 14%</i>	<i>4.200,00 Euro</i>
<i>Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 – Bonus CO₂-Ausstoß (< 120 g/km)</i>	<i>–0,00 Euro</i>
<i>Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 – Bonus NO_x (bei Diesel plus Partikelemission)</i>	<i>–0,00 Euro</i>
<i>Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)</i>	<i>–0,00 Euro</i>
<i>Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2b lit. a u. b – Malus CO₂-Ausstoß</i>	<i>+ 2.000,00 Euro</i>
<i>Gemäß § 6a Abs. 3 – Malus bei fehlenden CO₂-Emissionswerten</i>	<i>+ 0,00 Euro</i>
<i>Summe NoVA-Malus</i>	<i>+ 2.000,00 Euro</i>

<i>Summe Bonus-Malus: (46,85% von 2.000,00 lt. Vergleichsrechnung)</i>	<i>+ 937,00 Euro</i>
<i>Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%</i>	<i>+ 1.027,40 Euro</i>
<hr/>	
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	6.164,40 Euro
Rückrechnung Neuwagenwert von Brutto auf Netto:	
<i>Neuwagenwert lt. Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert (brutto)</i>	<i>90.000,00 Euro</i>
<i>plus Abzugsposten</i>	<i>+ 0,00 Euro</i>
<i>plus Bonus</i>	<i>+ 0,00 Euro</i>
<i>minus Malus (inkl. 20% Erhöhungsbetrag)</i>	<i>- 2.400,00 Euro</i>
<hr/>	
<i>Zwischensumme (brutto)</i>	<i>87.600 Euro</i>
<i>* Berechnung Malus: (200 - 150) x 25 € + (200 - 170) x 25 € = 2.000 €</i>	
<i>Malus inklusive Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 = 2.000 € x 1,2 = 2.400 €</i>	
<i>Zwischensumme (brutto)</i>	<i>87.600 Euro</i>
<i>Neuwagenwert ohne USt und NoVA (netto) (87.600/1,368*)</i>	<i>+ 64.035,09 Euro</i>
<i>* (1,368 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 16,8% Normverbrauchsabgabe (inklusive 20% Zuschlag von 14%))</i>	
Vergleichsrechnung:	
<i>Neuwagenwert ohne USt und NoVA (netto)</i>	<i>64.035,09 Euro</i>
<i>Aktuelle Bemessungsgrundlage (netto)</i>	<i>30.000,00 Euro</i>
<i>Zeitwert*</i>	46,85%
<i>* Berechnung Zeitwert: Es ist aus dem Neupreis die inkludierte Umsatzsteuer, Normverbrauchsabgabe, sowie der Erhöhungsbetrag herauszurechnen. Anschließend wird dieser reduzierte Neuwagenwert mit der aktuellen Bemessungsgrundlage in Relation gesetzt.</i>	
Beispiel 2 – Berechnung ausgehend vom gemeinen Wert Brutto:	
<i>Gemeiner Wert (brutto) 32.000 €</i>	
<i>Neuwagenwert (brutto) 75.000 €</i>	
<i>Erstzulassung: 1. April 2013</i>	
<i>MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km</i>	
<i>CO₂ in g/km: 200</i>	
<i>NOx in mg/km: 65</i>	
<i>Bemessungsgrundlage (brutto):</i>	<i>32.000,00 Euro</i>
<i>NoVA-Satz (10 l - 3 l) x 2 = 14% (22.643,22 € x 14%)</i>	<i>3.170,05 Euro</i>
<hr/>	
<i>Bemessungsgrundlage (netto)</i>	<i>22.643,22 Euro</i>

<i>Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 Bonus CO₂-Ausstoß (< 120 g/km)</i>	-0,00 Euro
<i>Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 Bonus NO_x (bei Diesel plus Partikelemission)</i>	-0,00 Euro
<i>Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)</i>	-0,00 Euro
<i>Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2b lit. a u. b Malus CO₂-Ausstoß</i>	+ 2.000,00 Euro
<i>Gemäß § 6a Abs. 3 Malus bei fehlenden CO₂-Emissionswerten</i>	+ 0,00 Euro
<i>Summe NoVA-Malus</i>	+ 2.000,00 Euro
<i>Summe Bonus-Malus: (42,67% von 2.000,00 lt. Vergleichsrechnung)</i>	+ 853,40 Euro
<i>Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%</i>	+ 804,69 Euro
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	4828,14 Euro
Rückrechnung Bemessungsgrundlage von Brutto auf Netto:	
<i>Bemessungsgrundlage (brutto):</i>	32.000,00 Euro
<i>plus Abzugsposten</i>	+ 0,00 Euro
<i>plus Bonus</i>	+ 0,00 Euro
<i>minus Malus*</i>	-1.024,08 Euro
<i>Zwischensumme (brutto)</i>	30.975,92 Euro
<i>* Berechnung Malus: (200 - 150) x 25 € + (200 - 170) x 25 € = 2.000 €</i>	
<i>Malus inklusive Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 = 2.000 € x 1,2 = 2.400 €</i>	
<i>Malus (inklusive Erhöhungsbetrag) aliquotiert über Zeitwert: 2.400 € x 42,67% = 1.024,08 €</i>	
<i>Zwischensumme inkl. USt und NoVA</i>	30.975,92 Euro
<i>Bemessungsgrundlage ohne USt und NoVA (netto)</i>	22.643,22 Euro
<i>30.975,92 Euro / 1,368*</i>	
<i>* (1,368 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 16,8% Normverbrauchsabgabe (inklusive 20% Zuschlag von 14%))</i>	
Vergleichsrechnung:	
<i>Neuwagenwert inklusive USt und NoVA (brutto)</i>	75.000,00 Euro
<i>Aktuelle Bemessungsgrundlage (brutto)</i>	32.000,00 Euro
<i>Zeitwert*</i>	42,67%
<i>* Berechnung Zeitwert: Es wird der Neuwagenwert (brutto) mit der aktuellen Bemessungsgrundlage (brutto) in Relation gesetzt.</i>	

Ist der Neuwagenwert des Kraftfahrzeuges nicht bekannt, so ist die Wertentwicklung über eine Achtelung zu berücksichtigen. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus-Malus um ein Achtel reduziert. Nach Ablauf von sieben **ganzen** Jahren bleibt immer ein Achtel stehen, auch wenn bereits acht oder mehr volle Jahre abgelaufen sind. Der Bonus-Malus kann sich somit nur auf den Betrag von einem Achtel reduzieren.

Die Berücksichtigung der Wertentwicklung über eine Achtelung stellt ein bloßes Hilfsinstrument für Fälle dar, in denen der Neuwagenwert des Kraftfahrzeuges nicht bekannt ist.

Beispiel 1 – Berechnung ausgehend vom gemeinen Wert Netto:

Gemeiner Wert (netto): 30.000 €

Neuwagenwert: nicht bekannt

Erstzulassung in der EU: 8. Februar 2013 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 9. März 2019 (maßgeblich für die Aliquotierung)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO₂ in g/km: 200 (NEFZ)

NO_x in mg/km: 65

<i>Bemessungsgrundlage (netto)</i>	<i>30.000,00 Euro</i>
<i>NoVA-Satz (10 l – 3 l) x 2 = 14%</i>	<i>4.200,00 Euro</i>
<i>Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO₂-Ausstoß (< 120 g/km)</i>	<i>- 0,00 Euro</i>
<i>Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NO_x (bei Diesel plus Partikelemission)</i>	<i>- 0,00 Euro</i>
<i>Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)</i>	<i>- 0,00 Euro</i>
<i>Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2b lit. a u. b - Malus CO₂-Ausstoß</i>	<i>+ 2.000,00 Euro*</i>
<i>Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO₂-Emissionswerten</i>	<i>+ 0,00 Euro</i>
<i>Summe NoVA-Malus</i>	<i>+ 2.000,00 Euro</i>
<i>Summe Bonus-Malus:(2/8 von 2.000,00)</i>	<i>+ 500,00 Euro</i>
<i>Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%</i>	<i>+ 940,00 Euro</i>
<i>zu entrichtende Normverbrauchsabgabe</i>	<i>5.640,00 Euro</i>

** Berechnung Malus: (200 - 150) x 25 € + (200 - 170) x 25 € = 2.000 €*

Malus Aliquotiert: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus/Malus um ein Achtel reduziert. Da seit Februar 2013 mehr als sechs ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im März 2019), werden nur zwei Achtel des Malus berücksichtigt.

Beispiel 2 – Berechnung ausgehend vom gemeinen Wert Brutto:

Gemeiner Wert (brutto – inkl. USt und NoVA): 44.000 €

Neuwagenwert: nicht bekannt

Erstzulassung in der EU: 8. Februar 2013 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 20. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO₂ in g/km: 200 (NEFZ)

NO_x in mg/km: 65

Bemessungsgrundlage (brutto):	44.000,00 Euro
NoVA-Satz (10 l – 3 l) x 2 = 14% (31.944,44 x 14%)	4.472,22 Euro
<hr/>	
Bemessungsgrundlage (netto):	31.944,44 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO ₂ -Ausstoß (< 120 g/km)	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NO _x (bei Diesel plus Partikelemission)	- 0,00 Euro
<hr/>	
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2b lit. a u. b - Malus CO ₂ -Ausstoß	+ 2.000,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO ₂ -Emissionswerten	+ 0,00 Euro
<hr/>	
Summe NoVA-Malus	+ 2.000,00 Euro
Summe Bonus-Malus:(1/8 von 2.000,00)	+ 250,00 Euro
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	+ 944,44 Euro
<hr/>	
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	5.666,66 Euro

* Berechnung Malus: (200 - 150) x 25 € + (200 - 170) x 25 € = 2.000 €

Malus Aliquotiert: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus/Malus um ein Achtel reduziert. Da seit Februar 2013 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Malus berücksichtigt.

Rückrechnung Bemessungsgrundlage von Brutto auf Netto:

Bemessungsgrundlage (brutto):	44.000,00 Euro
plus Abzugsposten	+ 0,00 Euro
plus Bonus	+ 0,00 Euro
minus Malus*	- 300,00 Euro
<hr/>	
Zwischensumme (brutto)	43.700,00 Euro

* Berechnung Malus: (200 - 150) x 25 € + (200 - 170) x 25 € = 2.000 €

Malus inklusive Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 = 2.000 € x 1,2 = 2.400 €

Malus (inklusive Erhöhungsbetrag) aliquotiert über Achtelung: Da seit Februar 2013 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird beim Malus nur ein Achtel berücksichtigt, welches immer stehen bleibt. (2.400 € / 8) x 1 = 300 €

Zwischensumme inkl. USt und NoVA 43.700,00 Euro

Bemessungsgrundlage ohne USt und NoVA (netto) 31.944,44 Euro

43.700,00 Euro / 1,368*

* (1,368 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 16,8% Normverbrauchsabgabe (inklusive 20% Zuschlag von 14%))

Die bisher unter Rz 934 zu findenden Aussagen werden unter der Rz 933 erfasst. Die bisherige Rz 933 wird überarbeitet und unter Rz 932 verschoben.

Rz 933 lautet:

Liegt neben dem Entgelt bzw. dem gemeinen Wert kein Neuwagenwert vor, so ist die Wertentwicklung über eine Achtelung zu berücksichtigen. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus-Malus um ein Achtel reduziert.

Nach Ablauf von sieben Jahren bleibt immer ein Achtel stehen, auch wenn bereits acht oder mehr volle Jahre abgelaufen sind. Der Bonus-Malus kann sich somit nur auf den Betrag von einem Achtel reduzieren.

Beispiel 1 – Berechnung ausgehend vom gemeinen Wert Netto:

Erstzulassung in der EU am 8. Februar 2013

Zulassung in Österreich am 9. März 2019

Gemeiner Wert 30.000 € (netto)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO₂ in g/km: 200

NOx in mg/km: 65

<i>Bemessungsgrundlage (netto):</i>	<i>30.000,00 Euro</i>
<i>NoVA-Satz (10 l – 3 l) x 2 = 14%</i>	<i>4.200,00 Euro</i>
<i>Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 – Bonus CO₂-Ausstoß (< 120 g/km)</i>	<i>–0,00 Euro</i>
<i>Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 – Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)</i>	<i>–0,00 Euro</i>
<i>Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)</i>	<i>–0,00 Euro</i>
<i>Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2b lit. a u. b – Malus CO₂-Ausstoß</i>	<i>+ 2.000,00 Euro*</i>
<i>Gemäß § 6a Abs. 3 – Malus bei fehlenden CO₂-Emissionswerten</i>	<i>+ 0,00 Euro</i>
<i>Summe NoVA-Malus</i>	<i>+ 2.000,00 Euro</i>
<i>Summe Bonus-Malus: (2/8 von 2.000,00)</i>	<i>+ 500,00 Euro</i>
<i>Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%</i>	<i>+ 940,00 Euro</i>

zu entrichtende Normverbrauchsabgabe 5.640,00 Euro

** Berechnung Malus: (200 – 150) x 25 € + (200 – 170) x 25 € = 2.000 €*

Malus Aliquotiert: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus/Malus um ein Achtel reduziert. Da seit Februar 2013 mehr als sechs ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im März 2019), werden nur zwei Achtel des Malus berücksichtigt.

Beispiel 2 – Berechnung ausgehend vom gemeinen Wert Brutto:

Erstzulassung in der EU am 8. Februar 2013

Zulassung in Österreich am 20. August 2021

Gemeiner Wert 44.000 € (brutto)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO₂ in g/km: 200

NOx in mg/km: 65

Bemessungsgrundlage (brutto):	44.000,00 Euro
NoVA-Satz $(10 l - 3 l) \times 2 = 14\%$ $(31.944,44 \times 14\%)$	4.472,22 Euro
<hr/>	
Bemessungsgrundlage (netto):	31.944,44 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 – Bonus CO ₂ -Ausstoß (< 120 g/km)	-0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 – Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)	-0,00 Euro
<hr/>	
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)	-0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2b lit. a u. b – Malus CO ₂ -Ausstoß	+ 2.000,00 Euro*
Gemäß § 6a Abs. 3 – Malus bei fehlenden CO ₂ -Emissionswerten	+ 0,00 Euro
<hr/>	
Summe NoVA-Malus	+ 2.000,00 Euro
Summe Bonus-Malus: $(1/8 \text{ von } 2.000,00)$	+ 250,00 Euro
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	+ 944,44 Euro
<hr/>	

zu entrichtende Normverbrauchsabgabe 5.666,66 Euro

* Berechnung Malus: $(200 - 150) \times 25 \text{ €} + (200 - 170) \times 25 \text{ €} = 2.000 \text{ €}$

Malus Aliquotiert: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus/Malus um ein Achtel reduziert. Da seit Februar 2013 mehr als sechs ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im März 2019), werden nur zwei Achtel des Malus berücksichtigt.

Rückrechnung Bemessungsgrundlage von Brutto auf Netto:

Bemessungsgrundlage (brutto):	44.000,00 Euro
plus Abzugsposten	+ 0,00 Euro
plus Bonus	+ 0,00 Euro
minus Malus*	- 300,00 Euro
<hr/>	
Zwischensumme (brutto)	43.700,00 Euro
* Berechnung Malus: $(200 - 150) \times 25 \text{ €} + (200 - 170) \times 25 \text{ €} = 2.000 \text{ €}$	
Malus inklusive Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 = $2.000 \text{ €} \times 1,2 = 2.400 \text{ €}$	
Malus (inklusive Erhöhungsbetrag) aliquotiert über Achtelung: Da seit Februar 2013 mehr als acht ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird beim Malus nur ein Achtel berücksichtigt, welches immer stehen bleibt. $(2.400 \text{ €} / 8) \times 1 = 300 \text{ €}$	
Zwischensumme inkl. USt und NoVA	43.700,00 Euro

Bemessungsgrundlage ohne USt und NoVA (netto)

31.944,44 Euro

30.975,92 Euro / 1,368*

**(1,368 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 16,8% Normverbrauchsabgabe (inklusive 20% Zuschlag von 14%))*

Bei Tatbestandsverwirklichung seit 1. Juli 2021 ist auch beim Abzugsposten bzw. Abzugsbetrag die Wertentwicklung des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen. Es ist somit der Abzugsposten bzw. Abzugsbetrag der anzuwendenden Rechtslage heranzuziehen, welche sich nach dem Erstzulassungsdatum im Unionsgebiet richtet. Dieser ist wie der Bonus-Malus entweder über die tatsächliche Wertentwicklung oder eine Achtelung zu verringern (siehe Rz 931 f).

Bei Tatbestandsverwirklichung bis 30. Juni 2021 ist der Abzugsposten bzw. Abzugsbetrag nicht Teil der Verhältnisrechnung, die bei der Zulassung eines eigenimportierten Kraftfahrzeuges oder eines von einem Fahrzeughändler „importierten“ Kraftfahrzeuges, das im Inland weitergeliefert wird, anzuwenden ist. Es ist somit der Abzugsposten bzw. Abzugsbetrag gemäß der zum Zeitpunkt der Erfüllung des Tatbestandes gesetzlichen Regelung heranzuziehen. Dieser ist in voller Höhe anzusetzen und nicht der Wertentwicklung zu unterwerfen.

Die bisher unter Rz 935 zu findenden Aussagen werden unter der Rz 934 erfasst. Die bisherige Rz 934 wird unter Rz 933 verschoben.

Rz 934 lautet:

~~Bei Tatbestandsverwirklichung ab 1. Juli 2021 ist auch beim Abzugsposten bzw. Abzugsbetrag die Wertentwicklung des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen. Es ist somit der Abzugsposten bzw. Abzugsbetrag der anzuwendenden Rechtslage heranzuziehen, welche sich nach dem Erstzulassungsdatum im Unionsgebiet richtet. Dieser ist wie der Bonus-Malus entweder über die tatsächliche Wertentwicklung oder eine Achtelung zu verringern (siehe Rz 932 f).~~

~~Bei Tatbestandsverwirklichung bis 30. Juni 2021 ist der Abzugsposten bzw. Abzugsbetrag nicht Teil der Verhältnisrechnung, die bei der Zulassung eines eigenimportierten Kraftfahrzeuges oder eines von einem Fahrzeughändler „importierten“ Kraftfahrzeuges, das im Inland weitergeliefert wird, anzuwenden ist. Es ist somit der Abzugsposten bzw. Abzugsbetrag gemäß der zum Zeitpunkt der Erfüllung des Tatbestandes gesetzlichen Regelung heranzuziehen. Dieser ist in voller Höhe anzusetzen und nicht der Wertentwicklung zu unterwerfen.~~

Es gelten auch für Kraftfahrzeuge, welche unmittelbar aus dem Unionsgebiet kommen, die Bestimmungen des § 5 NoVAG 1991 zur Bemessungsgrundlage.

Die bisher unter Rz 931 zu findenden Aussagen werden unter der Rz 935 erfasst. Zudem wird die Randziffer um eine Klarstellung zur für die Bemessung der Normverbrauchsabgabe maßgeblichen Rechtslage bei Import und Zulassung eines Kraftfahrzeuges aus einem Drittland ergänzt und es werden Beispiele zu dieser Thematik aufgenommen. Die bisherige Rz 935 wird unter Rz 934 verschoben.

Rz 935 lautet:

Es gelten auch für Kraftfahrzeuge, welche unmittelbar aus dem Unionsgebiet kommen, die Bestimmungen des § 5 NoVAG 1991 zur Bemessungsgrundlage.

Für Gebrauchtfahrzeuge, die aus Drittländern in das Inland gebracht werden, besteht keine solche Regelung. Bei Gebrauchtfahrzeugen, die aus einem Drittland importiert werden, ist somit die Normverbrauchsabgabe grundsätzlich nach der Rechtslage im Zeitpunkt der Tatbestandsverwirklichung (Zeitpunkt der Lieferung durch inländischen Fahrzeughändler bzw. Zeitpunkt der Zulassung im Inland bei Privatimport) zu bemessen. Die Wertentwicklung des Kraftfahrzeuges ist dabei für die Bonus-Malus-Berechnung und den Abzugsbetrag nicht zu berücksichtigen, womit die vollen Beträge anzusetzen sind.

Das Vereinigte Königreich hat mit Ablauf des 31. Jänner 2020 (Übergangsperiode bis 31. Dezember 2020) die Europäische Union verlassen, womit es nunmehr als Drittland anzusehen ist. Alle Kraftfahrzeuge, die aus diesem Gebiet importiert werden (unabhängig vom Erstzulassungsdatum), sind daher der Rechtslage im Zeitpunkt der Tatbestandsverwirklichung zu unterwerfen.

Beispiel 1:

Eine Privatperson importiert im August 2023 im Rahmen einer Übersiedlung einen Personenkraftwagen aus der Schweiz. Der Personenkraftwagen wird am 18. August 2023 in Österreich zugelassen. Erstmals wurde das Kraftfahrzeug am 10. Mai 2018 in der Schweiz zugelassen. Da es sich um ein Kraftfahrzeug handelt, welches aus einem Drittland in das Inland gebracht wurde, ist die Steuer nach der Rechtslage im Zeitpunkt der Zulassung im Inland (Tatbestandsverwirklichung) zu bemessen.

Gemeiner Wert (netto): 20.000 €

(Näheres zur Bemessungsgrundlage in Fällen des Fahrzeugimportes aus Drittländern siehe Rz 815 f)

CO₂-Emissionswert (WLTP): nicht bekannt

CO₂-Emissionswert (NEFZ): 140 g/km

Leistung: 110 kW

Bemessungsgrundlage (netto):	20.000,00 Euro
NoVA-Satz: $(220 \text{ g/km}^* - 102 \text{ g/km}) / 5$	24%
= NoVA Grundbetrag	4.800,00 Euro
plus Malus	+ 3.500,00 Euro
$(220 \text{ g/km}^* - 170 \text{ g/km}) = 50 \text{ g/km}; 50 \times 70 \text{ Euro} = 3.500 \text{ Euro}$	
minus Abzugsposten	- -350,00 Euro
= zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	7.950,00 Euro

*** Ersatzberechnung CO₂-Emissionswert: Da nach der Rechtslage im Zeitpunkt der Zulassung im Inland (Tatbestandsverwirklichung) (August 2023) der WLTP-Wert der CO₂-Emissionen für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblich ist, dieser allerdings nicht vorliegt, bestimmt sich der CO₂-Emissionswert mit dem zweifachen Wert der Nennleistung des**

Verbrennungsmotors in Kilowatt (siehe Rz 920).
 110 kW x 2 = 220 g/km (anzusetzender CO₂-Emissionswert)

Beispiel 2:

Ein österreichischer Fahrzeughändler erwirbt und importiert im März 2022 ein Motorrad aus dem Vereinigten Königreich. Erstmals wurde das Motorrad am 15. Oktober 2010 in Deutschland zugelassen. Am 10. April 2022 verkauft und liefert der österreichische Händler das Motorrad an eine im Inland ansässige Privatperson. Da es sich um ein Motorrad handelt, welches aus einem Drittland in das Inland gebracht wurde, ist die Steuer nach der Rechtslage im Zeitpunkt der Lieferung durch den inländischen Fahrzeughändler (Tatbestandsverwirklichung) zu bemessen.

Kaufpreis / Entgelt (netto): 12.000 €
 (Näheres zur Bemessungsgrundlage in Fällen der inländischen Lieferung siehe Rz 801 ff)

CO₂-Emissionswert (WMTC): nicht bekannt

Hubraum: 1000 cm³

Bemessungsgrundlage (netto): 12.000,00 Euro

NoVA-Satz*: (1.000 cm³ – 100 cm³) x 0,02 18%

= zu entrichtende Normverbrauchsabgabe 2.160,00 Euro

* Ersatzberechnung Steuersatz: Da nach der Rechtslage im Zeitpunkt der Lieferung durch den inländischen Fahrzeughändler (Tatbestandsverwirklichung) (April 2022) der WMTC-Wert der CO₂-Emissionen für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe maßgeblich ist, dieser allerdings nicht vorliegt, bestimmt sich der Steuersatz in Prozent aus dem um 100 Kubikzentimeter verminderten Hubraum in Kubikzentimeter multipliziert mit 0,02 (siehe Rz 919).

B.6.1.8.2. Sinngemäße Anwendung für Vorgänge gemäß § 1 Z 3 lit. b und Z 4 NoVAG 1991

Rz 936 wird klarstellend angepasst.

Rz 936 lautet:

[...]

Beispiel 2:

Ein Fahrzeughändler lässt am 20. Oktober 2021 ein Kraftfahrzeug auf sich zu, um dieses als Vorführkraftfahrzeug zu nutzen. Er erfüllt hinsichtlich des Vorführkraftfahrzeuges alle Voraussetzungen (siehe Rz 428 ff sowie Rz 659 ff) und nutzt dieses bis zum 23. März 2022 zu diesem begünstigten Zweck. Am 23. März 2022 verkauft der Fahrzeughändler das Kraftfahrzeug an einen Kunden und erfüllt mit dieser Lieferung den Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991. Die Normverbrauchsabgabe ist in diesem Fall nach der Rechtslage am 20. Oktober 2021 zu bestimmen. Dabei ist wiederum für die Bonus-Malus-Berechnung und den Abzugsbetrag die Wertentwicklung des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen. Die Wertentwicklung kann daher über das Wertverhältnis zwischen dem Entgelt bzw. dem gemeinen Wert und dem Neuwagenwert oder über eine Achtelung berechnet

~~werden. Vorführkraftfahrzeuge werden in der Regel innerhalb eines Jahres verkauft, womit bei der Aliquotierung über die Achtelung acht Achtel angesetzt werden (siehe Rz 932 ff).~~

[...]

B.6.1.9. Vergütung des Umsatzsteueranteils in Höhe von 16,67%

Vor Rz 938 wird eine neue Unterüberschrift eingefügt.

B.6.1.9.1. Allgemeines

Rz 938 wird zwecks Aktualisierung der Richtlinie überarbeitet. Zudem werden die bisher in Rz 939 geregelten Grundvoraussetzungen der Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 und das Ziel der Bestimmung näher erläutert.

Rz 938 lautet:

Nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 (zuvor § 6 Abs. 7 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 13/2014) gilt eine Sonderregelung ~~Seit 1. April 2014 gilt eine Sonderregelung (§ 6 Abs. 7 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 13/2014 bzw. nunmehr § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021)~~ für den Fall, dass die Normverbrauchsabgabe Teil der Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer ist ~~(zum Beispiel Normverbrauchsabgabe als Teil der Leasingrate).~~

Wird für ein Kraftfahrzeug nach der Lieferung durch den Fahrzeughändler oder der erstmaligen Zulassung beim unmittelbar folgenden umsatzsteuerpflichtigen Rechtsgeschäft über das Kraftfahrzeug die Normverbrauchsabgabe in die Berechnung des Entgelts einbezogen, dann ist dem Erwerber des Kraftfahrzeuges ein Betrag von 16,67% der Normverbrauchsabgabe zu vergüten. **Voraussetzung für die Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 ist somit, dass in Bezug auf ein Kraftfahrzeug, nach der Erfüllung eines normverbrauchsabgabepflichtigen Tatbestandes, ein unmittelbar darauf folgendes Rechtsgeschäft erfolgt, bei welchem die geleistete Normverbrauchsabgabe in die Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer miteinkalkuliert wird.**

Der Person, die im Rahmen des umsatzsteuerpflichtigen Rechtsgeschäfts über das unmittelbar zuvor mit Normverbrauchsabgabe belastete Kraftfahrzeug als Erwerber auftritt und damit die Belastung mit der Umsatzsteuer trägt, wird auf Antrag jener Betrag vergütet, der der auf die Normverbrauchsabgabe erhobenen Umsatzsteuer entspricht.

Rz 939 wird im Zuge der Neustrukturierung der Richtlinienaussagen zu § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 überarbeitet. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird die bisherige Rz 944 in den neugeschaffenen Abschnitt „Allgemeines“ überführt.

Rz 939 lautet:

~~Wird für ein Kraftfahrzeug nach der Lieferung durch den Fahrzeughändler oder der erstmaligen Zulassung beim unmittelbar folgenden umsatzsteuerpflichtigen Rechtsgeschäft über das Kraftfahrzeug die Normverbrauchsabgabe in die Berechnung des~~

Entgelts einbezogen, dann ist dem Erwerber des Kraftfahrzeuges ein Betrag von 16,67% der Normverbrauchsabgabe zu vergüten.

Beispiel: Neues Leasingfahrzeug

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.

Auch im Falle eines vorzeitigen Verkaufs des Kraftfahrzeuges oder des Verkaufs nach Ablauf der vereinbarten Leasingvertragsdauer durch das Leasingunternehmen ist die (Rest-)Normverbrauchsabgabe in diesen Fällen systembedingt Teil des umsatzsteuerpflichtigen Entgelts (Nettoverkaufspreises).

Daher kann nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 eine Vergütung von 16,67% der vom Fahrzeughändler für das neue Leasingfahrzeug in Rechnung gestellten Normverbrauchsabgabe beim Leasingunternehmen erfolgen.

Die Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 kann für ein Kraftfahrzeug nur einmal vorgenommen werden (keine Mehrfachvergütung).

Vor Rz 940 wird eine neue Unterüberschrift eingefügt.

B.6.1.9.2. Anwendungsfälle

Rz 940 wird im Zuge der Neustrukturierung der Richtlinienaussagen zu § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 überarbeitet. Die bisherigen Aussagen in Rz 939 zur Vergütung im Zusammenhang mit Leasingfahrzeugen werden überarbeitet und an dieser Stelle eingefügt.

Rz 940 lautet:

Diese Vorgangsweise kann für sämtliche Fälle angewendet werden, in denen die Normverbrauchsabgabe vom Leasingunternehmen im Rahmen der Leasingraten der Umsatzsteuer unterworfen wird. Die (Begünstigungs-)Regelung des § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 kann vom Leasingunternehmen auch dann angewendet werden, wenn es sich beim Leasingfahrzeug um ein nach § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 befreites Kraftfahrzeug handelt (z. B. Taxifahrzeug), für welches der Leasingnehmer (z. B. Taxiunternehmer) gemäß § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991 die Vergütung der Normverbrauchsabgabe vornehmen kann.

Die nach § 12 Abs. 1 Z 3 iVm § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 bestehende Normverbrauchsabgabe-Vergütung kann auch in diesen Fällen in der Höhe der vom Leasingunternehmen an den Fahrzeughändler bezahlten Normverbrauchsabgabe vorgenommen werden (Nachweis mittels Rechnungskopie des Leasingunternehmens).

Hauptanwendungsfall der Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 sind Leasingfahrzeuge, da diese im Rahmen eines Leasinggeschäfts oder eines allfälligen späteren Verkaufs

durch das Leasingunternehmen selbst für umsatzsteuerpflichtige Rechtsgeschäfte verwendet werden.

Zunächst wird bei Erwerb eines „neuen“ Kraftfahrzeuges durch ein Leasingunternehmen von einem inländischen Fahrzeughändler der Tatbestand der Lieferung nach § 1 Z 1 (oder Z 4) NoVAG 1991 erfüllt. Die Normverbrauchsabgabe und die Umsatzsteuer werden nebeneinander auf Basis der gleichen Bemessungsgrundlage erhoben. Gleiches gilt für den innergemeinschaftlichen Erwerb eines Kraftfahrzeuges durch ein inländisches Leasingunternehmen (Tatbestand des § 1 Z 2 NoVAG 1991 wird erfüllt). Auch in diesen Fällen wird die Normverbrauchsabgabe zunächst neben der zu leistenden Erwerbsteuer fällig, womit weder die Erwerbsteuer Teil der Bemessungsgrundlage der Normverbrauchsabgabe noch die Normverbrauchsabgabe Teil der Bemessungsgrundlage der Erwerbsteuer ist.

Wird allerdings das Kraftfahrzeug unmittelbar nach der normverbrauchsabgabepflichtigen Lieferung an das Leasingunternehmen oder dem innergemeinschaftlichen Erwerb durch das Leasingunternehmen im Rahmen eines umsatzsteuerpflichtigen Leasinggeschäfts vermietet, wird die Normverbrauchsabgabe für das Leasingunternehmen als Kostenfaktor systembedingt in die Leasingraten und damit in die Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer einbezogen.

Auch im Falle eines vorzeitigen Verkaufs des Kraftfahrzeuges oder des Verkaufs nach Ablauf der vereinbarten Leasingvertragsdauer durch das Leasingunternehmen ist die (Rest-)Normverbrauchsabgabe in diesen Fällen systembedingt Teil des umsatzsteuerpflichtigen Entgelts (Nettoverkaufspreises).

In diesen Fällen, kann daher nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 eine Vergütung von 16,67% der vom Fahrzeughändler für das neue Leasingfahrzeug in Rechnung gestellten oder im Rahmen des innergemeinschaftlichen Erwerbs durch das Leasingunternehmen entrichteten Normverbrauchsabgabe beim Leasingunternehmen erfolgen.

Beispiel:

Das Leasingunternehmen A erwirbt bei einem inländischen Fahrzeughändler einen neuen Pkw (Klasse M1). Die Lieferung erfüllt den Tatbestand des § 1 Z 1 NoVAG 1991. Der Fahrzeughändler verrechnet dem Leasingunternehmen A die Normverbrauchsabgabe und führt sie an das Finanzamt ab. Die Umsatzsteuer und die Normverbrauchsabgabe werden bei diesem Verkauf nebeneinander auf Basis der gleichen Bemessungsgrundlage erhoben, womit an diesem Punkt keine Umsatzsteuer auf die Normverbrauchsabgabe erhoben wird.

Das Kraftfahrzeug wird in der Folge im Rahmen eines Leasinggeschäfts an einen inländischen Kunden vermietet. In die Leasingraten wird die geleistete Normverbrauchsabgabe als Kostenfaktor des Leasingunternehmens miteinbezogen, womit Umsatzsteuer auf die Normverbrauchsabgabe erhoben wird. Dem Leasingunternehmen A steht als Erwerber des Kraftfahrzeuges die Vergütung von 16,67% der geleisteten Normverbrauchsabgabe zu.

Rz 940a wird im Zuge der Neustrukturierung der Richtlinienaussagen zu § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 neu geschaffen. Die bisherigen Aussagen in Rz 940 zur Vergütung im

Zusammenhang mit begünstigt verwendeten Leasingfahrzeugen werden überarbeitet und an dieser Stelle eingefügt.

Rz 940a (neu) lautet:

Diese in Rz 940 beschriebene Vorgangsweise kann für sämtliche Fälle angewendet werden, in denen die Normverbrauchsabgabe vom Leasingunternehmen im Rahmen der Leasingraten der Umsatzsteuer unterworfen wird. Die (Begünstigungs-)Regelung des § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 kann vom Leasingunternehmen auch dann angewendet werden, wenn es sich beim Leasingfahrzeug um ein nach § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 befreites Kraftfahrzeug handelt (z.B. Taxifahrzeug), für welches der Leasingnehmer (z.B. Taxiunternehmer) gemäß § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991 die Vergütung der Normverbrauchsabgabe vornehmen kann. **So soll mit der Vergütung von 16,67% der Normverbrauchsabgabe die Mehrbelastung durch die auf die Normverbrauchsabgabe erhobene Umsatzsteuer ausgeglichen werden.**

Die nach § 12 Abs. 1 Z 3 iVm § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 bestehende Normverbrauchsabgabe-Vergütung kann **daher** auch in diesen Fällen in der Höhe der vom Leasingunternehmen an den Fahrzeughändler bezahlten, **oder aufgrund eines innergemeinschaftlichen Erwerbs entrichteten Normverbrauchsabgabe**, vorgenommen werden (Nachweis mittels Rechnungskopie des Leasingunternehmens).

Rz 940b wird neu geschaffen. Die bisher in Rz 941 befindlichen Aussagen zur Voraussetzung der Einbeziehung der NoVA in das umsatzsteuerpflichtige Entgelt werden überarbeitet und an dieser Stelle eingefügt.

Rz 940b (neu) lautet:

Die Vergütung von 16,67% kann für sämtliche Fälle angewendet werden, in denen die Normverbrauchsabgabe vom Leasingunternehmen im Rahmen der Leasingraten der Umsatzsteuer unterworfen wird. **Dies ist der Fall, wenn die Normverbrauchsabgabe vom Leasingunternehmen als Kostenfaktor getragen wird und damit, aufgrund der Einbeziehung der Normverbrauchsabgabe in die Kalkulation und Höhe der Leasingraten, im Rahmen dieser der Umsatzsteuer unterworfen wird.** Es ist dabei unbeachtlich, ob der Leasingnehmer oder das Leasingunternehmen wirtschaftlicher Eigentümer des Kraftfahrzeuges ist.

Wird allerdings die Normverbrauchsabgabe nicht vom Leasingunternehmen, sondern unmittelbar vom Leasingnehmer an den Fahrzeughändler geleistet, kann die Vergütung nicht angewendet werden, da in diesem Fall die Normverbrauchsabgabe **keinen Kostenfaktor beim Leasingunternehmen darstellt und somit nicht in die umsatzsteuerpflichtige Leasingrate einbezogen wird.**

Gleiches gilt, wenn der Leasingnehmer die Normverbrauchsabgabe vorweg an das Leasingunternehmen entrichtet, **welches die Abgabe an den Fahrzeughändler leistet, da auch in diesem Fall die Normverbrauchsabgabe keinen Kostenfaktor beim Leasingunternehmen darstellt und somit nicht in die Leasingrate einbezogen wird.**

Rz 941 wird im Zuge der Neustrukturierung der Richtlinienaussagen zu § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 überarbeitet. Die bisherigen Aussagen in Rz 942 zur Vergütung bei Fahrzeugen, die im Rahmen einer bis 30. Juni 2021 normverbrauchsabgabepflichtigen

Tageszulassung auf einen Fahrzeughändler zugelassen wurden, werden überarbeitet und an dieser Stelle eingefügt.

Rz 941 lautet:

Die Vergütung von 16,67% kann für sämtliche Fälle angewendet werden, in denen die Normverbrauchsabgabe vom Leasingunternehmen im Rahmen der Leasingraten der Umsatzsteuer unterworfen wird. Es ist dabei unbeachtlich, ob der Leasingnehmer oder das Leasingunternehmen wirtschaftlicher Eigentümer des Kraftfahrzeuges ist.

Wird allerdings die Normverbrauchsabgabe nicht vom Leasingunternehmen, sondern unmittelbar vom Leasingnehmer an den Fahrzeughändler geleistet, kann die Vergütung nicht angewendet werden, da in diesem Fall die Normverbrauchsabgabe nicht in die umsatzsteuerpflichtige Leasingrate einberechnet wird.

Gleiches gilt, wenn der Leasingnehmer die Normverbrauchsabgabe vorweg an das Leasingunternehmen entrichtet, welches es an den Fahrzeughändler leistet, da auch in diesem Fall die Normverbrauchsabgabe nicht in die Leasingrate einberechnet wird.

Ein Anwendungsbereich des § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 waren zudem bis 30. Juni 2021 Kraftfahrzeuge, die im Rahmen einer Tageszulassung auf einen Fahrzeughändler zugelassen waren, da bei diesen bereits aufgrund der Zulassung auf Ebene der Fahrzeughändler die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe entstanden ist (siehe Rz 435).

Wird ein solches Kraftfahrzeug in der Folge umsatzsteuerpflichtig verkauft, und wird dabei die Normverbrauchsabgabe als Kostenfaktor in die Berechnung des Entgelts einbezogen, steht dem Erwerber in diesem umsatzsteuerpflichtigen Rechtsgeschäft die Vergütung von 16,67% der vom Fahrzeughändler geleisteten Normverbrauchsabgabe zu.

(Mit den KfzBStR 2021 wurde der Erlass vom 20.03.2014, BMF-010220/0041-VI/9/2014, außer Kraft gesetzt. Für Zeiträume vor 1. Juli 2021 war dieser, insbesondere die Aussagen zur Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 (vormals § 6 Abs. 7 NoVAG 1991) bei Tageszulassungen in Punkt 5, zu beachten.)

Beispiel:

Tageszulassung eines Pkw (KN 8703 bzw. Klasse M1) durch den inländischen Fahrzeughändler A am 20. März 2020. Der Fahrzeughändler löst damit den Tatbestand des § 1 Z 3 lit. a NoVAG 1991 aus und muss daher Normverbrauchsabgabe entrichten.

Das Kraftfahrzeug wird, ohne es zwischenzeitlich für andere Zwecke (beispielsweise als Firmenfahrzeug oder für private Zwecke) zu nutzen, am 20. Juli 2020 an einen inländischen Endkunden B geliefert. Der Fahrzeughändler A bezieht die geleistete Normverbrauchsabgabe als Kostenfaktor in den Kaufpreis mit ein, wodurch diese systembedingt der Umsatzsteuer unterzogen wird. Es kann daher auch hier eine Vergütung von 16,67% der vom Fahrzeughändler bei der Zulassung geleisteten Normverbrauchsabgabe erfolgen. Diese steht dem Erwerber im Rahmen der umsatzsteuerpflichtigen Lieferung über das unmittelbar zuvor mit Normverbrauchsabgabe belastete Kraftfahrzeug zu, daher dem inländischen Endkunden B. Als Nachweis über die Höhe der entrichteten Normverbrauchsabgabe kann diese beispielsweise auf der vom

Fahrzeughändler A ausgestellten Rechnung ausgewiesen werden. Da die Lieferung an den Endkunden B selbst nicht der Normverbrauchsabgabe unterliegt, darf die Normverbrauchsabgabe jedoch keinesfalls als eigenständiger Rechnungsposten auf der vom Fahrzeughändler A ausgestellten Rechnung aufscheinen.

Rz 941a wird im Zuge der Neustrukturierung der Richtlinienaussagen zu § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 neu geschaffen. Die bisherigen Aussagen in Rz 942 zur Vergütung bei Fahrzeugen, die im Rahmen einer ab 1. Juli 2021 normverbrauchsabgabebefreiten Tageszulassung auf einen Fahrzeughändler zugelassen wurden, werden überarbeitet und an dieser Stelle eingefügt.

Rz 941a (neu) lautet:

Aufgrund der seit 1. Juli 2021 geltenden Befreiungsbestimmung in § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 für Kraftfahrzeuge, die im Rahmen einer Tageszulassung auf einen Fahrzeughändler zugelassen sind (siehe Rz 665), findet die Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 bei solchen Kraftfahrzeugen in der Regel unmittelbar keine Anwendung mehr. So wird die Normverbrauchsabgabe zumeist erst bei der Lieferung des Kraftfahrzeuges fällig (siehe Rz 433), weshalb die Umsatzsteuer und die Normverbrauchsabgabe ohnedies nebeneinander auf Basis der gleichen Bemessungsgrundlage erhoben wird und somit keine Umsatzsteuer auf die Normverbrauchsabgabe erhoben wird.

Ist jedoch bei einem im Rahmen einer Tageszulassung befreit zugelassenen Kraftfahrzeug die Normverbrauchsabgabe, aufgrund einer Überschreitung der in § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 vorgesehenen Zulassungsbeschränkung von drei Monaten, zu leisten und wird durch den Fahrzeughändler bei einer unmittelbar folgenden Lieferung als Kostenfaktor in das umsatzsteuerpflichtige Entgelt einbezogen, kann die Vergütung beantragt werden (siehe Rz 944).

Ebenso findet § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 weiterhin Anwendung, wenn ein solches unter einer Tageszulassung befreit zugelassenes Kraftfahrzeug an einen anderen inländischen Unternehmer geliefert wird, beispielsweise einen anderen Fahrzeughändler oder einen Leasingunternehmer, und bei diesem die geleistete Normverbrauchsabgabe als Kostenfaktor für den Unternehmer im Rahmen eines unmittelbar folgenden Rechtsgeschäft in das umsatzsteuerpflichtige Entgelt einbezogen wird (zu Lieferungen an Leasingunternehmen siehe Rz 941b; zu Lieferungen an andere Fahrzeughändler siehe Rz 942).

Rz 941b wird im Zuge der Neustrukturierung der Richtlinienaussagen zu § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 neu geschaffen. Die bisherigen Aussagen in Rz 942 werden überarbeitet und an dieser Stelle eingefügt.

Rz 941b (neu) lautet:

Wird ein im Rahmen einer Tageszulassung von der Normverbrauchsabgabe befreit auf einen Fahrzeughändler zugelassenes Kraftfahrzeug 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 (**siehe Rz 435**). Bei einer späteren Lieferung an die Leasinggesellschaft bezieht der Fahrzeughändler die geleistete Normverbrauchsabgabe als Kostenfaktor in den Kaufpreis ein, wodurch diese systembedingt der Umsatzsteuer unterzogen wird. **Der Leasinggesellschaft steht, als Erwerber des Kraftfahrzeuges im Rahmen der umsatzsteuerpflichtigen Lieferung über das unmittelbar zuvor mit Normverbrauchsabgabe belastete Kraftfahrzeug, die Vergütung zu. Eine weitere Vergütung, aufgrund der Einbeziehung der geleisteten Normverbrauchsabgabe als Kostenfaktor in die Leasingraten, steht in diesen Fällen nicht zu.**
- Bei einer Tageszulassung bei einem normverbrauchsabgabepflichtigen Kraftfahrzeug ab 1. Juli 2021 muss die Normverbrauchsabgabe zunächst nicht abgeführt werden, da eine Befreiung besteht (**siehe Rz 665**). Erst die spätere Lieferung an die Leasinggesellschaft unterliegt der Normverbrauchsabgabe (**siehe Rz 433**). Sie wird der Leasinggesellschaft verrechnet und durch den Fahrzeughändler abgeführt. **Bezieht die Leasinggesellschaft die von ihr geleistete Normverbrauchsabgabe als Kostenfaktor in die Leasingraten sowie bei einem etwaigen späteren Verkauf in den Verkaufspreis ein, wird die Normverbrauchsabgabe systembedingt der Umsatzsteuer unterworfen. Der Leasinggesellschaft steht die Vergütung von 16,67% der geleisteten Normverbrauchsabgabe zu (siehe Rz 940). Wird allerdings bei einer solchen zunächst von der Normverbrauchsabgabe befreiten Tageszulassung die Dreimonatsfrist überschritten, ist die vorherige Lösung (Tageszulassung bis 30. Juni 2021) maßgeblich.**

Rz 942 wird im Zuge der Neustrukturierung der Richtlinienaussagen zu § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 überarbeitet. Es werden Klarstellungen für Fälle getroffen, in denen Kraftfahrzeuge, die aufgrund einer vorherigen begünstigten Verwendung nach § 3 Abs. 1 Z 2 oder Abs. 3 NoVAG 1991 gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 normverbrauchsabgabepflichtig an einen Erwerber (insbesondere Fahrzeughändler) geliefert werden, vom Erwerber unmittelbar umsatzsteuerpflichtig weiterveräußert werden.

Rz 942 lautet:

~~Wird für ein im Rahmen einer Tageszulassung zugelassenes Kraftfahrzeug die dreimonatige Frist überschritten und ist daher das Kraftfahrzeug aufgrund der Zulassung auf den Fahrzeughändler der Normverbrauchsabgabe zu unterwerfen, kann die Vergütung gemäß § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 in der Regel beansprucht werden, sofern die Normverbrauchsabgabe bei einer anschließenden Lieferung Teil der Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer ist. Die vorherigen Ausführungen gelten, wenn die ab 1. Juli 2021 bestehende Befreiung für Tageszulassungen gemäß § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 in Anspruch genommen wurde.~~

Für Tageszulassungen bis 30. Juni 2021 besteht keine Befreiungsbestimmung (siehe Rz 435 ff sowie Rz 665 ff). Die Vergütung in Höhe von 16,67% kann somit auch in Fällen in Anspruch genommen werden, in denen nach einer Tageszulassung auf einen Fahrzeughändler beim unmittelbar folgenden umsatzsteuerpflichtigen Rechtsgeschäft

über das Kraftfahrzeug die Normverbrauchsabgabe in die Berechnung des Entgelts einbezogen wird (siehe Beispiel Rz 947).

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 am 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 1. 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 vorherige Lösung (Tageszulassung bis 30. Juni 2021) maßgeblich.

Die Vergütung von 16,67% kann somit von folgenden Personen beansprucht werden:

Lieferung an

- ein Leasingunternehmen: Das Leasingunternehmen als Erwerber.
- einen Fahrzeughändler: Der Fahrzeughändler als Erwerber, wenn die Lieferung an ihn der Umsatzsteuer unterliegt.
- eine Mietwagenfirma: Die Mietwagenfirma als Erwerber, wenn die Lieferung an sie der Umsatzsteuer unterliegt.
- einen Endkunden: Der Endkunde als Erwerber.

Die Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 findet auch in Fällen Anwendung, in denen Kraftfahrzeuge, die aufgrund einer vorherigen begünstigten Verwendung nach § 3 Abs. 1 Z 2 oder Abs. 3 NoVAG 1991 gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 normverbrauchsabgabepflichtig an einen Unternehmer (insbesondere Fahrzeughändler) geliefert werden, unmittelbar folgend vom erwerbenden Unternehmer umsatzsteuerpflichtig weiterveräußert werden. Vergütungsberechtigt ist derjenige, der im Rahmen der umsatzsteuerpflichtigen Lieferung über das unmittelbar zuvor mit Normverbrauchsabgabe belastete Kraftfahrzeug als Erwerber auftritt.

Beispiel 1:

Der inländische Fahrzeughändler A erwirbt und importiert im November 2022 einen neuen Pkw (Klasse M1) aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union. Dieser Erwerb löst noch keine Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe aus, da der innergemeinschaftliche Erwerb des Kraftfahrzeuges durch den Fahrzeughändler A zur Weiterlieferung erfolgt.

Das Kraftfahrzeug soll durch den Fahrzeughändler A als Vorführkraftfahrzeug verwendet werden, weshalb es auf den Fahrzeughändler für Vorführzwecke zugelassen wird. Aufgrund der Befreiungsbestimmung des § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 ist auch diese Zulassung auf den Fahrzeughändler A nicht normverbrauchsabgabepflichtig (siehe Rz 660).

Im Februar 2023 verkauft der Fahrzeughändler A das bis zu diesem Zeitpunkt für Vorführzweck begünstigt verwendete Kraftfahrzeug an den inländischen Fahrzeughändler B. Durch diesen Verkauf wird der Tatbestand der Lieferung eines nach § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 befreiten Kraftfahrzeuges gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 erfüllt. Die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe entsteht in Fällen der Lieferung nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 auch bei einer Lieferung an einen anderen Unternehmer zur gewerblichen Weiterveräußerung (siehe Rz 451). Gemäß § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 ist die Normverbrauchsabgabe nach der im November 2022 geltenden Rechtslage zu berechnen (siehe Rz 936). Der Fahrzeughändler A hat die Normverbrauchsabgabe an das Finanzamt abzuführen. Die Umsatzsteuer und die Normverbrauchsabgabe werden bei diesem Verkauf nebeneinander auf Basis der gleichen Bemessungsgrundlage erhoben, womit an diesem Punkt keine Umsatzsteuer auf die Normverbrauchsabgabe erhoben wird.

Verkauft der Fahrzeughändler B das Kraftfahrzeug in der Folge an den inländischen Endkunden C, ohne es zwischenzeitlich für andere Zwecke (beispielsweise als Firmenfahrzeug oder für private Zwecke) zu nutzen, liegt das nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 geforderte unmittelbar auf die normverbrauchsabgabepflichtige Tatbestandserfüllung folgende umsatzsteuerpflichtige Rechtsgeschäft vor. Wird in diesem Rechtsgeschäft die zuvor geleistete Normverbrauchsabgabe in die Berechnung des Entgelts einbezogen und damit mit Umsatzsteuer belastet, steht dem Endkunden C, als Erwerber im Rahmen der umsatzsteuerpflichtigen Lieferung über das unmittelbar zuvor mit Normverbrauchsabgabe belastete Kraftfahrzeug, die Vergütung von 16,67% der vom Fahrzeughändler A an das Finanzamt entrichteten Normverbrauchsabgabe zu. Als Nachweis über die Höhe der entrichteten

Normverbrauchsabgabe kann diese beispielsweise auf der vom Fahrzeughändler B ausgestellten Rechnung ausgewiesen werden. Da die Lieferung an den Endkunden C selbst nicht der Normverbrauchsabgabe unterliegt, darf die Normverbrauchsabgabe jedoch keinesfalls als eigenständiger Rechnungsposten auf der vom Fahrzeughändler B ausgestellten Rechnung aufscheinen.

Wird das Kraftfahrzeug hingegen durch den Fahrzeughändler B zwischen Erwerb und Verkauf verwendet, beispielsweise als Firmenfahrzeug für Bedienstete oder für andere betriebliche oder private Zwecke, handelt es sich beim späteren Verkauf nicht mehr um ein unmittelbar auf die Normverbrauchsabgabepflicht folgendes Rechtsgeschäft, weshalb § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 nicht angewendet werden kann (siehe Rz 943 f).

Beispiel 2:

Ein inländischer Taxiunternehmer A erwirbt im Juli 2021 bei einem inländischen Fahrzeughändler einen neuen Pkw (Klasse M1). Die Lieferung an den inländischen Taxiunternehmer A erfüllt grundsätzlich den Tatbestand des § 1 Z 1 NoVAG 1991. Das Kraftfahrzeug ist jedoch gemäß § 3 Abs. 3 Z 3 iVm § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991 im Wege der Vergütung von der Normverbrauchsabgabe befreit (siehe Rz 690).

Im November 2022 verkauft der Taxiunternehmer A das bis zu diesem Zeitpunkt als Taxi verwendete Kraftfahrzeug an den inländischen Fahrzeughändler B. Durch diesen Verkauf wird der Tatbestand der Lieferung eines nach § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 befreiten Kraftfahrzeuges gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 erfüllt. Die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe entsteht in Fällen der Lieferung nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 auch bei einer Lieferung an einen anderen Unternehmer zur gewerblichen Weiterveräußerung (siehe Rz 451). Der Taxiunternehmer A hat die Normverbrauchsabgabe an das Finanzamt abzuführen. Die Umsatzsteuer und die Normverbrauchsabgabe werden beim diesem Verkauf nebeneinander auf Basis der gleichen Bemessungsgrundlage erhoben, womit an diesem Punkt keine Umsatzsteuer auf die Normverbrauchsabgabe erhoben wird.

Verkauft der Fahrzeughändler B das Kraftfahrzeug in der Folge an den inländischen Endkunden C, ohne es zwischenzeitlich für andere Zwecke (beispielsweise als Firmenfahrzeug oder für private Zwecke) zu nutzen, liegt das nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 geforderte unmittelbar auf die normverbrauchsabgabepflichtige Tatbestandserfüllung folgende umsatzsteuerpflichtige Rechtsgeschäft vor. Wird bei diesem die zuvor geleistete Normverbrauchsabgabe in die Berechnung des Entgelts einbezogen und damit mit Umsatzsteuer belastet, steht dem Endkunden C, als Erwerber im Rahmen der umsatzsteuerpflichtigen Lieferung über das unmittelbar zuvor mit Normverbrauchsabgabe belastete Kraftfahrzeug, die Vergütung von 16,67% der vom Taxiunternehmer A an das Finanzamt entrichteten Normverbrauchsabgabe zu. Als Nachweis über die Höhe der entrichteten Normverbrauchsabgabe kann diese beispielsweise auf der vom Fahrzeughändler B ausgestellten Rechnung ausgewiesen werden. Da die Lieferung an den Endkunden C selbst nicht der Normverbrauchsabgabe unterliegt, darf die Normverbrauchsabgabe jedoch

keinesfalls als eigenständiger Rechnungsposten auf der vom Fahrzeughändler B ausgestellten Rechnung aufscheinen.

Wird das Kraftfahrzeug hingegen durch den Fahrzeughändler B zwischen Erwerb und Verkauf verwendet, beispielsweise als Firmenfahrzeug für Bedienstete oder für andere betriebliche oder private Zwecke, handelt es sich beim späteren Verkauf nicht mehr um ein unmittelbar auf die Normverbrauchsabgabepflicht folgendes Rechtsgeschäft, weshalb § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 nicht angewendet werden kann (siehe Rz 943 f).

Rz 943 wird im Zuge der Neustrukturierung der Richtlinienaussagen zu § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 überarbeitet. Die bisherigen Aussagen in Rz 945 werden überarbeitet und an dieser Stelle eingefügt. Zudem werden hinsichtlich des Kriteriums der Unmittelbarkeit des folgenden umsatzsteuerpflichtigen Rechtsgeschäfts Klarstellungen getroffen.

Rz 943 lautet:

~~Gleiches gilt für einen Vorfühswagen, bei dem die sechs- bis zwölfmonatige Frist überschritten wird. In diesen Fällen wird der Fahrzeughändler gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 (Änderung der begünstigten Verwendung) zum Steuerschuldner und muss die Normverbrauchsabgabe abführen. Kommt es anschließend zum Verkauf dieses Kraftfahrzeuges, wird die Normverbrauchsabgabe Teil der Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer. Die Vergütung von 16,67% kann von folgenden Personen beansprucht werden:~~

~~Lieferung an~~

- ~~• ein Leasingunternehmen: Das Leasingunternehmen als Erwerber.~~
- ~~• einen Fahrzeughändler: Der Fahrzeughändler als Erwerber, wenn die Lieferung an ihn der Umsatzsteuer unterliegt.~~
- ~~• eine Mietwagenfirma: Die Mietwagenfirma als Erwerber, wenn die Lieferung an sie der Umsatzsteuer unterliegt.~~
- ~~• einen Endkunden: Der Endkunde als Erwerber.~~

Die Verwendung des Begriffes „unmittelbar folgendes Rechtsgeschäft“ hat nicht den Inhalt, dass das Rechtsgeschäft, das zur Vergütung führt, zeitlich unmittelbar der ersten Lieferung des Kraftfahrzeuges folgen muss. **Jedoch ist es erforderlich, dass zwischen dem Zeitpunkt der Erfüllung des normverbrauchsabgabepflichtigen Tatbestandes und dem Rechtsgeschäft, bei welchem es zur Einbeziehung der Normverbrauchsabgabe in die Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer kommt, keine anderweitige Verwendung des Kraftfahrzeuges erfolgt.**

Wird das Kraftfahrzeug im Anschluss an die Erfüllung des normverbrauchsabgabepflichtigen Tatbestandes, jedoch vor der Setzung des umsatzsteuerpflichtigen Rechtsgeschäfts (beispielsweise Lieferung), einer anderweitigen Verwendung zugeführt, handelt es sich bei der Lieferung nicht um ein unmittelbar folgendes Rechtsgeschäft, weshalb die Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 nicht angewendet werden kann.

Dies ist beispielsweise bei Lieferungen der Fall, bei denen ein zuvor nach § 3 Abs. 1 Z 2 oder Abs. 3 NoVAG 1991 befreites Kraftfahrzeug anderweitig verwendet wird und damit der Tatbestand der Änderung der begünstigten Nutzung gemäß § 1 Z 4 NoVAG 1991 erfüllt wird. Wird bei einem nachfolgenden umsatzsteuerpflichtigen Rechtsgeschäft die Normverbrauchsabgabe in die Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer einbezogen, steht die Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 dennoch nicht zu, da es sich nicht mehr um ein unmittelbar folgendes Rechtsgeschäft handelt.

Beispiel:

Der inländische Fahrzeughändler A erwirbt und importiert im Dezember 2021 einen neuen Pkw (Klasse M1) aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union. Dies löst noch keine Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe aus, da der innergemeinschaftliche Erwerb des Kraftfahrzeuges durch den Fahrzeughändler zur Weiterlieferung erfolgt.

Das Kraftfahrzeug soll durch den Fahrzeughändler A als Vorführkraftfahrzeug verwendet werden, weshalb es auf den Fahrzeughändler für Vorführzwecke zugelassen wird. Aufgrund der Befreiungsbestimmung des § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 ist auch diese Zulassung auf den Fahrzeughändler A nicht normverbrauchsabgabepflichtig (siehe Rz 660).

Ab Mai 2023 verwendet der Fahrzeughändler A das Kraftfahrzeug nicht mehr für Vorführzwecke, sondern stellt es einem Mitarbeiter als Dienstwagen zur Verfügung. Aufgrund dieser Änderung der begünstigten Nutzung eines nach § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 befreiten Kraftfahrzeuges wird der Tatbestand des § 1 Z 4 NoVAG 1991 erfüllt und der Fahrzeughändler A hat die Normverbrauchsabgabe an das Finanzamt abzuführen (siehe Rz 453). Gemäß § 6 Abs. 8 NoVAG 1991 ist die Normverbrauchsabgabe nach der im Dezember 2021 geltenden Rechtslage zu berechnen (siehe Rz 936).

Im Juli 2023 verkauft der Fahrzeughändler A das Kraftfahrzeug an den inländischen Endkunden B. Die Lieferung unterliegt nicht neuerlich der Normverbrauchsabgabe. Allerdings wird die geleistete Normverbrauchsabgabe vom Fahrzeughändler A als Kostenfaktor teilweise bei der umsatzsteuerpflichtigen Lieferung in die Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer miteinkalkuliert, womit Umsatzsteuer auf die geleistete Normverbrauchsabgabe erhoben wird. Da allerdings das Kraftfahrzeug zwischen der Entstehung der Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe und der folgenden umsatzsteuerpflichtigen Lieferung als Dienstwagen genutzt wurde, handelt es sich nicht um ein unmittelbar folgendes Rechtsgeschäft, weshalb die Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 nicht angewendet werden kann.

Rz 944 wird im Zuge der Neustrukturierung der Richtlinienaussagen zu § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 überarbeitet. Die bisherigen Aussagen in Rz 942, 943 und 945 werden hinsichtlich des Kriteriums der Unmittelbarkeit des folgenden umsatzsteuerpflichtigen Rechtsgeschäfts überarbeitet und an dieser Stelle eingefügt.

Rz 944 lautet:

Die Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 kann für ein Kraftfahrzeug nur einmal vorgenommen werden (keine Mehrfachvergütung).

Wird bei einem Vorführkraftfahrzeug die vorgesehene Frist (siehe Rz 429) überschritten, wird der Tatbestand der Änderung der begünstigten Nutzung nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 verwirklicht. Den Fahrzeughändler trifft die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe (siehe Rz 453 ff). Wird jedoch das Kraftfahrzeug weiterhin vorwiegend für Vorführzwecke verwendet, stellt ein anschließender Verkauf ein unmittelbar folgendes Rechtsgeschäft dar. Bei Einbeziehung der vom Fahrzeughändler geleisteten Normverbrauchsabgabe in das umsatzsteuerpflichtige Entgelt, steht dem Erwerber im Rahmen dieses Rechtsgeschäfts die Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 zu.

Auch bei Kraftfahrzeugen mit Tageszulassung, bei welchen die in § 3 Abs. 1 Z 2 NoVAG 1991 vorgesehene Zulassungsfrist von drei Monaten überschritten wird (siehe Rz 433), die Zulassung des Kraftfahrzeuges auf den Fahrzeughändler jedoch weiterhin aufrecht bleibt, entsteht gemäß § 1 Z 3 NoVAG 1991 mit dem Tag der Fristüberschreitung die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe beim Fahrzeughändler. Wird das Kraftfahrzeug in der Folge wiederum nicht anderweitig verwendet, stellt ein anschließender Verkauf ein unmittelbar folgendes Rechtsgeschäft dar. Bei Einbeziehung der vom Fahrzeughändler geleisteten Normverbrauchsabgabe in das umsatzsteuerpflichtige Entgelt, steht dem Erwerber im Rahmen dieses Rechtsgeschäfts die Vergütung nach § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 zu.

Rz 945 wird im Zuge der Neustrukturierung der Richtlinienaussagen zu § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 überarbeitet. Die bisherigen Aussagen in Rz 946 werden überarbeitet und an dieser Stelle eingefügt.

Rz 945 lautet:

~~Die Verwendung des Begriffes „unmittelbar folgendes Rechtsgeschäft“ hat nicht den Inhalt, dass das Rechtsgeschäft, das zur Vergütung führt, zeitlich unmittelbar der ersten Lieferung des Kraftfahrzeuges folgen muss.~~

~~Jedoch ist es erforderlich, dass zwischen dem ersten Liefergeschäft und dem Rechtsgeschäft, das zur Vergütung der Normverbrauchsabgabe führt, keine anderweitige Verwendung des Kraftfahrzeuges erfolgt, wie zum Beispiel als Firmenfahrzeug für Bedienstete oder ähnliche Verwendungen.~~

Ein Fahrzeughändler verkauft ein Kraftfahrzeug im Online-Store **und verwirklicht damit den Tatbestand des § 1 Z 1 NoVAG 1991**. ~~und der~~Der Käufer tritt **allerdings** gemäß § 11 Abs. 1 Fern- und Auswärtsgeschäfte-Gesetz (FAGG) in der Frist von 14 Tagen zurück, nachdem das Kraftfahrzeug bereits zugelassen und verwendet wurde. Der Fahrzeughändler nimmt das Kraftfahrzeug zurück und der zurückgetretene Käufer erhält den gesamten Kaufpreis zurück. Gemäß § 8 Abs. 3 NoVAG 1991 kommt es für Normverbrauchsabgabe- Zwecke anlässlich der Rückgabe zu keiner Rückgängigmachung bzw. Stornierung der vom Fahrzeughändler geschuldeten Normverbrauchsabgabe, zumal die Rückgängigmachung gemäß § 8 Abs. 3 NoVAG 1991 nach einer Zulassung ausgeschlossen ist.

Der Fahrzeughändler verkauft anschließend das zurückgenommene Kraftfahrzeug einschließlich 20% Umsatzsteuer. Diese Lieferung des schon einmal im Inland zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuges löst keinen weiteren normverbrauchsabgabepflichtigen Tatbestand aus. Der Fahrzeughändler bezieht die geleistete Normverbrauchsabgabe (vom ursprünglichen Verkaufspreis) als Kostenfaktor in den Kaufpreis mit ein, weshalb die Voraussetzungen für eine Rückerstattung gemäß § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 gegeben sind.

Die kurzfristige Nutzungsüberlassung an den zurückgetretenen Käufer, die sich rückwirkend und zwangsläufig durch den Rücktritt des Käufers gemäß § 11 FAGG ergibt, ist keine schädliche Verwendung, die zum Ausschluss wie eine Verwendung als Firmenwagen führt (siehe Rz 943 f5). Dem Erwerber des Fahrzeuges (dies ist in diesem Fall der Endkunde, welcher vom Fahrzeughändler das zuvor zurückgegebene Kraftfahrzeug erwirbt) steht die Vergütung von 16,67% der geleisteten Normverbrauchsabgabe zu. Dieser Endkunde trägt als Erwerber die Belastung durch die von einer die Normverbrauchsabgabe inkludierenden Bemessungsgrundlage bemessenen Umsatzsteuer.

Vor Rz 946 wird eine neue Unterüberschrift eingefügt.

B.6.1.9.3. Verfahren

Rz 946 wird im Zuge der Neustrukturierung der Richtlinienaussagen zu § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 überarbeitet. Die bisherigen Aussagen in Rz 947 werden überarbeitet und an dieser Stelle eingefügt.

Rz 946 lautet:

~~Ein Fahrzeughändler verkauft ein Kraftfahrzeug im Online-Store und der Käufer tritt gemäß § 11 Abs. 1 Fern- und Auswärtsgeschäfte-Gesetz (FAGG) in der Frist von 14 Tagen zurück, nachdem das Kraftfahrzeug bereits zugelassen und verwendet wurde. Der Fahrzeughändler nimmt das Kraftfahrzeug zurück und der zurückgetretene Käufer erhält den gesamten Kaufpreis zurück. Gemäß § 8 Abs. 3 NoVAG 1991 kommt es für Normverbrauchsabgabe-Zwecke anlässlich der Rückgabe zu keiner Rückgängigmachung bzw. Stornierung der vom Fahrzeughändler geschuldeten Normverbrauchsabgabe, zumal die Rückgängigmachung gemäß § 8 Abs. 3 NoVAG 1991 nach einer Zulassung ausgeschlossen ist.~~

~~Der Fahrzeughändler verkauft anschließend das zurückgenommene Fahrzeug einschließlich 20% Umsatzsteuer. Diese Lieferung des schon einmal im Inland zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuges löst keinen weiteren normverbrauchsabgabepflichtigen Tatbestand aus. Der Fahrzeughändler bezieht die geleistete Normverbrauchsabgabe (vom ursprünglichen Verkaufspreis) als Kostenfaktor in den Kaufpreis mit ein, weshalb die Voraussetzungen für eine Rückerstattung gemäß § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 gegeben sind.~~

~~Die kurzfristige Nutzungsüberlassung an den zurückgetretenen Käufer, die sich rückwirkend und zwangsläufig durch den Rücktritt des Käufers gemäß § 11 FAGG ergibt, ist keine schädliche Verwendung, die zum Ausschluss wie eine Verwendung als Firmenwagen führt (siehe Rz 945). Dem Erwerber des Fahrzeuges (dies ist in diesem Fall der Endkunde, welcher vom Fahrzeughändler das zuvor zurückgegebene Kraftfahrzeug erwirbt) steht die~~

Vergütung von 16,67% der geleisteten Normverbrauchsabgabe zu. Dieser Endkunde trägt als Erwerber die Belastung durch die von einer die Normverbrauchsabgabe inkludierenden Bemessungsgrundlage bemessenen Umsatzsteuer.

Die Vergütung kann frühestens für denjenigen Monat bzw. Anmeldezeitraum beansprucht werden, **in dem das nach der Lieferung, dem innergemeinschaftlichen Erwerb** oder der erstmaligen Zulassung folgende umsatzsteuerpflichtige Rechtsgeschäft über das Kraftfahrzeug bewirkt wird, mit welchem die Normverbrauchsabgabe bei der Bemessung des umsatzsteuerpflichtigen Entgelts einbezogen wird.

Beispiel:

Tageszulassung durch den inländischen Fahrzeughändler A am 20. März 2020; Verkauf des Kraftfahrzeuges an den inländischen Endkunden B im Juni 2020 (Lieferung am 24. Juni 2020).

*Die Tageszulassung löst die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe aus (§ 1 Z 3 NoVAG 1991). Der Fahrzeughändler A hat die Normverbrauchsabgabe nach § 11 Abs. 1 NoVAG 1991 spätestens am 15. Mai 2020 (= Fälligkeitstag) an das zuständige Finanzamt unter Einreichung einer NoVA-Anmeldung zu entrichten. Der Zeitpunkt für die Entstehung der Umsatzsteuerschuld bestimmt sich nach § 19 Abs. 2 Z 1 lit. a UStG 1994. Frühestens mit Ablauf des Monats Juni 2020 (bei späterer Rechnungslegung Juli 2020) kann der **inländische Endkunde B** gegenüber dem Finanzamt einen Anspruch auf 16,67% der (bereits im Mai 2020 vom Fahrzeughändler A an das Finanzamt entrichteten) Normverbrauchsabgabe geltend machen. **Die Höhe der entrichteten Normverbrauchsabgabe ist nachzuweisen. Dies kann beispielsweise durch Ausweis auf der vom Fahrzeughändler A ausgestellten Rechnung oder durch eine gesonderte Bescheinigung (siehe § 10 NoVAG 1991) erfolgen. Da die Lieferung an den Endkunden B selbst nicht der Normverbrauchsabgabe unterliegt, darf die Normverbrauchsabgabe jedoch keinesfalls als eigenständiger Rechnungsposten auf der vom Fahrzeughändler A ausgestellten Rechnung aufscheinen.***

Rz 947 wird im Zuge der Neustrukturierung der Richtlinienaussagen zu § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 überarbeitet. Die bisherigen Aussagen in Rz 948 werden überarbeitet und an dieser Stelle eingefügt.

Rz 947 lautet:

Die Vergütung kann frühestens für denjenigen Monat bzw. Anmeldezeitraum beansprucht werden, **in dem das nach der Lieferung durch den Fahrzeughändler oder der erstmaligen Zulassung umsatzsteuerpflichtige Rechtsgeschäft über das Kraftfahrzeug bewirkt wird, mit welchem die Normverbrauchsabgabe bei der Bemessung des umsatzsteuerpflichtigen Entgelts einbezogen wird.**

Beispiel:

Tageszulassung durch den inländischen Fahrzeughändler am 20. März 2020; Verkauf des Kraftfahrzeuges an den inländischen Kunden im Juni 2020 (Lieferung am 24. Juni 2020). Die Tageszulassung löst die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe aus (§ 1 Z 3 NoVAG 1991). Der Fahrzeughändler hat die

~~Normverbrauchsabgabe nach § 11 Abs. 1 NoVAG 1991 spätestens am 15. Mai 2020 (= Fälligkeitstag) an das zuständige Finanzamt unter Einreichung einer NoVA-Anmeldung zu entrichten. Der Zeitpunkt für die Entstehung der Umsatzsteuerschuld bestimmt sich nach § 19 Abs. 2 Z 1 lit. a UStG 1994. Frühestens mit Ablauf des Monats Juni 2020 (bei späterer Rechnungslegung Juli 2020) kann der Fahrzeughändler gegenüber dem Finanzamt einen Anspruch auf 16,67% der (bereits im Mai 2020 an das Finanzamt entrichteten) Normverbrauchsabgabe geltend machen.~~

Die Vergütung gemäß § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 kann mittels Formular NOVA 1 oder NOVA 2 **beim zuständigen Finanzamt** geltend gemacht werden.

Rz 948 wird im Zuge der Neustrukturierung der Richtlinienaussagen zu § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 überarbeitet. Es werden Klarstellungen zum Nachweis der abgeführten Normverbrauchsabgabe aufgenommen.

Rz 948 lautet:

Die Vergütung gemäß § 6 Abs. 9 NoVAG 1991 kann mittels Formular NOVA 1 oder NOVA 2 geltend gemacht werden.

Die Höhe der ursprünglich entrichteten Normverbrauchsabgabe, als Bemessungsgrundlage der Vergütung, ist nachzuweisen. Als Nachweis kommt dabei alles in Betracht was zur Feststellung der Höhe der ursprünglich abgeführten Normverbrauchsabgabe geeignet ist (beispielsweise Rechnung mit gesondertem Normverbrauchsabgabeausweis, Bescheinigung des Abgabenschuldners über die Höhe der abgeführten Normverbrauchsabgabe, Bescheinigung nach § 10 NoVAG 1991).

B.6.2.1.1. Übersichtstabelle Rechtslagen Motorräder

Die Übersichtstabelle zu den Rechtslagen bei Motorrädern in Rz 949 wird im Zuge der Ergänzung weiterer Rechtslagen sowie der Ersatzberechnungsmethodik durch eine erweiterte Tabelle ersetzt.

Rz 949 lautet:

Diese Tabelle soll einen Überblick über die verschiedenen Rechtslagen bei Motorrädern vermitteln. In den nachfolgenden Randzahlen werden die Rechtslagen eingehend behandelt.

Rechtslage	Berechnung	Ersatzberechnung	Höchststeuersatz	CO ₂ -Malus	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
01.01.2024 – 31.12.2024	{CO ₂ -Ausstoß – 53} / 4	Steuersatz in % = {Hubraum in cm ³ – 100 cm ³ } × 0,02	30%	CO ₂ -Ausstoß > 150 g/km 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm ³ vom Anwendungsbereich ausgenommen

01.01.2023 - 31.12.2023	{CO2- Ausstoß -55)/4	Steuersatz in % = (Hubraum in cm ³ - 100 cm ³) × 0,02	30%	CO2- Ausstoß > 150 g/km 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm ³ vom Anwendungsbereich ausgenommen
01.01.2022 - 31.12.2022	{CO2- Ausstoß -55)/4	Steuersatz in % = (Hubraum in cm ³ - 100 cm ³) × 0,02	30%	CO2- Ausstoß > 150 g/km 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm ³ vom Anwendungsbereich ausgenommen
01.07.2021 - 31.12.2021	{CO2- Ausstoß -55)/4	Steuersatz in % = (Hubraum in cm ³ - 100 cm ³) × 0,02	30%	CO2- Ausstoß > 150 g/km 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm ³ vom Anwendungsbereich ausgenommen
30.06.2021 - 01.01.2020	{CO2- Ausstoß -55)/4	Steuersatz in % = (Hubraum in cm ³ - 100 cm ³) × 0,02	20%	CO2- Ausstoß > 150 g/km 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm ³ beträgt der Steuersatz 0%
31.12.2019 - 01.03.2014	{Hubraum in cm ³ - 100 cm ³) × 0,02	Keine	20%	Keiner	Keiner	Bis 125 cm ³ beträgt der Steuersatz 0%
28.02.2014 - 01.07.2008	{Hubraum in cm ³ - 100 cm ³) × 0,02	Keine	16%	Keiner	20%	Bis 125 cm ³ beträgt der Steuersatz 0%
30.06.2008 - 01.06.1996	{Hubraum in cm ³ - 100 cm ³) × 0,02	Keine	16%	Keiner	20%	Bis 125 cm ³ beträgt der Steuersatz 0%
30.05.1996 - 01.01.1994	{Hubraum in cm ³ - 100 cm ³) × 0,02	Keine	14%	Keiner	20%	Bis 100 cm ³ beträgt der Steuersatz 0%

31.12.1993 - 01.01.1992	(Hubraum in cm ³ - 100 cm ³) x 0,02	Keine	14%	Keiner	Keiner	Bis 100 cm ³ beträgt der Steuersatz 0%
---	---	-------	-----	--------	--------	--

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatzberechnun g	Höchst- steuersat z	CO ₂ -Malus	Erhöhungs- -betrag	Anmerkungen
01.01.202 6 - 31.12.202 7	(CO ₂ - Emissionswer t - 51) / 4	<u>Steuersatz in % =</u> (Hubraum in cm ³ - 100 cm ³) × 0,02	30%	CO ₂ - Emissionswer t > 150 g/km 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm ³ vom Anwendungsbereic h ausgenommen
01.01.202 4 - 31.12.202 5	(CO ₂ - Emissionswer t - 53) / 4	<u>Steuersatz in % =</u> (Hubraum in cm ³ - 100 cm ³) × 0,02	30%	CO ₂ - Emissionswer t > 150 g/km 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm ³ vom Anwendungsbereic h ausgenommen
01.07.202 1 - 31.12.202 3	(CO ₂ - Emissionswer t - 55) / 4	<u>Steuersatz in % =</u> (Hubraum in cm ³ - 100 cm ³) × 0,02	30%	CO ₂ - Emissionswer t > 150 g/km 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm ³ vom Anwendungsbereic h ausgenommen
01.01.202 0 - 30.06.202 1	(CO ₂ - Emissionswer t - 55) / 4	<u>Steuersatz in % =</u> (Hubraum in cm ³ - 100 cm ³) × 0,02	20%	CO ₂ - Emissionswer t > 150 g/km 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm ³ beträgt der Steuersatz 0%
01.03.201 4 - 31.12.201 9	(Hubraum in cm ³ - 100 cm ³) x 0,02	Keine	20%	Keiner	Keiner	Bis 125 cm ³ beträgt der Steuersatz 0%

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatzberechnun g	Höchst- steuersat z	CO ₂ -Malus	Erhöhungs- -betrag	Anmerkungen
01.07.2008 – 28.02.2014	(Hubraum in cm ³ – 100 cm ³) x 0,02	Keine	16%	Keiner	20%	Bis 125 cm ³ beträgt der Steuersatz 0%
01.06.1996 – 30.06.2008	(Hubraum in cm ³ – 100 cm ³) x 0,02	Keine	16%	Keiner	20%	Bis 125 cm ³ beträgt der Steuersatz 0%
01.01.1994 – 31.05.1996	(Hubraum in cm ³ – 100 cm ³) x 0,02	Keine	14%	Keiner	20%	Bis 100 cm ³ beträgt der Steuersatz 0%
01.01.1992 – 31.12.1993	(Hubraum in cm ³ – 100 cm ³) x 0,02	Keine	14%	Keiner	Keiner	Bis 100 cm ³ beträgt der Steuersatz 0%

B.6.2.2.1. Übersichtstabelle Rechtslagen – Pkw

Die Übersichtstabelle zu den Rechtslagen bei Personenkraftwagen in Rz 962 wird im Zuge der Ergänzung durch eine erweiterte Tabelle ersetzt.

Rz 962 lautet:

Diese Tabelle soll einen Überblick über die verschiedenen Rechtslagen bei Personenkraftwagen vermitteln. In den nachfolgenden Randzahlen werden die Rechtslagen eingehend behandelt.

Rechtslage	Berechnung	Ersatz- berechnung	Höchst- steuersatz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ -Malus	NO _x -Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel- Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
01.01.2024 – 31.12.2024	(CO ₂ - Ausstoß – 97) durch 5 WLTP-Wert	CO ₂ - Emissionswert: kW x 2	80%	Keiner	CO ₂ > 155 g/km = € 80, – je Gramm über 155 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuer- gutschrift führen
01.01.2023 – 31.12.2023	(CO ₂ - Ausstoß – 102) durch 5 WLTP-Wert	CO ₂ - Emissionswert: kW x 2	70%	Keiner	CO ₂ > 170 g/km = € 70, – je Gramm über 170 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuer- gutschrift führen
01.01.2022 – 31.12.2022	(CO ₂ - Ausstoß – 107) durch 5 WLTP-Wert	CO ₂ - Emissionswert: kW x 2	60%	Keiner	CO ₂ > 185 g/km = € 60, – je Gramm über 185 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuer- gutschrift führen

01.07.2021 - 31.12.2021	(CO ₂ - Ausstoß – 112) durch 5 WLTP-Wert	CO ₂ - Emissionswert: kW x 2	50%	Keiner	CO ₂ > 200 g/km = € 50, – je Gramm über 200 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuer- gutschrift führen
30.06.2021 - 01.01.2021	(CO ₂ - Ausstoß – 112) durch 5 WLTP-Wert	CO ₂ - Emissionswert: kW x 2	32%	Keiner	CO ₂ > 275 g/km = € 40, – je Gramm über 275 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuer- gutschrift führen
31.12.2020 - 01.01.2020	(CO ₂ - Ausstoß – 115) durch 5 WLTP-Wert	CO ₂ - Emissionswert: kW x 2	32%	Keiner	CO ₂ > 275 g/km = € 40, – je Gramm über 275 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuer- gutschrift führen
31.12.2019 - 01.01.2016	(CO ₂ - Ausstoß – 90) durch 5 NEFZ-Wert	<u>1) CO₂- Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28) <u>2) CO₂- Emissionswert:</u> kW x 2	32%	Keiner	CO ₂ > 250 g/km = € 20, – je Gramm über 250 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 300	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuer- gutschrift führen
31.12.2015 - 01.01.2015	(CO ₂ - Ausstoß – 90) durch 5	<u>1) CO₂- Emissionswert:</u>	32%	Keiner	CO ₂ > 250 g/km =	Keiner	€ 600 Hybridantrieb; E 85,	Keiner	€ 400	Keiner	Entweder Abzugsposten

	NEFZ-Wert	Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28) <u>2) CO₂-Emissionswert:</u> kW x 2			€ 20 je Gramm über 250 g/km		Methan in Form von Erdgas/-Biogas, Flüssiggas Wasserstoff				oder Umweltbonus möglich Kann zu keiner Steuergutschrift führen
31.12.2014 - 01.03.2014	(CO ₂ -Ausstoß – 90) durch 5 NEFZ-Wert	<u>1) CO₂-Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28) <u>2) CO₂-Emissionswert:</u> kW x 2	32%	Keiner	CO ₂ > 250 g/km = € 20, — je Gramm über 250 g/km	Keiner	€ 600 Hybridantrieb; E 85, Methan in Form von Erdgas/-Biogas, Flüssiggas Wasserstoff	Keiner	Benzin: € 450 Diesel: € 350	Keiner	Entweder Abzugsposten oder Umweltbonus möglich Kann zu keiner Steuergutschrift führen
28.02.2014 - 01.01.2013	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere:	<u>1) CO₂-Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28) <u>2) Verbrauch:</u> Benzin: (kW / 10) + 3	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 150 g/km = € 25, — je Gramm über 150 g/km zusätzlich CO ₂ > 170 g/km = € 25, — je Gramm über 170 g/km	Benzin: NOx-Emission ≤ 60 mg/km = € 200 Diesel: NOx-Emission ≤ 80 mg/km und	€ 500 Hybridantrieb; E 85, Methan in Form von Erdgas/-Biogas, Flüssiggas Wasserstoff	Diesel: € 300 wenn partikel-förmige Verunreinigung> 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA- Gesamt-betrag (Grund-betrag und Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen.

	(Liter pro 100 km – 3) x 2	Diesel: (kW/10) + 2			zusätzlich CO ₂ > 210 g/km = € 25, – je Gramm über 210 g/km	partikel-förmige Verunreinigung ≤ 0,005 g/km = € 200					
31.12.2012 – 01.03.2011	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Anderer: (Liter pro 100 km – 3) x 2	<u>1) CO₂-Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28) <u>2) Verbrauch:</u> Benzin: (kW/10) + 3 Diesel: (kW/10) + 2	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 160 g/km = € 25, – je Gramm über 160 g/km zusätzlich CO ₂ > 180 g/km = € 25, – je Gramm über 180 g/km zusätzlich CO ₂ > 220 g/km = € 25, – je Gramm über 220 g/km	Benzin: NO _x -Emission ≤ 60 mg/km = € 200 Diesel: NO _x -Emission ≤ 80 mg/km und partikel-förmige Verunreinigung ≤ 0,005 g/km = € 200	€ 500 Hybridantrieb; E 85; Methan in Form von Erdgas/ Biogas, Flüssiggas Wasserstoff	Diesel: € 300 wenn partikel-förmige Verunreinigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA- Gesamt-betrag (Grund-betrag und Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen.
28.02.2011 – 01.01.2010	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2	<u>1) CO₂-Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28)	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 160 g/km = € 25 je Gramm über 160 g/km	Benzin: NO _x -Emission ≤ 60 mg/km = € 200 Diesel: NO _x -Emission ≤	€ 500 Hybridantrieb; E 85; Methan in Form von Erdgas/ Biogas, Flüssiggas	Diesel: € 300 wenn partikel-förmige Verunreinigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA- Gesamt-betrag (Grund-betrag und Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen.

	Andere: (Liter pro 100 km — 3) x 2	<u>2) Verbrauch:</u> Benzin: (kW/ 10) + 3 Diesel: (kW/ 10) + 2				80 mg/km und partikel- förmige Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km = € 200	Wasserstoff				
31.12.2009 - 18.06.2009	Benzin: (Liter pro 100 km — 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km — 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km — 3) x 2	<u>1) CO₂-</u> <u>Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28) <u>2) Verbrauch:</u> Benzin: (kW/ 10) + 3 Diesel: (kW/ 10) + 2	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 180 g/km = € 25 je Gramm über 180 g/km	Benzin: NOx- Emission ≤ 60 mg/km = € 200 Diesel: NOx- Emission ≤ 80 mg/km und partikel- förmige Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km = € 200	€ 500 Hybridantrieb; E 85, Methan in Form von Erdgas/ Biogas, Flüssiggas Wasserstoff	Diesel: € 300 wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA Gesamt- betrag (Grund- betrag und Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuer- gutschrift führen.
17.06.2009 - 01.07.2008	Benzin: (Liter pro 100 km — 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km — 2) x 2	Erhöhung der Steuer um € 20 je kW über 100 kW wenn kein CO ₂ - Emissionswert vorliegt	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 180 g/km = € 25 je Gramm über 180 g/km	Benzin: NOx- Emission ≤ 60 mg/km = € 200 Diesel: NOx- Emission ≤ 80 mg/km	€ 500 Hybridantrieb; E 85, Methan in Form von Erdgas/ Biogas, Flüssiggas Wasserstoff	Diesel: € 300 wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% Nur für den NoVA Grund- betrag — nicht für den Bonus- Malus.	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuer- gutschrift führen.

Andere:
(Liter pro
100 km – 3)
x 2

und
partikel-
förmige
Verunrei-
nigung ≤
0,005 g/km
= € 200

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuer- satz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ - Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugs- posten	Erhöhungs- betrag	Anmerkungen
01.01.2025 – 31.12.2025	(CO ₂ - Emissions- wert – 94) durch 5 WLTP-Wert	<u>CO₂- Emissions- wert:</u> kW x 2	80%	Keiner	CO ₂ > 155 g/km = € 80, -- je Gramm über 155 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2024 – 31.12.2024	(CO ₂ - Emissions- wert – 97) durch 5 WLTP-Wert	<u>CO₂- Emissions- wert:</u> kW x 2	80%	Keiner	CO ₂ > 155 g/km = € 80, -- je Gramm über 155 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2023 – 31.12.2023	(CO ₂ - Emissions- wert – 102) durch 5	<u>CO₂- Emissions- wert:</u> kW x 2	70%	Keiner	CO ₂ > 170 g/km =	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuer- satz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ - Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugs- posten	Erhöhungs- betrag	Anmerkungen
	WLTP-Wert				€ 70, -- je Gramm über 170 g/km						
01.01.2022 – 31.12.2022	(CO ₂ - Emissions- wert – 107) durch 5 WLTP-Wert	<u>CO₂- Emissions- wert:</u> kW x 2	60%	Keiner	CO ₂ > 185 g/km = € 60, -- je Gramm über 185 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.07.2021 – 31.12.2021	(CO ₂ - Emissions- wert – 112) durch 5 WLTP-Wert	<u>CO₂- Emissions- wert:</u> kW x 2	50%	Keiner	CO ₂ > 200 g/km = € 50, -- je Gramm über 200 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2021 – 30.06.2021	(CO ₂ - Emissions- wert – 112) durch 5 WLTP-Wert	<u>CO₂- Emissions- wert:</u> kW x 2	32%	Keiner	CO ₂ > 275 g/km = € 40, -- je Gramm über 275 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuer- satz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ - Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugs- posten	Erhöhungs- betrag	Anmerkungen
01.01.2020 - 31.12.2020	(CO ₂ - Emissions- wert – 115) durch 5 WLTP-Wert	<u>CO₂- Emissions- wert:</u> kW x 2	32%	Keiner	CO ₂ > 275 g/km = € 40, -- je Gramm über 275 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2016 – 31.12.2019	(CO ₂ - Emissions- wert – 90) durch 5 NEFZ-Wert	<u>1) CO₂- Emissions- wert:</u> Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) <u>2) CO₂- Emissions- wert:</u> kW x 2	32%	Keiner	CO ₂ > 250 g/km = € 20, -- je Gramm über 250 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 300	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2015 – 31.12.2015	(CO ₂ - Emissions- wert – 90) durch 5 NEFZ-Wert	<u>1) CO₂- Emissions- wert:</u>	32%	Keiner	CO ₂ > 250 g/km = € 20, -- je Gramm	Keiner	€ 600 Hybridantrieb E 85 Methan in Form von	Keiner	€ 400	Keiner	Entweder Abzugsposten oder Umweltbonus möglich

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuer- satz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ - Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugs- posten	Erhöhungs- betrag	Anmerkungen
		Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) <u>2) CO₂- Emissions- wert:</u> kW x 2			über 250 g/km		Erdgas/ Biogas Flüssiggas Wasserstoff				Kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.03.2014 – 31.12.2014	(CO ₂ - Emissions- wert – 90) durch 5 NEFZ-Wert	<u>1) CO₂- Emissions- wert:</u> Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) <u>2) CO₂- Emissions- wert:</u> kW x 2	32%	Keiner	CO ₂ > 250 g/km = € 20, -- je Gramm über 250 g/km	Keiner	€ 600 Hybridantrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssiggas Wasserstoff	Keiner	Benzin: € 450 Diesel: € 350	Keiner	Entweder Abzugsposten oder Umweltbonus möglich Kann zu keiner Steuergutschrift führen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuer- satz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ - Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugs- posten	Erhöhungs- betrag	Anmerkungen
01.01.2013 – 28.02.2014	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	Steuersatz in %: kW x 0,2 Bonus-Malus: <u>1) CO₂- Emissions- wert:</u> Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) <u>2) Verbrauch:</u> Diesel: (kW / 10) + 2 Benzin: (kW / 10) + 3	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 150 g/km = € 25, -- je Gramm über 150 g/km zusätzlich CO ₂ > 170 g/km = € 25, -- je Gramm über 170 g/km zusätzlich CO ₂ > 210 g/km = € 25, -- je Gramm über 210 g/km	Benzin: € 200 wenn NOx- Emission ≤ 60 mg/km Diesel: € 200 wenn NOx- Emission ≤ 80 mg/km und partikel- förmige Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km	€ 500 Hybridantrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssiggas Wasserstoff	Diesel: € 300 wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA- Gesamt- betrag (Grundbetrag und Bonus- Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen
01.03.2011 – 31.12.2012	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel:	Steuersatz in %: kW x 0,2 Bonus-Malus:	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 160 g/km = € 25, -- je Gramm	Benzin: € 200 wenn NOx- Emission	€ 500 Hybridantrieb E 85 Methan in Form von	Diesel: € 300 wenn partikel- förmige	Keiner	20% NoVA- Gesamt- betrag (Grundbetrag	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuer- satz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ - Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugs- posten	Erhöhungs- betrag	Anmerkungen
	(Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	<u>1) CO₂- Emissions- wert:</u> Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) <u>2) Verbrauch:</u> Diesel: (kW / 10) + 2 Benzin: (kW / 10) + 3			über 160 g/km zusätzlich CO ₂ > 180 g/km = € 25, -- je Gramm über 180 g/km zusätzlich CO ₂ > 220 g/km = € 25, -- je Gramm über 220 g/km	≤ 60 mg/km Diesel: € 200 wenn NOx- Emission ≤ 80 mg/km und partikel- förmige Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km	Erdgas/ Biogas Flüssiggas Wasserstoff	Verunrei- nigung > 0,005 g/km		und Bonus- Malus)	Steuergutschrift führen
01.01.2010 – 28.02.2011	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere:	<u>Steuersatz in %:</u> kW x 0,2 <u>Bonus-Malus:</u> <u>1) CO₂- Emissions- wert:</u>	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 160 g/km = € 25, -- je Gramm über 160 g/km	Benzin: € 200 wenn NOx- Emission ≤ 60 mg/km Diesel: € 200	€ 500 Hybridantrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssiggas Wasserstoff	Diesel: € 300 wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA- Gesamt- betrag (Grundbetrag und Bonus- Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuer- satz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ - Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugs- posten	Erhöhungs- betrag	Anmerkungen
	(Liter pro 100 km – 3) x 2	Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) <u>2) Verbrauch:</u> Diesel: (kW / 10) + 2 Benzin: (kW / 10) + 3				wenn NOx- Emission ≤ 80 mg/km und partikel- förmige Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km					
18.06.2009 – 31.12.2009	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	<u>Steuersatz in %:</u> kW x 0,2 <u>Bonus-Malus:</u> <u>1) CO₂- Emissions- wert:</u> Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) <u>2) Verbrauch:</u>	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 180 g/km = € 25, -- je Gramm über 180 g/km	Benzin: € 200 wenn NOx- Emission ≤ 60 mg/km Diesel: € 200 wenn NOx- Emission ≤ 80 mg/km und partikel- förmige	€ 500 Hybridantrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssiggas Wasserstoff	Diesel: € 300 wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA- Gesamt- betrag (Grundbetrag und Bonus- Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuer- satz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ - Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugs- posten	Erhöhungs- betrag	Anmerkungen
		Diesel: (kW / 10) + 2 Benzin: (kW / 10) + 3									Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km
01.07.2008 – 17.06.2009	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	Steuersatz in %: kW x 0,2	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 180 g/km = € 25, -- je Gramm über 180 g/km	Benzin: € 200 wenn NOx- Emission ≤ 60 mg/km Diesel: € 200 wenn NOx- Emission ≤ 80 mg/km und partikel- förmige Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km	€ 500 Hybridantrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssiggas Wasserstoff	Diesel: € 300 wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% Nur für den NoVA- Grund- betrag – nicht für den Bonus-Malus	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen
01.07.2006 – 30.06.2008	Benzin:	Steuersatz in %: kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	Diesel: € 300	Keiner	Diesel: NoVA erhöht sich um 1,5%	Keiner	20%	Bei einem Durchschnitts- verbrauch von

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuer- satz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ - Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugs- posten	Erhöhungs- betrag	Anmerkungen
	(Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2					wenn partikel- förmige Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km		(höchstens 300 Euro) der Bemessungs- grundlage wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km		Nur für den NoVA- Grund- betrag – nicht für den Bonus-Malus	nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
01.01.2006 – 30.06.2006	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	<u>Steuersatz in %:</u> kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	Diesel: € 300 wenn partikel- förmige Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km	Keiner	Diesel: NoVA erhöht sich um 0,75% (höchstens 150 Euro) der Bemessungs- grundlage wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% Nur für den NoVA- Grund- betrag – nicht für den Bonus-Malus	Bei einem Durchschnitts- verbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
01.07.2005 – 31.12.2005	Benzin:	<u>Steuersatz in %:</u>	16%	Keiner	Keiner	Diesel: € 300	Keiner	Diesel:	Keiner	20%	Bei einem Durchschnitts-

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuer- satz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ - Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugs- posten	Erhöhungs- betrag	Anmerkungen
	(Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	kW x 0,2				ab 81 kW, wenn partikel- förmige Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km		NoVA erhöht sich um 0,75% (höchstens 150 Euro) der Bemessungs- grundlage ab 81 kW, wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km		Nur für den NoVA- Grund- betrag – nicht für den Bonus-Malus	verbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
10.01.1998 – 30.06.2005	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	<u>Steuersatz in %:</u> kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	20%	Bei einem Durchschnitts- verbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuer- satz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ - Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugs- posten	Erhöhungs- betrag	Anmerkungen
01.06.1996 – 09.01.1998	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	<u>Verbrauch:</u> kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	20%	Bei einem Durchschnitts- verbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
01.01.1994 – 31.05.1996	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	<u>Verbrauch:</u> kW x 0,2	14%	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	20%	Bei einem Durchschnitts- verbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
01.01.1992 – 31.12.1993	Benzin:	<u>Verbrauch:</u> kW x 0,2	14%	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Bei einem Durchschnitts- verbrauch von

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuer- satz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ - Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugs- posten	Erhöhungs- betrag	Anmerkungen
	(Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2										nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%

In der Überschrift vor der Rz 966 wird ein Redaktionsversehen korrigiert.

B.6.2.2.3. Rechtslage von 1. Jänner 2020 bis ~~1. Jänner 2021~~ **31. Dezember 2020**

In der Überschrift vor der Rz 969 wird ein Redaktionsversehen korrigiert.

B.6.2.2.4. Rechtslagen von 1. März 2014 bis ~~1. Jänner 2020~~ **31. Dezember 2019**

B.6.2.2.4.2. Änderung Abzugsposten - Rechtslage 1. Jänner 2016 bis 31. Dezember 2019

In dem Beispiel in Rz 977 werden Redaktionsversehen korrigiert.

Rz 977 lautet:

[...]

Beispiel:

Erstzulassung EU: 15. April 2016 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

*Zulassung in Österreich: 5. Juli 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des Abzugspostens, siehe Rz ~~934~~**930 ff**)*

Bemessungsgrundlage netto: 10.000,00 Euro; CO₂-Emissionswert: 300 g/km

Steuersatz in % = $\frac{300 \text{ g/km} - 90 \text{ g/km}}{5} = 42\%$ (Höchststeuersatz 32%)

<i>Bemessungsgrundlage</i>	<i>10.000,00 Euro</i>
<hr/>	<hr/>
<i>NoVA-Satz 32%</i>	<i>3.200,00 Euro</i>
<i>plus CO₂-Malus gemäß § 6 Abs. 2 NoVAG 1991*</i>	<i>+ 375,00 Euro</i>
<i>minus Abzugsposten gemäß § 6 Abs. 5 § 6 Abs. 3 NoVAG 1991*</i>	<i>- 112,50 Euro</i>
<hr/>	<hr/>
<i>zu entrichtende Normverbrauchabgabe</i>	<i>3.462,50 Euro</i>

** Berechnung Malus und Abzugsposten: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus und Abzugsposten um ein Achtel reduziert. Da seit April 2016 mehr als fünf ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im Juli 2021), werden nur drei Achtel des Malus und Abzugspostens berücksichtigt.*

Malus aliquotiert: $(300 - 250) \times 20 \text{ €} = 1.000 \text{ €} = (1.000 \text{ €} / 8) \times 3 = 375,00 \text{ €}$

Abzugsposten aliquotiert: $(300 \text{ €} / 8) \times 3 = 112,50 \text{ €}$

B.6.2.2.4.3. Änderung Abzugsposten und Umweltbonus - Rechtslage 1. Jänner 2015 bis 31. Dezember 2015

In dem Beispiel in Rz 978 werden Redaktionsversehen korrigiert.

Rz 978 lautet:

[...]

Beispiel:

Erstzulassung EU: 15. Februar 2015 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 10. Dezember 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des Abzugspostens, siehe Rz 934930 ff)

Bemessungsgrundlage netto: 10.000,00 Euro; CO₂-Emissionswert: 250 g

$$\text{Steuersatz in \%} = \frac{250 \text{ g/km} - 90 \text{ g/km}}{5} = 32\%$$

Bemessungsgrundlage	10.000,00 Euro
NoVA-Satz 32%	3.200,00 Euro
plus CO ₂ -Malus gemäß § 6 Abs. 2 NoVAG 1991	+ 0,00 Euro
minus Abzugsposten gemäß § 6 Abs. 5 / § 6 Abs. 3 NoVAG 1991*	- 100,00 Euro
zu entrichtende Normverbrauchabgabe	3.100,00 Euro

* Berechnung Abzugs**betrag**posten: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Abzugs**betrag**posten um ein Achtel reduziert. Da seit Februar 2015 mehr als sechs ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im Dezember 2021), werden nur zwei Achtel des Abzugs**betrag**postens berücksichtigt.

Abzugs**betrag**posten aliquotiert: (400 € / 8) x 2 = 100 €

B.6.2.2.4.4. Änderung Abzugsposten und Umweltbonus – Rechtslage 1. März 2014 bis 31. Dezember 2014

In den Beispielen in Rz 979 werden Redaktionsversehen korrigiert.

Rz 979 lautet:

[...]

Beispiel 1 – Benzinfahrzeug ohne Malus:

Erstzulassung EU: 23. April 2014 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 20. November 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des Abzugspostens, siehe Rz 934930 ff)

Benzin

CO₂ in g/km: 240

$$(240 - 90) / 5 = 30\%$$

Bemessungsgrundlage	10.000,00 Euro
NoVA-Satz 30%	3.000,00 Euro
plus CO ₂ -Malus gemäß § 6 Abs. 2 NoVAG 1991	+ 0,00 Euro
minus Abzugsposten gemäß § 6 Abs. 5 / § 6 Abs. 3 NoVAG 1991*	- 56,25 Euro
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	2.943,75 Euro

* Berechnung Abzugs**betrag**posten: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der

anzusetzende Abzugs**betrag**posten um ein Achtel reduziert. Da seit April 2014 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im November 2021), wird nur noch ein Achtel des Abzugs**betrag**postens berücksichtigt.

Abzugs**betrag**posten aliquotiert: $(450 \text{ €} / 8) \times 1 = 56,25 \text{ €}$

Beispiel 2 – Dieselfahrzeug ohne Malus

Erstzulassung EU: 23. April 2014 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 20. November 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des Abzugspostens, siehe Rz **934930 ff**)

Diesel

CO₂ in g/km: 240

$(240 - 90) / 5 = 30\%$

Bemessungsgrundlage	10.000,00 Euro
NoVA-Satz 30%	3.000,00 Euro
plus CO ₂ -Malus gemäß § 6 Abs. 2 NoVAG 1991	+ 0,00 Euro
minus Abzugsposten gemäß § 6 Abs. 5 / § 6 Abs. 3 NoVAG 1991*	- 43,75 Euro
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	2.956,25 Euro

* Berechnung Abzugs**betrag**posten: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Abzugs**betrag**posten ein Achtel reduziert. Da seit April 2014 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im November 2021), wird nur noch ein Achtel des Abzugs**betrag**postens berücksichtigt.

Abzugs**betrag**posten aliquotiert: $(350 \text{ €} / 8) \times 1 = 43,75 \text{ €}$

Beispiel 3 – Benzinfahrzeug mit Malus und Höchststeuersatz:

Erstzulassung EU: 23. April 2014 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 20. November 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des **CO₂-Malus und des** Abzugspostens, siehe Rz **934930 ff**)

Benzin

CO₂ in g/km: 300

$(300 - 90) / 5 = 42\%$ (Höchststeuersatz 32%)

Bemessungsgrundlage	10.000,00 Euro
NoVA-Satz 32%	3.200,00 Euro
plus CO ₂ -Malus gemäß § 6 Abs. 2 NoVAG 1991*	+ 125,00 Euro
minus Abzugsposten gemäß § 6 Abs. 5 / § 6 Abs. 3 NoVAG 1991*	- 56,25 Euro
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	3.268,275 Euro

* Berechnung Malus und Abzugs**betrag**posten: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus und Abzugs**betrag**posten um ein Achtel reduziert. Da seit April 2014 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im November 2021), wird nur ein

Achtel des Malus und des Abzugs**betrag**postens berücksichtigt.

Malus aliquotiert: $(300 - 250) \times 20 \text{ €} = 1.000 \text{ €} = (1.000 \text{ €} / 8) \times 1 = 125,00 \text{ €}$

Abzugs**betrag**posten aliquotiert: $(450 \text{ €} / 8) \times 1 = 56,25 \text{ €}$

Beispiel 4 – Dieselfahrzeug mit Malus und Höchststeuersatz:

Erstzulassung EU: 23. April 2014 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 20. November 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des **CO₂-Malus und des Abzugspostens**, siehe Rz **934930 ff**)

Diesel

CO₂ in g/km: 300

$(300 - 90) / 5 = 42\%$ (Höchststeuersatz 32%)

Bemessungsgrundlage	10.000,00 Euro
NoVA-Satz 32%	3.200,00 Euro
plus CO ₂ -Malus gemäß § 6 Abs. 2 NoVAG 1991*	+ 125,00 Euro
minus Abzugsposten gemäß § 6 Abs. 5 /§ 6 Abs. 3 NoVAG 1991*	- 43,75 Euro
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	3.281,25 Euro

* Berechnung Malus und Abzugs**betrag**posten: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus und Abzugs**betrag**posten um ein Achtel reduziert. Da seit April 2014 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im November 2021), wird nur ein Achtel des Malus und des Abzugs**betrag**postens berücksichtigt.

Malus aliquotiert: $(300 - 250) \times 20 \text{ €} = 1.000 \text{ €} = (1.000 \text{ €} / 8) \times 1 = 125,00 \text{ €}$

Abzugs**betrag**posten aliquotiert: $(350 \text{ €} / 8) \times 1 = 43,75 \text{ €}$

Beispiel 5 – Ersatzberechnung bei Benzinfahrzeug bei fehlenden CO₂-Emissionswerten und Verbrauchswerten:

Erstzulassung EU: 23. April 2014 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 20. November 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des **CO₂-Malus und des Abzugspostens**, siehe Rz **934930 ff**)

Benzin

kein CO₂-Wert **bekannt**

kein Verbrauchswert **bekannt**

147 kW

Bemessungsgrundlage	10.000,00 Euro
NoVA-Satz: 32%*	3.200,00 Euro
plus CO ₂ -Malus gemäß § 6 Abs. 2 NoVAG 1991*	+ 110,00 Euro
minus Abzugsposten gemäß § 6 Abs. 5 /§ 6 Abs. 3 NoVAG 1991**	- 56,25 Euro
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	3.253,75 Euro

* Ersatzberechnung bei fehlendem CO₂-Emissionswert und fehlendem MVEG-Verbrauch:

147 kW x 2 = 294 g/km (anzusetzender CO₂-Emissionswert)

$(294 \text{ g/km} - 90 \text{ g/km}) / 5 = 40,8\% \rightarrow 32\%$ Höchststeuersatz

294 g/km – 250 g/km = 44 g/km x 20 Euro = 880 Euro (Malus) – dieser muss aliquotiert werden
Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt.
Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus und Abzugsbetragposten um ein Achtel reduziert. Da seit April 2014 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im November 2021), wird nur ein Achtel des Malus und des Abzugsbetragpostens berücksichtigt.
Malus aliquotiert: $(880 \text{ €} / 8) \times 1 = 110,00 \text{ €}$

** Abzugsbetragposten aliquotiert: $(450 \text{ €} / 8) \times 1 = 56,25 \text{ €}$

Beispiel 6 – Ersatzberechnung Benzinfahrzeug bei fehlendem CO₂-Emissionswert:

Erstzulassung EU: 23. April 2014 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 20. November 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des CO₂-Malus und des Abzugspostens, siehe Rz 934930 ff)

Benzin

kein CO₂-Wert **bekannt**

MVEG-Verbrauchswert: 11 l/km

147 kW

Bemessungsgrundlage	10.000,00 Euro
NoVA-Satz: 32%*	3.200,00 Euro
plus CO ₂ -Malus gemäß § 6 Abs. 2 NoVAG 1991*	+ 62,50 Euro
minus Abzugsposten gemäß § 6 Abs. 5 / § 6 Abs. 3 NoVAG 1991**	- 56,25 Euro
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	3.206,25 Euro

* Ersatztarifberechnung bei fehlendem CO₂-Emissionswert:

11 x 25 = 275 (anzusetzender CO₂-Emissionswert)

$(275 \text{ g/km} - 90 \text{ g/km}) / 5 = 37\% \rightarrow 32\%$ Höchststeuersatz

275 g/km – 250 g/km = 25 g/km x 20 Euro = 500 Euro (Malus) – dieser muss aliquotiert werden
Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt.
Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus und Abzugsbetragposten um ein Achtel reduziert. Da seit April 2014 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im November 2021), wird nur ein Achtel des Malus und des Abzugsbetragpostens berücksichtigt.
Malus aliquotiert: $(500 \text{ €} / 8) \times 1 = 62,50 \text{ €}$

** Abzugsbetragposten aliquotiert: $(450 \text{ €} / 8) \times 1 = 56,25 \text{ €}$

Beispiel 7 – Ersatzberechnung Hybrid-Elektro-Kraftfahrzeug bei fehlenden CO₂-Emissionswerten und Verbrauchswerten:

Erstzulassung EU: 23. April 2014 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 20. November 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des Abzugspostens, siehe Rz 934930 ff)

Full-Hybrid (Benzin)

kein CO₂-Wert **bekannt**

kein Verbrauchswert **bekannt**

125 kW

Bemessungsgrundlage	10.000,00 Euro
NoVA-Satz: 32%*	3.200,00 Euro
plus CO ₂ -Malus gemäß § 6 Abs. 2 NoVAG 1991*	+ 0,00 Euro
minus Abzugsposten Umwelt-Bonus gemäß § 6 Abs. 5 / § 6 Abs. 3 NoVAG 1991**	- 56,2575 Euro
zu entrichtende NoVA	3.125,003.143,7 5 Euro

* ~~Ersatztarif~~ **Ersatzberechnung** bei fehlendem CO₂-Emissionswert:

$125 \times 2 = 250$ (anzusetzender CO₂-Emissionswert)

$(250 \text{ g/km} - 90 \text{ g/km}) / 5 = 32\%$ Steuersatz

$250 \text{ g/km} - 250 \text{ g/km} = 0 \text{ g/km} \times 20 \text{ Euro} = 0 \text{ Euro}$ (Malus)

** ~~Berechnung Abzugsposten~~ **Berechnung Umwelt-Bonus**: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende ~~Abzugsbetrag~~ **Umwelt-Bonus** um ein Achtel reduziert. Da seit April 2014 mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im November 2021), wird nur ein Achtel des ~~Abzugsbetrags~~ **Umwelt-Bonus** berücksichtigt.

~~Abzugsbetrag~~ **Umwelt-Bonus** aliquotiert: $(450600 \text{ €} / 8) \times 1 = 56,2575 \text{ €}$

In der Überschrift vor der Rz 980 wird ein Redaktionsversehen korrigiert.

B.6.2.2.5. Rechtslagen von 1. Juli 2008 bis ~~1. März~~ **28. Februar** 2014

In Rz 982 erfolgt eine Klarstellung zur Ersatzberechnung des Steuersatzes, wenn der Kraftstoffverbrauch nicht vorliegt.

Rz 982 lautet:

Liegt kein Gesamtverbrauch nach dem MVEG-Zyklus vor, so ist **der Steuersatz als Ersatztarif** der Durchschnittsverbrauch mit dem 0,2-fachen der Leistung in Kilowatt anzunehmen.

Beispiele:

$120 \text{ kW} \times 0,2 = 24\%$ --> Höchststeuersatz 16%

$50 \text{ kW} \times 0,2 = 10\%$ --> Steuersatz 10%

Die Steuer erhöht sich in jenen Fällen, in denen die Normverbrauchsabgabe nicht Teil der Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer ist, um 20%.

**B.6.2.2.5.5. Rechtslage 18. Juni 2009 bis 31. Dezember 2009, idF BGBl. I Nr. 52/2009
(Änderung Malus CO₂-Werte und Abgabenerhöhung)**

In den Beispielen in Rz 998 werden Redaktionsversehen in Bezug auf die Berücksichtigung der Wertentwicklung über die Achtelung korrigiert.

Rz 998 lautet:

[...]

Beispiel 1 – Benzinfahrzeug mit maximalen Bonus

Erstzulassung EU: 11. September 2009 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz ~~933~~930 ff)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO₂ in g/km: 110

NO_x in mg/km: 50

<i>Bemessungsgrundlage:</i>	<i>10.000,00 Euro</i>
<i>NoVA-Satz (10 l – 3 l) x 2 = 14%</i>	<i>1.400,00 Euro</i>
<i>Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO₂-Ausstoß (< 120 g/km)*</i>	<i>- 37,50 Euro</i>
<i>Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NO_x (bei Diesel plus Partikelemission)*</i>	<i>- 25,00 Euro</i>
<i>Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)*</i>	<i>- 62,50 Euro</i>
<i>Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%</i>	<i>+ 267,50 Euro</i>

zu entrichtende Normverbrauchsabgabe

1.605,00 Euro

** Berechnung Bonus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus um ein Achtel reduziert. Da seit September 2009 mehr als ~~acht~~ **sieben** ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Bonus berücksichtigt.*

Bonus gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - aliquotiert: (300 € / 8) x 1 = 37,50 €

Bonus gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - aliquotiert: (200 € / 8) x 1 = 25,00 €

Summe NoVA-Bonus - aliquotiert: (500 € / 8) x 1 = 62,50 €

Beispiel 2 – Benzinfahrzeug mit NO_x-Bonus

Erstzulassung EU: 11. September 2009 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz ~~933~~930 ff)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO₂ in g/km: 150

NO_x in mg/km: 50

<i>Bemessungsgrundlage:</i>	10.000,00 Euro
<hr/>	
NoVA-Satz (10 l – 3 l) x 2 = 14%	1.400,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO ₂ -Ausstoß (< 120 g/km)*	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)*	- 25,00 Euro
<hr/>	
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)*	- 25,00 Euro
<hr/>	
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	+ 275,00 Euro

zu entrichtende Normverbrauchsabgabe 1.650,00 Euro

* Berechnung Bonus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus um ein Achtel reduziert. Da seit September 2009 mehr als ~~acht~~ **sieben** ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Bonus berücksichtigt.

Bonus gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - aliquotiert: (200 € / 8) x 1 = 25,00 €

Summe NoVA-Bonus - aliquotiert: (200 € / 8) x 1 = 25,00 €

Beispiel 3 – Benzinfahrzeug ohne Bonus und ohne Malus

Erstzulassung EU: 11. September 2009 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz ~~933~~**930 ff**)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO₂ in g/km: 150

NOx in mg/km: 65

<i>Bemessungsgrundlage:</i>	10.000,00 Euro
<hr/>	
NoVA-Satz (10 l – 3 l) x 2 = 14%	1.400,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO ₂ -Ausstoß (< 120 g/km)*	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)*	- 0,00 Euro
<hr/>	
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)*	- 0,00 Euro
<hr/>	
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	+ 280,00 Euro

zu entrichtende Normverbrauchsabgabe 1.680,00 Euro

* Berechnung Bonus/Malus: Da sich aufgrund der CO₂-Emissions- und NOx-Werte kein Bonus oder Malus ergibt, kommt es zu keiner Aliquotierung.

Beispiel 4 – Benzinfahrzeug ohne Bonus und ohne Malus mit Höchststeuersatz

Erstzulassung EU: 11. September 2009 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz 933930 ff)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 12 l/100 km

CO₂ in g/km: 150

NO_x in mg/km: 65

Bemessungsgrundlage:	10.000,00 Euro
<hr/>	
NoVA-Satz (12 l – 3 l) x 2 = 18% (Höchststeuersatz 16%)	1.600,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO ₂ -Ausstoß (< 120 g/km)*	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NO _x (bei Diesel plus Partikelemission)*	- 0,00 Euro
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)*	- 0,00 Euro
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	+ 320,00 Euro
<hr/>	
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	1.920,00 Euro

* Berechnung Bonus/Malus: Da sich aufgrund der CO₂-Emissions- und NO_x-Werte kein Bonus oder Malus ergibt, kommt es zu keiner Aliquotierung.

Beispiel 5 – Benzinfahrzeug mit Bonus und Malus

Erstzulassung EU: 11. September 2009 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz 933930 ff)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO₂ in g/km: 195

NO_x in mg/km: 50

Bemessungsgrundlage:	10.000,00 Euro
<hr/>	
NoVA-Satz (10 l – 3 l) x 2 = 14%	1.400,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO ₂ -Ausstoß (< 120 g/km)*	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NO _x (bei Diesel plus Partikelemission)*	- 25,00 Euro
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)*	- 25,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b - Malus CO ₂ -Ausstoß*	+ 46,88 Euro
Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO ₂ -Emissionswerten*	+ 0,00 Euro
<hr/>	

Summe NoVA-Malus*	+ 46,88 Euro
Summe Bonus-Malus	+21,88 Euro
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	+ 284,38 Euro

zu entrichtende Normverbrauchsabgabe 1.706,26 Euro

* Berechnung Bonus/Malus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus/Malus um ein Achtel reduziert. Da seit September 2009 mehr als ~~acht~~**sieben** ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Bonus/Malus berücksichtigt.

Bonus gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - aliquotiert: $(200 \text{ €} / 8) \times 1 = 25,00 \text{ €}$

Summe NoVA-Bonus - aliquotiert: $(200 \text{ €} / 8) \times 1 = 25,00 \text{ €}$

Malus gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b: $195 - 180 = 15 \times 25 \text{ Euro} = 375,00 \text{ Euro}$

Malus gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b - aliquotiert: $(375 \text{ €} / 8) \times 1 = 46,88 \text{ Euro}$

Summe Malus - aliquotiert: $(375 \text{ €} / 8) \times 1 = 46,88 \text{ Euro}$

Beispiel 6 – Benzinfahrzeug mit Malus

Erstzulassung EU: 11. September 2009 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz **933930 ff**)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO₂ in g/km: 195

NOx in mg/km: 65

Bemessungsgrundlage:	10.000,00 Euro
NoVA-Satz $(10 \text{ l} - 3 \text{ l}) \times 2 = 14\%$	1.400,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO ₂ -Ausstoß (< 120 g/km)	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)	- 0,00 Euro
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b - Malus CO ₂ -Ausstoß $(195 - 180 = 15)^*$	+ 46,88 Euro
Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO ₂ -Emissionswerten*	+ 0,00 Euro
Summe NoVA-Malus*	+ 46,88 Euro
Summe Bonus-Malus	+ 46,88 Euro
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	+ 289,38 Euro

zu entrichtende Normverbrauchsabgabe 1.736,26 Euro

* Berechnung Malus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus um ein Achtel reduziert. Da seit September 2009 mehr als ~~acht~~**sieben** ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Malus berücksichtigt.

Malus gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b: $195 - 180 = 15 \times 25 \text{ Euro} = 375,00 \text{ Euro}$
 Malus gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b – aliquotiert: $(375 \text{ €} / 8) \times 1 = 46,88 \text{ Euro}$
 Summe Malus – aliquotiert: $(375 \text{ €} / 8) \times 1 = 46,88 \text{ Euro}$

Beispiel 7 – Benzinfahrzeug mit fehlenden CO₂-Emissionswerten

Erstzulassung EU: 11. September 2009 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz ~~933~~930 ff)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO₂ in g/km: keine Angabe

NO_x in mg/km: keine Angabe

Bemessungsgrundlage:	10.000,00 Euro
<hr/>	
NoVA-Satz $(10 \text{ l} - 3 \text{ l}) \times 2 = 14\%$	1.400,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO ₂ -Ausstoß (< 120 g/km)	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NO _x (bei Diesel plus Partikelemission)	- 0,00 Euro
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b - Malus CO ₂ -Ausstoß	+ 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO ₂ -Emissionswerten*	+ 218,75 Euro
Summe NoVA-Malus*	+ 218,75 Euro
Summe Bonus-Malus	+ 218,75 Euro
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	+ 323,75 Euro
<hr/>	
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	1.942,50 Euro

* Malus bei fehlendem CO₂-Emissionswert: $10 \text{ l}/100 \text{ km} \times 25 = 250 - 180 = 70 \times 25 \text{ Euro} = 1.750 \text{ Euro}$

Berechnung Malus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus um ein Achtel reduziert. Da seit September 2009 mehr als ~~acht~~ **sieben** ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Malus berücksichtigt.

Malus gemäß § 6a Abs. 3 – aliquotiert: $(1.750 \text{ €} / 8) \times 1 = 218,75 \text{ Euro}$

Summe Malus – aliquotiert: $(1.750 \text{ €} / 8) \times 1 = 218,75 \text{ Euro}$

Beispiel 8 – Dieselfahrzeug mit fehlenden CO₂-Emissionswerten und Malus-Partikelemission

Erstzulassung EU: 11. September 2009 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz ~~933~~930 ff)

MVEG-Verbrauch (Diesel): 10 l/100 km

CO₂ in g/km: keine Angabe

NO_x in mg/km: keine Angabe

Partikelemission in g/km: 0,008

Bemessungsgrundlage:	10.000,00 Euro
<hr/>	
NoVA-Satz (10 l – 2 l) x 2 = 16%	1.600,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO ₂ -Ausstoß (< 120 g/km)	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NO _x (bei Diesel plus Partikelemission)	- 0,00 Euro
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b - Malus CO ₂ -Ausstoß	+ 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO ₂ -Emissionswerten*	+ 312,50 Euro
Gemäß § 6a Abs. 4 - Malus bei Dieselmotor mit Partikelemission > 0,005 g/km*	+ 37,50 Euro
Summe NoVA-Malus*	+ 350,00 Euro
Summe Bonus-Malus	+ 350,00 Euro
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	+ 390,00 Euro
<hr/>	
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	2.340,00 Euro

* Malus bei fehlendem CO₂-Emissionswert: 10 l/100 km x 28 = 280 - 180 = 100 x 25 Euro = 2.500 Euro

Berechnung Malus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus um ein Achtel reduziert. Da seit September 2009 mehr als ~~acht~~ **sieben** ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Malus berücksichtigt.

Malus gemäß § 6a Abs. 3 – aliquotiert: (2.500 € / 8) x 1 = 312,50 Euro

Malus gemäß § 6a Abs. 4 – aliquotiert: (300 € / 8) x 1 = 37,50 Euro

Summe Malus – aliquotiert: (2.800 € / 8) x 1 = 350,00 Euro

Beispiel 9 – Benzinfahrzeug mit fehlenden CO₂-Emissionswerten und fehlenden MVEG-Verbrauch

Erstzulassung EU: 11. September 2009 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz **933930 ff**)

MVEG-Verbrauch (Benzin): nicht bekannt

CO₂ in g/km: keine Angabe

NO_x in mg/km: keine Angabe

147 kW x 0,2 = 29,4 (Ersatzberechnung)

<i>Bemessungsgrundlage:</i>	10.000,00 Euro
NoVA-Satz (147 kW x 0,2 = 29,4) gerundet 29% (Höchststeuersatz 16%)	1.600,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO ₂ -Ausstoß (< 120 g/km)	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)	- 0,00 Euro
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b - Malus CO ₂ -Ausstoß	+ 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO ₂ -Emissionswerten*	+ 821,88820,31 821,88820,31 Euro
Gemäß § 6a Abs. 4 - Malus bei Dieselmotor mit Partikelemission > 0,005 g/km*	+ 0,00 Euro
Summe NoVA-Malus*	+ 821,88820,31 Euro
Summe Bonus-Malus	+ 821,88820,31 Euro
<i>Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%</i>	+ 484,3806 Euro
zu entrichtende Normverbrauchsabgabe	2.906,262.904,3 7 Euro

* Malus bei fehlendem CO₂-Emissionswert und fehlendem MVEG-Verbrauch:

147 kW --> 1/10 = 14,7 + 3 = 17,7 x 25 = ~~443442,50~~ **443442,50**

~~443442,50~~ - 180 = ~~263262,50~~ x 25 Euro = ~~6.5756.562,50~~ Euro

Berechnung Malus:

Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt.

Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus um ein Achtel reduziert. Da seit

September 2009 mehr als ~~acht~~ **sieben** ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Malus berücksichtigt.

Malus bei fehlendem CO₂-Emissionswert und fehlendem MVEG-Verbrauch - aliquotiert:

(~~6.5756.562,50~~ € / 8) x 1 = ~~821,88820,31~~ Euro

Summe Malus - aliquotiert: (~~6.5756.562,50~~ € / 8) x 1 = ~~821,88820,31~~ Euro

B.6.2.2.5.6. Rechtslage 1. Juli 2008 bis 17. Juni 2009, idF BGBl. I Nr. 46/2008 (Änderung Malus CO₂-Werte und Abgabenerhöhung)

In den Beispielen in Rz 999 werden Redaktionsversehen in Bezug auf die Berücksichtigung der Wertentwicklung über die Achtelung korrigiert.

Rz 999 lautet:

[...]

Beispiel 1 – Benzinfahrzeug mit CO₂- und NOx-Bonus

Erstzulassung EU: 7. Dezember 2008 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz ~~933~~**930 ff**)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO₂ in g/km: 110

NO_x in mg/km: 50

Bemessungsgrundlage:	10.000,00 Euro
NoVA-Satz (10 l – 3 l) x 2 = 14%	1.400,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO ₂ -Ausstoß (< 120 g/km)*	- 37,50 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NO _x (bei Diesel plus Partikelemission)*	- 25,00 Euro
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)*	- 62,50 Euro
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20% (nur auf den Grundbetrag)	+ 280,00 Euro

zu entrichtende Normverbrauchsabgabe 1.617,50 Euro

* Berechnung Bonus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus um ein Achtel reduziert. Da seit Dezember 2008 mehr als ~~acht~~**sieben** ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Bonus berücksichtigt.

Bonus gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - aliquotiert: (300 € / 8) x 1 = 37,50 €

Bonus gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - aliquotiert: (200 € / 8) x 1 = 25,00 €

Summe NoVA-Bonus - aliquotiert: (500 € / 8) x 1 = 62,50 €

Beispiel 2 – Benzinfahrzeug mit NO_x-Bonus

Erstzulassung EU: 7. Dezember 2008 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz ~~933~~**930 ff**)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO₂ in g/km: 150

NO_x in mg/km: 50

Bemessungsgrundlage:	10.000,00 Euro
NoVA-Satz (10 l – 3 l) x 2 = 14%	1.400,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO ₂ -Ausstoß (< 120 g/km)	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NO _x (bei Diesel plus Partikelemission)*	- 25,00 Euro
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)*	- 25,00 Euro

Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20% (nur auf den Grundbetrag)	+ 280,00 Euro
---	---------------

zu entrichtende Normverbrauchsabgabe 1.655,00 Euro

* Berechnung Bonus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus um ein Achtel reduziert. Da seit Dezember 2008 mehr als ~~acht~~**sieben** ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Bonus berücksichtigt.
 Bonus gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - aliquotiert: $(200 \text{ €} / 8) \times 1 = 25,00 \text{ €}$
 Summe NoVA-Bonus - aliquotiert: $(200 \text{ €} / 8) \times 1 = 25,00 \text{ €}$

Beispiel 3 – Benzinfahrzeug ohne Bonus und ohne Malus

Erstzulassung EU: 7. Dezember 2008 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz ~~933~~**930 ff**)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO₂ in g/km: 150

NO_x in mg/km: 65

Bemessungsgrundlage:	10.000,00 Euro
----------------------	----------------

NoVA-Satz $(10 \text{ l} - 3 \text{ l}) \times 2 = 14\%$	1.400,00 Euro
--	---------------

Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO ₂ -Ausstoß (< 120 g/km)*	- 0,00 Euro
--	-------------

Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NO _x (bei Diesel plus Partikelemission)*	- 0,00 Euro
---	-------------

Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)*	- 0,00 Euro
---	-------------

Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20% (nur auf den Grundbetrag)	+ 280,00 Euro
---	---------------

zu entrichtende Normverbrauchsabgabe 1.680,00 Euro

* Berechnung Bonus/Malus: Da sich aufgrund der CO₂-Emissions- und NO_x-Werte kein Bonus oder Malus ergibt, kommt es zu keiner Aliquotierung.

Beispiel 4 – Benzinfahrzeug ohne Bonus und ohne Malus mit Höchststeuersatz

Erstzulassung EU: 7. Dezember 2008 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz ~~933~~**930 ff**)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 12 l/100 km

CO₂ in g/km: 150

NO_x in mg/km: 65

<i>Bemessungsgrundlage:</i>	<i>10.000,00 Euro</i>
<i>NoVA-Satz (12 l – 3 l) x 2 = 18% (Höchststeuersatz 16%)</i>	<i>1.600,00 Euro</i>
<i>Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO₂-Ausstoß (< 120 g/km)*</i>	<i>- 0,00 Euro</i>
<i>Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)*</i>	<i>- 0,00 Euro</i>
<i>Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)*</i>	<i>- 0,00 Euro</i>
<i>Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20% (nur auf den Grundbetrag)</i>	<i>+ 320,00 Euro</i>
<i>zu entrichtende Normverbrauchsabgabe</i>	<i>1.920,00 Euro</i>

* Berechnung Bonus/Malus: Da sich aufgrund der CO₂-Emissions- und NOx-Werte kein Bonus oder Malus ergibt, kommt es zu keiner Aliquotierung.

Beispiel 5 – Benzinfahrzeug mit Bonus und mit Malus

Erstzulassung EU: 7. Dezember 2008 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz **933930 ff**)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO₂ in g/km: 195

NOx in mg/km: 50

<i>Bemessungsgrundlage:</i>	<i>10.000,00 Euro</i>
<i>NoVA-Satz (10 l – 3 l) x 2 = 14%</i>	<i>1.400,00 Euro</i>
<i>Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO₂-Ausstoß (< 120 g/km)</i>	<i>- 0,00 Euro</i>
<i>Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NOx (bei Diesel plus Partikelemission)*</i>	<i>- 25,00 Euro</i>
<i>Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)*</i>	<i>- 25,00 Euro</i>
<i>Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a u. b - Malus CO₂-Ausstoß (195 – 180 = 15)*</i>	<i>+ 46,88 Euro</i>
<i>Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO₂-Emissionswerten</i>	<i>+ 0,00 Euro</i>
<i>Summe NoVA-Malus*</i>	<i>+ 46,88 Euro</i>
<i>Summe Bonus-Malus</i>	<i>+ 21,88 Euro</i>
<i>Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20% (nur auf den Grundbetrag)</i>	<i>+ 280,00 Euro</i>

zu entrichtende Normverbrauchsabgabe ***1.701,88 Euro***

* Berechnung Bonus/Malus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Bonus/Malus

um ein Achtel reduziert. Da seit Dezember 2008 mehr als ~~acht~~**sieben** ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Bonus/Malus berücksichtigt.

Bonus gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - aliquotiert: $(200 \text{ €} / 8) \times 1 = 25,00 \text{ €}$

Summe NoVA-Bonus - aliquotiert: $(200 \text{ €} / 8) \times 1 = 25,00 \text{ €}$

Malus gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b: $195 - 180 = 15 \times 25 \text{ Euro} = 375,00 \text{ Euro}$

Malus gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b - aliquotiert: $(375 \text{ €} / 8) \times 1 = 46,88 \text{ Euro}$

Summe Malus - aliquotiert: $(375 \text{ €} / 8) \times 1 = 46,88 \text{ Euro}$

Beispiel 6 – Benzinfahrzeug mit Malus

Erstzulassung EU: 7. Dezember 2008 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 16. August 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung, siehe Rz ~~933~~**930 ff**)

MVEG-Verbrauch (Benzin): 10 l/100 km

CO₂ in g/km: 195

NO_x in mg/km: 65

Bemessungsgrundlage:	10.000,00 Euro
NoVA-Satz $(10 \text{ l} - 3 \text{ l}) \times 2 = 14\%$	1.400,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 - Bonus CO ₂ -Ausstoß (< 120 g/km)	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 - Bonus NO _x (bei Diesel plus Partikelemission)	- 0,00 Euro
Summe NoVA-Bonus (max. 500,00 Euro gemäß § 6a Abs. 2 NoVAG 1991)	- 0,00 Euro
Gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a u. b - Malus CO ₂ -Ausstoß $(195 - 180 = 15)^*$	+ 46,88 Euro
Gemäß § 6a Abs. 3 - Malus bei fehlenden CO ₂ -Emissionswerten	+ 0,00 Euro
Summe NoVA-Malus*	+ 46,88 Euro
Summe Bonus-Malus	+ 46,88 Euro
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20% (nur auf den Grundbetrag)	+ 280,00 Euro

zu entrichtende Normverbrauchsabgabe

1.726,88 Euro

* Berechnung Malus: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende Malus um ein Achtel reduziert. Da seit ~~September 2009~~ **Dezember 2008** mehr als ~~acht~~**sieben** ganze Jahre vergangen sind (Zulassung in Österreich im August 2021), wird nur ein Achtel des Malus berücksichtigt.

Malus gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b: $195 - 180 = 15 \times 25 \text{ Euro} = 375,00 \text{ Euro}$

Malus gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 lit. a und b - aliquotiert: $(375 \text{ €} / 8) \times 1 = 46,88 \text{ Euro}$

Summe Malus - aliquotiert: $(375 \text{ €} / 8) \times 1 = 46,88 \text{ Euro}$

In der Überschrift vor der Rz 1000 wird ein Redaktionsversehen korrigiert.

B.6.2.2.6. Rechtslagen von 1. Juni 1996 bis ~~1. Juli~~**30. Juni 2008**

In Rz 1001 erfolgt eine Klarstellung zur Ersatzberechnung des Steuersatzes, wenn der Kraftstoffverbrauch nicht vorliegt. Zwecks Übersicht werden zwei Unterüberschriften eingefügt.

Rz 1001 lautet:

Rechtslage von 10. Jänner 1998 bis 30. Juni 2008:

Liegt kein Gesamtverbrauch nach dem MVEG-Zyklus vor, so ist **der Steuersatz als Ersatztarif der Durchschnittsverbrauch** mit dem 0,2-fachen der Leistung in Kilowatt anzunehmen.

Beispiele:

$120 \text{ kW} \times 0,2 = 24\% \rightarrow \text{Höchststeuersatz } 16\%$

$50 \text{ kW} \times 0,2 = 10\% \rightarrow \text{Steuersatz } 10\%$

Die Steuer erhöht sich in jenen Fällen, in denen die Normverbrauchsabgabe nicht Teil der Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer ist, um 20%.

Rechtslage von 1. Juni 1996 bis 9. Jänner 1998:

Liegt kein Gesamtverbrauch nach dem MVEG-Zyklus vor, so ist **für die Berechnung des Steuersatzes der Durchschnittsverbrauch** mit dem 0,2-fachen der Leistung in Kilowatt anzunehmen.

Beispiele:

120 kW (Benzin):

$120 \text{ kW} \times 0,2 = 24 \text{ Liter}$

$(24 \text{ Liter} - 3 \text{ Liter}) \times 2 = 42\% \rightarrow \text{Höchststeuersatz } 14\%$

50 kW (Diesel):

$50 \text{ kW} \times 0,2 = 10 \text{ Liter}$

$(10 \text{ Liter} - 2 \text{ Liter}) \times 2 = 16\% \rightarrow \text{Höchststeuersatz } 14\%$

Die Steuer erhöht sich in jenen Fällen, in denen die Normverbrauchsabgabe nicht Teil der Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer ist, um 20%.

In der Überschrift vor der Rz 1003 wird ein Redaktionsversehen korrigiert.

B.6.2.2.7. Rechtslage von 1. Jänner 1994 bis ~~1. Juni~~ 31. Mai 1996

In Rz 1004 erfolgt eine Klarstellung zur Ersatzberechnung des Steuersatzes, wenn der Kraftstoffverbrauch nicht vorliegt.

Rz 1004 lautet:

Liegt kein Gesamtverbrauch nach dem ECE-Zyklus vor, so ist **für die Berechnung des Steuersatzes der Durchschnittsverbrauch** als Ersatztarif der Durchschnittsverbrauch mit dem 0,2-fachen der Leistung in Kilowatt anzunehmen.

Beispiele:

120 kW (Benzin):

$120 \text{ kW} \times 0,2 = 24 \text{ Liter}$

$(24 \text{ Liter} - 3 \text{ Liter}) \times 2 = 42\% \rightarrow \text{H\"ochststeuersatz } 14\%$

50 kW (Diesel):

$50 \text{ kW} \times 0,2 = 10 \text{ Liter}$

$(10 \text{ Liter} - 2 \text{ Liter}) \times 2 = 16\% \rightarrow \text{H\"ochststeuersatz } 14\%$

~~$120 \text{ kW} \times 0,2 = 24\% \rightarrow \text{H\"ochststeuersatz } 14\%$~~

~~$50 \text{ kW} \times 0,2 = 10\% \rightarrow \text{Steuersatz } 10\%$~~

Die Steuer erh\u00f6ht sich in jenen F\u00e4llen, in denen die Normverbrauchsabgabe nicht Teil der Bemessungsgrundlage f\u00fcr die Umsatzsteuer ist, um 20%.

In der \u00dcberschrift vor der Rz 1005 wird ein Redaktionsversehen korrigiert.

B.6.2.2.8. Rechtslage von 1. J\u00e4nner 1992 bis ~~1. J\u00e4nner 1994~~ 31. Dezember 1993

In Rz 1006 erfolgt eine Klarstellung zur Ersatzberechnung des Steuersatzes, wenn der Kraftstoffverbrauch nicht vorliegt.

Rz 1006 lautet:

Liegt kein Gesamtverbrauch nach dem ECE-Zyklus vor, so ist **f\u00fcr die Berechnung des Steuersatzes der Durchschnittsverbrauch** ~~Ersatztarif der Durchschnittsverbrauch~~ mit dem 0,2-fachen der Leistung in Kilowatt anzunehmen.

Beispiele:

120 kW (Benzin):

$120 \text{ kW} \times 0,2 = 24 \text{ Liter}$

$(24 \text{ Liter} - 3 \text{ Liter}) \times 2 = 42\% \rightarrow \text{H\"ochststeuersatz } 14\%$

50 kW (Diesel):

$50 \text{ kW} \times 0,2 = 10 \text{ Liter}$

$(10 \text{ Liter} - 2 \text{ Liter}) \times 2 = 16\% \rightarrow \text{H\"ochststeuersatz } 14\%$

~~$120 \text{ kW} \times 0,2 = 24\% \rightarrow \text{H\"ochststeuersatz } 14\%$~~

~~$50 \text{ kW} \times 0,2 = 10\% \rightarrow \text{Steuersatz } 10\%$~~

B.6.2.4.4. Ersatztarif Wohnmobile der Aufbauart „SA“ (§ 6 Abs. 4 Z 4 NoVAG 1991) ab 1. J\u00e4nner 2020

In Rz 1015 und Rz 1016 erfolgt eine Klarstellung zur Berechnung des CO₂-Malus bei Anwendung der Wahlm\u00f6glichkeit f\u00fcr Wohnmobile der Aufbauart „SA“.

Rz 1015 lautet:

F\u00fcr Wohnmobile der Aufbauart „SA“ laut EG- bzw. EU-\u00dcbereinstimmungsbescheinigung oder Einzelgenehmigungsbescheid (Anhang I Teil A Nummer 5.1 der Verordnung (EU) Nr. 2018/858), deren Aufbau in nicht selbst tragender Bauweise ausgef\u00fchrt ist, kann der

CO₂-Emissionswert, der der Berechnung des Steuersatzes nach § 6 Abs. 2 NoVAG 1991 erster Satz zugrunde liegt, wahlweise mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt angenommen werden.

Es besteht daher die Wahlmöglichkeit für die Berechnung des Steuersatzes der **Normverbrauchsabgabe** entweder nach dem **den gemessenen** CO₂-Emissionswert für Kraftfahrzeuge oder nach der **die** Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt multipliziert mit zwei **heranzuziehen. Bei Ausübung der Wahlmöglichkeit ist die Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt multipliziert mit zwei für die Berechnung des prozentuellen Steuersatzes und des CO₂-Malus zu Grunde zu legen.** In jenen Fällen, in denen für ein Wohnmobil der Aufbauart „SA“ kein CO₂-Emissionswert vorliegt, ist **davon auszugehen, dass die Wahlmöglichkeit ausgeübt wird** der CO₂-Emissionswert jedenfalls nach der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt multipliziert mit zwei anzunehmen.

Rz 1016 lautet:

Der Steuersatz **in Prozent** für Wohnmobile der Aufbauart „SA“ errechnet sich nach der folgenden Formel:

[...]

Der Steuersatz für Wohnmobile der Aufbauart „SA“ beträgt in jenen Fällen, in denen die doppelte Nennleistung des Verbrennungsmotors herangezogen wird, mindestens 16%. **Der Mindeststeuersatz für Wohnmobile der Aufbauart „SA“ beträgt bei Anwendung der Ersatzberechnung nach der Motorleistung jedenfalls 16%.**

Beispiel 1 – Berechnung des Steuersatzes mit dem der Normverbrauchsabgabe anhand des Kilowatt-Wertes (trotz CO₂-Wert Angabe):

Erstzulassung EU: 26. Mai 2020 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

*Zulassung in Österreich: 20. Juli 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des **CO₂-Malus und des** Abzugspostens, siehe Rz 934930 ff)*

Kaufpreis (netto) 10.000 Euro, CO₂-Wert 300 g/km, kW 145

Wahlmöglichkeit wird ausgeübt; Berechnung der Normverbrauchsabgabe anhand des kW-Wertes

Berechnung des Steuersatzes in Prozent:

145 kW x 2 = 290; (290 g/km – 115 g/km) / 5 = 35%; Höchststeuersatz 32%

<i>Bemessungsgrundlage:</i>	<i>10.000,00 Euro</i>
<i>Steuersatz: in Prozent</i>	<i>32%</i>

[...]

Beispiel 2 – Berechnung des Steuersatzes mit dem der Normverbrauchsabgabe anhand des CO₂-Wertes:

Erstzulassung EU: 26. Mai 2020 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 20. Juli 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des **CO₂-Malus und des** Abzugspostens, siehe Rz **934930 ff**)

Kaufpreis (netto) Euro 10.000 Euro, CO₂-Wert 300 g/km, kW 145

Wahlmöglichkeit wird nicht ausgeübt; Berechnung der Normverbrauchsabgabe anhand des CO₂-Wertes

Berechnung **des** Steuersatzes in Prozent:

$(300 \text{ g/km} - 115 \text{ g/km}) / 5 = 37\%$; Höchststeuersatz 32%

Bemessungsgrundlage	10.000,00 Euro
Steuersatz in Prozent	32%

[...]

Beispiel 3: – Berechnung ~~des Steuersatzes mit den Kilowatt~~ der Normverbrauchsabgabe anhand des Kilowatt-Wertes (keine CO₂-Wert Angabe):

Erstzulassung EU: 26. Mai 2020 (maßgeblich für die anzuwendende Rechtslage)

Zulassung in Österreich: 20. Juli 2021 (maßgeblich für die Aliquotierung des **CO₂-Malus und des** Abzugspostens, siehe Rz **934930 ff**)

Kaufpreis (netto) 10.000 Euro, CO₂-Wert liegt nicht vor, kW ~~120~~**160**

~~Berechnung des Steuersatzes mit den kW~~**CO₂-Wert liegt nicht vor; Berechnung der Normverbrauchsabgabe anhand des kW-Wertes**

~~120~~**160** kW x 2 = ~~240~~**320** kW; $(240\text{320 g/km} - 115 \text{ g/km}) / 5 = \text{2541}\%$;

Höchststeuersatz 32%

Bemessungsgrundlage	10.000,00 E uro
Steuersatz in Prozent	25 32%

= NoVA Grundbetrag **2.5003.200,00 Euro**

plus Malus* **+ 0,001.575,00 Euro**
 $(320 \text{ g/km} - 275 \text{ g/km}) = 45 \text{ g/km}; 45 \times 40 \text{ Euro} = 1.800 \text{ Euro}$

minus Abzugsposten* - 306,25 Euro

**= zu entrichtende Normverbrauchsabgabe 2.193,75
4.468,75 Euro**

* Berechnung **Malus und** Abzugsposten: Da kein Neuwagenwert bekannt ist, wird die Wertentwicklung über die Achtelung berücksichtigt. Je vollem abgelaufenen Jahr wird der anzusetzende **Malus und** Abzugsbetrag um ein Achtel reduziert. Da seit Mai 2020 ein ganzes Jahr vergangen ist (Zulassung in Österreich im Juli 2021), werden sieben Achtel des **Malus und des** Abzugsbetrags berücksichtigt.

Malus aliquotiert: $(1.800 \text{ €} / 8) \times 7 = 1.575,00 \text{ €}$
 Abzugsbetrag aliquotiert: $(350 \text{ €} / 8) \times 7 = 306,25 \text{ €}$

B.6.2.6. Gebrauchtfahrzeuge aus dem übrigen Unionsgebiet (§ 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 13/2014)

In Rz 1020 wird eine Klarstellung zur Berechnung der Normverbrauchsabgabe bei Import eines Kraftfahrzeuges aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union aufgenommen.

Rz 1020 lautet:

Bei Gebrauchtfahrzeugen, die unmittelbar aus dem übrigen Unionsgebiet in das Inland gebracht werden und die bereits im übrigen Unionsgebiet zum Verkehr zugelassen waren, ist **für die Berechnung der Normverbrauchsabgabe** die jeweilige Rechtslage anzuwenden, die im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung in Österreich anzuwenden gewesen wäre. Für nähere Ausführungen siehe Rz 930 bis ~~937~~**935**.

In Rz 1021 wird ein Randziffernverweis angepasst.

Rz 1021

Bei Tatbestandsverwirklichung bis 30. Juni 2021 ist der Abzugsposten nicht Teil der Verhältnisrechnung, die bei der Zulassung eines eigenimportierten Kraftfahrzeuges oder eines von einem Fahrzeughändler „importierten“ Kraftfahrzeuges, das im Inland weitergeliefert wird, anzuwenden ist. Es ist somit der Abzugsposten gemäß der zum Zeitpunkt der Erfüllung des Tatbestandes gesetzlichen Regelung heranzuziehen (siehe Rz ~~934~~**933**).

B.6.3. Steuerberechnung bei Differenzbesteuerung

In Rz 1025 wird in Beispiel 3 ein Redaktionsversehen korrigiert.

Rz 1025 lautet:

[...]

Beispiel 3 – Einkauf des Kraftfahrzeuges durch Fahrzeughändler im Unionsgebiet:

Ein österreichischer Fahrzeughändler erwirbt im Juli 2021 in Deutschland ein gebrauchtes Kraftfahrzeug (Erstzulassung in Deutschland im September 2012) zu einem Preis von 13.000 Euro, es wird ihm keine deutsche Umsatzsteuer in Rechnung gestellt.

Im Oktober 2021 verkauft und liefert der österreichische Händler das Kraftfahrzeug an eine im Inland ansässige Person unter Anwendung der Differenzbesteuerung zu einem Bruttopreis von 18.000 Euro. Der CO₂-Emissionswert beträgt 250 g/km. Der Verbrauch liegt bei 8,9 l Benzin/100 km.

Verkaufspreis (brutto)	18.000,00 Euro
minus Malus	- 712,50 Euro**

Zwischensumme		17.287,50 Euro
minus darin enthaltene USt	$(17.287,50 / 1,344^*) \times 20\%$	- 2.572,55 Euro
minus darin enthaltene NoVA (12% inklusive 20% Erhöhungsbetrag = 14,4%)	$(17.287,50 / 1,344^*) \times 14,4\%$	- 1.852,23 Euro
Verkaufspreis (netto)		12.862,72 Euro

**(1,344 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 14,4% Normverbrauchsabgabe (inkl. 20% Zuschlag von 12% NoVA))*

Berechnung Steuersatz:

$8,9 \text{ l} - 3 \text{ l} = 5,9 \times 2 = 11,8\% \rightarrow \text{gerundet } 12\%$

Berechnung Steuersatz inklusive Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991:

$12\% + 20\text{-Erhöhung (2,4\%)} = 14,4\% \text{ NoVA (inkl. Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 52/2009)}$

****Berechnung CO₂-Malus:**

$(250 \text{ g/km} - 220 \text{ g/km}) \times 25 \text{ Euro} =$	750,00 Euro
$(250 \text{ g/km} - 180 \text{ g/km}) \times 25 \text{ Euro} =$	1.750,00 Euro
$(250 \text{ g/km} - 160 \text{ g/km}) \times 25 \text{ Euro} =$	2.250,00 Euro
Malus gesamt	4.750,00 Euro

Davon wird nur 1/8 (das sind 593,75 Euro) für die Berechnung angesetzt, da bereits ~~acht~~ **sieben** volle Jahre seit der Erstzulassung vergangen sind. Auch nach mehr als acht Jahren bleibt für die Bonus-/Malusberechnung ein Achtel immer bestehen. Da sich die Steuer in jenen Fällen, in denen die Normverbrauchsabgabe nicht Teil der Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer ist, um 20% erhöht, erhöht sich dieser Betrag auf **712,50 Euro** (20% von 593,75 Euro = 118,75 Euro). Dieser erhöhte Betrag ist auch beim „Rückrechnen“ zu verwenden.

Berechnung Normverbrauchsabgabe:

NoVA Grundbetrag (12%)	1.543,53 Euro
plus CO ₂ -Malus	+ 593,75 Euro
Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%	+ 427,46 Euro
NoVA-Gesamt	2.564,74 Euro

B.10.1. Allgemeines

Rz 1150 wird ergänzt, dass auch ein 0%-Steuersatz auf der Bescheinigung zu vermerken ist.

Rz 1150 lautet:

Bei der Lieferung (steuerbare Vorgänge im Sinne des § 1 Z 1 oder 4 NoVAG 1991) muss der Unternehmer dem Abnehmer des Kraftfahrzeuges (z.B. auch Leasingunternehmen) eine Bescheinigung ausstellen, aus der hervorgeht, dass er die Normverbrauchsabgabe berechnet und abführt. **Auch eine errechnete Normverbrauchsabgabe in Höhe von Null**

Euro ist auf der Bescheinigung zu vermerken. Die Bescheinigung–Sie ist der Zulassungsbehörde zur Überprüfung vorzulegen (siehe Rz 1301 bis 1307).

B.12.4. Durchführung der Vergütung der Normverbrauchsabgabe

In Rz 1214 wird klargestellt, dass es nur dann zur Vergütung nach § 12 NoVAG 1991 kommen kann, wenn unmittelbar zuvor die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe entstanden ist.

Rz 1214 lautet:

Die Höhe des Vergütungsanspruchs ergibt sich **in Fällen der Lieferung (§ 1 Z 1 und Z 4) und des innergemeinschaftlichen Erwerbs (§ 1 Z 2)** aus dem in der Rechnung dem Vergütungsberechtigten gegenüber ausgewiesenen Betrag. **In allen anderen Fällen (§ 1 Z 3 und Z 4) aus dem gemeinen Wert (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) im Zeitpunkt der Zulassung.** Wird ein Kraftfahrzeug erst nach einer anderweitigen Verwendung dem begünstigten Zweck (§ 3 Abs. 3 NoVAG 1991) zugeführt, so bemisst sich die Vergütung nach dem gemeinen Wert (ohne Umsatzsteuer und Normverbrauchsabgabekomponente) im Zeitpunkt der Erfüllung der Vergütungstatbestände.

In Rz 1215 wird klargestellt, dass es nur dann zur Vergütung nach § 12 NoVAG 1991 kommen kann, wenn unmittelbar zuvor die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe entstanden ist.

Rz 1215 lautet:

Vorraussetzung der Vergütung nach § 12 NoVAG 1991 ist ein unmittelbar vorangegangener normverbrauchsabgabepflichtiger Vorgang (siehe Rz 1209). So gilt generell, dass Befreiungen von steuerbaren Vorgängen in Abgabengesetzen nur dann zur Anwendung gelangen können, wenn zuvor ein steuerbarer Vorgang gesetzt wird. Es ist somit erforderlich, dass bereits bei **Setzung des normverbrauchsabgabepflichtigen Tatbestandes die Verwendung des Kraftfahrzeuges für einen nach nach § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 begünstigten Zweck endgültig feststeht und nachweisbar ist.**

Wird bei einem normverbrauchsabgabebefreiten Kraftfahrzeug der begünstigte Verwendungszweck aufgegeben und das Kraftfahrzeug für andere nicht begünstigte Zwecke verwendet, wird der Tatbestand der Änderung der begünstigten Nutzung nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 erfüllt (siehe Rz 453). Bei einer späteren erneuten Nutzung für einen gemäß § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 begünstigten Zweck, daher einem Wechsel von nicht begünstigten Zwecken auf begünstigte Zwecke, kann kein neuerlicher Vergütungsanspruch erfüllt werden. Diese Nutzungsänderung stellt keinen normverbrauchsabgabepflichtigen Vorgang dar, weshalb die Voraussetzungen für einen neuerlichen Vergütungsanspruch nicht vorliegen.

~~Werden bei einem Kraftfahrzeug vom Fahrzeughalter begünstigte und nicht begünstigte Zwecke mehrmals nacheinander gewechselt, so können mehrere Vergütungsansprüche erfüllt werden. Die Höhe der späteren Vergütungsansprüche berechnet sich vom gemeinen Wert (ohne Umsatzsteuer und Normverbrauchsabgabekomponente) im Zeitpunkt der Erfüllung der Vergütungstatbestände.~~

Beispiel:

*Für ein Kraftfahrzeug, das der kurzfristigen Vermietung dient, wird die Normverbrauchsabgabe in Höhe der vom Autohändler berechneten und abgeführten Abgabe vergütet. Nach einem Jahr wird das Kraftfahrzeug vom Käufer als Leasingfahrzeug verwendet. Es entsteht eine Steuerpflicht nach § 1 Z 4 NoVAG 1991 (siehe Rz 445 bis 455). Bemessungsgrundlage ist der gemeine Wert (siehe Rz 806 bis 817). Nach zwei weiteren Jahren wird das Kraftfahrzeug wiederum zur kurzfristigen Vermietung verwendet. **Da diese Nutzungsänderung keinen normverbrauchsabgabepflichtigen Vorgang darstellt, wird kein neuerlicher Vergütungstatbestand erfüllt.** Es wird neuerlich ein Vergütungstatbestand erfüllt. Die Höhe der Vergütung errechnet sich vom gemeinen Wert ohne Umsatzsteuer und Normverbrauchsabgabekomponente in diesem Zeitpunkt.*

In Rz 1217 wird ein Redationsversehen korrigiert.

Rz 1217 lautet:

[...]

Beispiel:

*Ein Taxiunternehmer importiert selbst ein im Inland noch nie zugelassenes Kraftfahrzeug. Im Zeitpunkt **der Zulassung des Erwerbes** des Kraftfahrzeuges erfüllt er einerseits die Abgabepflicht nach § 1 Z 2 NoVAG 1991, gleichzeitig jedoch den Vergütungstatbestand nach § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991.*

B.12.5. Nachweis über die Höhe des Vergütungsanspruchs

Rz 1219 wird dahingehend angepasst, dass nunmehr klargestellt wird, dass es nur dann zur Vergütung nach § 12 NoVAG 1991 kommen kann, wenn unmittelbar zuvor die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe entstanden ist.

Rz 1219 lautet:

[...]

- Bemessungsgrundlage gemeiner Wert (~~Aufnahme der begünstigten Nutzung~~)
Nachweis über den (ursprünglich angewendeten) Normverbrauchsabgabetarif (Rechnung, Bescheinigung nach § 10 NoVAG 1991, eigene Anmeldung der Normverbrauchsabgabe) und die Höhe des gemeinen Wertes ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente (Zollwert, Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert, Händlerlistenpreis usw.; siehe Rz 806 bis 817.).

Beispiel 3:

Ein Taxiunternehmer legt ein Kraftfahrzeug nach einem Zeitraum privater Nutzung in den Betrieb ein. Für die Geltendmachung des Vergütungsanspruchs ist ein Nachweis einerseits über die Höhe des gemeinen Wertes im Zeitpunkt der Einlage (z. B. anhand der „Eurotax-Notierung“) und andererseits über die Höhe des ursprünglich angewendeten Steuersatzes (Rechnung, Bescheinigung) erforderlich.

B.12.9.3. Bemessungsgrundlage

In Rz 1257 ergibt sich inhaltlich keine Änderung. Es soll durch eine andere Formulierung eine bessere Verständlichkeit erreicht werden.

Rz 1257 lautet:

Bei Lieferungen von Kraftfahrzeugen ins Ausland durch einen befugten Fahrzeughändler ist ~~grundsätzlich~~ als Bemessungsgrundlage der Einkaufspreis des Fahrzeughändlers (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) **heranzuziehen**.

In Fällen, in denen der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert niedriger ist, muss zwingend dieser Wert als gemeiner Wert herangezogen werden.

~~höchstens jedoch der Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwert zwischen Händler-Einkaufspreis und dem Händler-Verkaufspreis (jeweils ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) heranzuziehen.~~

B.12.9.3.1. Berechnung der Vergütung

In Rz 1261 wird eine Klarstellung zur Aliquotierung des Bonus-/Malusbetrags aufgenommen. Zudem werden die Beispiele überarbeitet.

Rz 1261 lautet:

Ein allenfalls bei Entstehung der Abgabenschuld entrichteter Bonus-Malus ist **über das Wertverhältnis zwischen Bemessungsgrundlage und Neuwagenwert oder** unter Berücksichtigung einer achtjährigen Nutzungsdauer ~~oder über das Wertverhältnis anteilmäßig zu vergüten~~ **erfassen. Die Aliquotierung des Bonus-Malus über die Achtelung ist dann heranzuziehen, wenn der Neuwagenwert nicht bekannt ist.** Bei der Aliquotierung über die Achtelung wird je vollem abgelaufenen Jahr der anzusetzende Bonus-Malus um ein Achtel reduziert. Nach Ablauf von sieben Jahren bleibt immer ein Achtel stehen, auch wenn bereits acht oder mehr volle Jahre abgelaufen sind. Der Bonus-Malus kann sich **bei der Aliquotierung über die Achtelung** somit nur auf den Betrag von einem Achtel reduzieren. Ausgangspunkt für die Berechnung der Achtelung ist immer die Erstzulassung innerhalb der Europäischen Union.

~~Ab~~**Seit** 1. Juli 2021 ist die Wertentwicklung auch für den Abzugsposten zu berücksichtigen. Für nähere Ausführungen siehe Rz 930 bis 937.

Beispiel 1:

*Ein Kraftfahrzeug (Verbrauch Benzin: 8,9 l/100 km, CO₂-Ausstoß (NEFZ): 195 g/km, NOx-Schadstoffwert: 70 mg/km) wurde im Mai 2010 in Österreich erworben (Berechnung erfolgte vor dem Urteil des EuGH vom 22.12.2010, Rs C-433/09; daher ist die Normverbrauchsabgabe in der Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer enthalten) und **es wurde** nach damaligem Tarif die Normverbrauchsabgabe ~~in~~ **Höhe von 12%** und der Malus in Höhe von 875 Euro abgeführt.*

*Das Kraftfahrzeug wird vom Zulassungsbesitzer im August 2021 ~~an einen Händler~~ zum Verkaufspreis ~~in~~ **Höhe von 10.000 Euro an eine Privatperson** ins Ausland*

verkauft und es wird ein Vergütungsantrag für die am Kraftfahrzeug noch verbliebene Normverbrauchsabgabe gestellt.

Für die Berechnung der Vergütung ist die Rechtslage im Mai 2010 maßgeblich, da das Kraftfahrzeug im Mai 2010 erstmals zum Verkehr in der EU zugelassen worden ist. Für die Achtelung des Malus muss vom Zeitpunkt der Erstzulassung in der EU ausgegangen werden. Seit Mai 2010 sind im Zeitpunkt der Veräußerung im August 2021 mehr als sieben ganze Jahre vergangen. Es bleibt somit für die Vergütung ein Achtel stehen.

Als Bemessungsgrundlage für die Berechnung der Vergütung wird im konkreten Fall der Veräußerungspreis (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) als gemeiner Wert herangezogen (siehe Rz 1256).

Ermittlung Bemessungsgrundlage:

Verkaufspreis (brutto)		10.000,00 Euro
minus darin enthaltene USt	$(10.000 / 1,2) \times 20\%$	- 1.666,67 Euro
Bmgl. ohne USt inkl. NoVA und Malus		8.333,33 Euro
minus Malus*		- 109,38 Euro
Zwischensumme (Bmgl. ohne Malus inkl. NoVA 12%)		8.223,95 Euro
minus darin enthaltene NoVA (12%)	$(8.223,95 \text{ Euro} / 1,12) \times 12\%$	- 881,14 Euro
Verkaufspreis (netto)		7.342,81 Euro

Vergütungsbetrag–Grundbetrag: Verkaufspreis (netto) x 12%
(Normverbrauchsabgabe):

$7.342,81 \text{ Euro} / 100 \times 12\% = \del{881,14} \mathbf{881,15 \text{ Euro}}$

* Berechnung Malus - aliquotiert: Da seit Mai 2010 bereits mehr als ~~acht~~ **sieben ganze** Jahre vergangen sind, wird bei der Vergütung des Zuschlages nur noch ein Achtel beachtet, welches immer stehen bleibt.

$875 \text{ Euro} / 8 (\text{Jahre}) = \mathbf{109,38 \text{ Euro}}$

Berechnung NoVA-Vergütung:

NoVA Grundbetrag (7.342,81 € x 12%)	881,15 Euro
CO ₂ -Malus (verbleibendes Achtel)	+ 109,38 Euro
NoVA-Vergütung gesamt	990,53 Euro

~~Zu vergüten sind daher insgesamt~~ **Dem Zulassungsbesitzer ist daher Normverbrauchsabgabe in Höhe von 990,53 Euro zu vergüten.**

Beispiel 2:

Ein Kraftfahrzeug (Verbrauch Benzin: 8,9 l/100 km, CO₂-Ausstoß (NEFZ): 195 g/km, NO_x-Schadstoffwert: 70 mg/km) wurde **erstmalig im September 2010** in Deutschland ~~im September 2010 erstmalig~~ zugelassen.

Im April 2017 wurde dieses Kraftfahrzeug nach Österreich gebracht und die Normverbrauchsabgabe abgeführt (Berechnung anhand der Rechtslage im September 2010 unter Berücksichtigung des Urteils des EuGH vom 22.12.2010, Rs C-433/09. Die Normverbrauchsabgabe ist daher nicht in der Bemessungsgrundlage der Umsatzsteuer enthalten, der Erhöhungsbetrag in Höhe von 20% gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 52/2009 kommt allerdings zur Anwendung.) Nach der Rechtslage im September 2010 wären für dieses Kraftfahrzeug bei einer Zulassung in Österreich 12% Normverbrauchsabgabe (Grundbetrag) und, 875 Euro an Malus sowie die Abgabenerhöhung in Höhe von 20% gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 52/2009 (175,00 Euro) fällig gewesen.

Im September 2020 wird das Kraftfahrzeug ~~wiederum vom Zulassungsbesitzer~~ an einen ausländischen Fahrzeughändler zum Verkaufspreis ~~in Höhe von~~ 10.000 Euro verkauft und ein Vergütungsantrag für die am Kraftfahrzeug noch verbliebene Normverbrauchsabgabe gestellt.

Für die Berechnung ~~der Höhe~~ der Vergütung ist die Rechtslage **im September 2010 maßgeblich** ~~von 2010 relevant~~, da das Kraftfahrzeug im **Jahr September 2010** erstmals zum Verkehr in der EU zugelassen worden ist. ~~Diese Rechtslage war auch bereits 2017 für die Zulassung in Österreich ausschlaggebend. Hierbei musste zusätzlich zum Grundbetrag ein Malus in Höhe von 218,75 Euro (zwei Achtel von 875 Euro) bezahlt werden. Außerdem kam der 20% Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 52/2009 zur Anwendung (42,75 Euro).~~ Für die Achtelung des Malus muss vom **Jahr Zeitpunkt** der Erstzulassung in der EU ausgegangen werden. Seit **September 2010** sind **im Zeitpunkt der Veräußerung im September 2020** mehr als ~~acht~~ **sieben ganze** Jahre vergangen. Es bleibt somit für die Vergütung ein Achtel stehen.

Als Bemessungsgrundlage für die Berechnung der Vergütung wird im konkreten Fall der Veräußerungspreis (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) als gemeiner Wert herangezogen (siehe Rz 1256).

Ermittlung Bemessungsgrundlage:

Verkaufspreis (brutto)		10.000,00 Euro
minus Malus (inkl. 20% Erhöhungsbetrag)*		- 131,26 Euro
<hr/>		
Zwischensumme (Bmgl. ohne Malus inkl. USt und NoVA)		9.868,74 Euro
minus darin enthaltene USt	$(9.868,74 / 1,344^{**}) \times 20\%$	- 1.468,56 Euro
minus darin enthaltene NoVA (12%)	$(9.868,74 / 1,344^{**}) \times 14,4\%$	- 1.057,37 Euro
<hr/>		
Verkaufspreis (netto)		7.342,81 Euro

* Berechnung Malus - aliquotiert: Da seit September 2010 bereits mehr als ~~acht~~ **sieben ganze** Jahre vergangen sind, wird bei der Vergütung des Zuschlages nur noch ein Achtel beachtet, welches immer stehen bleibt.

$875 \text{ Euro} / 8 \text{ (Jahre)} = 109,38 \text{ Euro}$

Berechnung Malus – aliquotiert (inklusive 20-prozentiger Erhöhungsbetrag):

$109,38 \text{ €} + 21,88 \text{ €} = 131,26 \text{ Euro}$

*** (1,344 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 14,4% Normverbrauchsabgabe (inkl. 20% Zuschlag von 12% NoVA))*

Vergütungsbetrag–Grundbetrag: Verkaufspreis (netto) x 12% (Normverbrauchsabgabe):

*7.342,81 Euro / 100 x 12%= **881,14 Euro***

Berechnung NoVA-Vergütung:

<i>NoVA Grundbetrag (7.342,81 € x 12%)</i>	<i>881,14 Euro</i>
<i>CO₂-Malus (verbleibendes Achtel)</i>	<i>+ 109,38 Euro</i>
<i>Zuschlag gemäß § 6 Abs. 6 NoVAG 1991 iHv 20%</i>	<i>+ 198,10 Euro</i>
<i>NoVA-Vergütung gesamt</i>	<i>1.188,61 Euro</i>

Insgesamt sind somit zu vergüten: Dem Zulassungsbesitzer ist daher Normverbrauchsabgabe in Höhe von 1.188,61 Euro zu vergüten.

Beispiel 3:

Ein Kraftfahrzeug mit einer Erstzulassung in Österreich im August 2018 und einem CO₂-Ausstoß von 274 g/km wird im März 2021 von einem Fahrzeughändler ins Ausland verkauft. Ein entsprechender Vergütungsantrag wird gestellt. Ein Kraftfahrzeug (CO₂-Ausstoß (NEFZ): 274 g/km) wurde erstmalig im August 2018 in Österreich zugelassen.

Im Februar 2021 erwirbt ein inländischer Fahrzeughändler das Kraftfahrzeug um 244.500 Euro.

Im März 2021 wird das Kraftfahrzeug vom Fahrzeughändler an eine ausländische Privatperson zum Verkaufspreis in Höhe von 320.000 Euro verkauft und ein Vergütungsantrag für die am Kraftfahrzeug noch verbliebene Normverbrauchsabgabe gestellt.

Für die Berechnung der Vergütung ist die Rechtslage im August 2018 maßgeblich, da das Kraftfahrzeug im August 2018 erstmals zum Verkehr in der EU zugelassen worden ist.

Für die Achtelung des Malus muss vom Zeitpunkt der Erstzulassung in der EU ausgegangen werden. Seit August 2018 sind im Zeitpunkt der Veräußerung im März 2021 mehr als zwei ganze Jahre vergangen. Es bleiben somit für die Vergütung sechs Achtel stehen. Da das Kraftfahrzeug im März 2021 ins Ausland geliefert wurde, ist der Abzugsposten nicht Teil der Verhältnisrechnung. Der für die Berechnung der enthaltenen Normverbrauchsabgabe im Zeitpunkt der ursprünglichen Tatbestandsverwirklichung (Zulassung in Österreich im August 2018) herangezogene Abzugsposten ist in voller Höhe anzusetzen und nicht der Wertentwicklung zu unterwerfen (siehe Rz 933 f).

Als Bemessungsgrundlage für die Berechnung der Vergütung wird im konkreten Fall der Einkaufspreis des Fahrzeughändlers (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchskomponente) herangezogen (siehe Rz 1257).

Ermittlung Bemessungsgrundlage:

Einkaufspreis (brutto – inkl. USt und NoVA)		244.500,00 Euro
plus Abzugsposten		+ 300,00 Euro
minus Malus (anteilig)		- 360,00 Euro
<hr/>		
Zwischensumme		244.440,00 Euro
minus darin enthaltene USt	$(244.440,00 / 1,52^{**}) \times 20\%$	- 32.163,16 Euro
minus darin enthaltene NoVA (13 32%)	$(244.440,00 / 1,52^{**}) \times 32\%$	- 51.461,05 Euro
<hr/>		
Bmgl. (ohne USt und NoVA)		160.815,79 Euro

Berechnung Steuersatz:

$(274 - 90) / 5 = 36,8\%$ --> Höchststeuersatz = 32%

**** 1,52 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 32% Normverbrauchsabgabe**

Berechnung Malus:

$(274 \text{ g/km} - 250 \text{ g/km}) = 24 \text{ g/km} \times 20,00 \text{ Euro} = 480 \text{ Euro}$

Malus anteilig (6/8 verbleiben) --> 360,00 Euro

Berechnung NoVA-Vergütung:

NoVA Grundbetrag (160.815,79 € x 32%)	51.461,05 Euro
Malus	+ 360,00 Euro
Abzugsposten	- 300,00 Euro
<hr/>	
NoVA-Vergütung gesamt	51.521,05 Euro

Beispiel 4:

~~Ein Kraftfahrzeug mit einer Erstzulassung in Österreich im August 2018 und einem CO₂-Ausstoß von 274 g/km wird im Juli 2021 von einem Fahrzeughändler ins Ausland verkauft. Ein entsprechender Vergütungsantrag wird gestellt. Ein Kraftfahrzeug (CO₂-Ausstoß (NEFZ): 274 g/km) wurde erstmalig im Dezember 2018 in Österreich zugelassen.~~

Im August 2021 erwirbt ein inländischer Fahrzeughändler das Kraftfahrzeug um 244.500 Euro.

Im September 2021 wird das Kraftfahrzeug vom Fahrzeughändler an eine ausländische Privatperson zum Verkaufspreis in Höhe von 320.000 Euro verkauft und ein Vergütungsantrag für die am Kraftfahrzeug noch verbliebene Normverbrauchsabgabe gestellt.

Für die Berechnung der Vergütung ist die Rechtslage im Dezember 2018 relevant, da das Kraftfahrzeug im Dezember 2018 erstmals zum Verkehr in der EU zugelassen worden ist.

Da das Kraftfahrzeug im September 2021 ins Ausland geliefert wurde, ist auch beim Abzugsposten die Wertentwicklung des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen.

Der für die Berechnung der enthaltenen Normverbrauchsabgabe im Zeitpunkt der ursprünglichen Tatbestandsverwirklichung (Zulassung in Österreich im Dezember 2018) herangezogene Malusbetrag sowie der Abzugsposten ist der tatsächlichen Wertentwicklung oder der Achtelung zu unterwerfen (siehe Rz 933 f). Im Dezember 2018 war der Abzugsposten nicht Teil der Verhältnisrechnung, weshalb der nach der im Dezember 2018 geltenden Rechtslage maßgebliche Abzugsposten heranzuziehen war. Da seit Dezember 2018 im Zeitpunkt der Veräußerung im September 2021 bereits mehr als zwei ganze Jahre vergangen sind, werden bei der Vergütung nur noch sechs Achtel des Malusbetrages sowie des Abzugspostens beachtet.

Als Bemessungsgrundlage für die Berechnung der Vergütung wird im konkreten Fall der Einkaufspreis des Fahrzeughändlers (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchskomponente) herangezogen (siehe Rz 1257).

Ermittlung Bemessungsgrundlage:

Einkaufspreis (brutto – inkl. USt und NoVA)		244.500,00 Euro
plus Abzugsposten		+ 225,00 Euro
minus Malus (anteilig)		- 360,00 Euro
<hr/>		
Zwischensumme		244.365,00 Euro
minus darin enthaltene USt	$(244.365,00 / 1,52^{**}) \times 20\%$	- 32.153,29 Euro
minus darin enthaltene NoVA (± 32%)	$(244.365,00 / 1,52^{**}) \times 32\%$	- 51.445,26 Euro
<hr/>		
Bmgl. (ohne USt und NoVA)		160.766,45 Euro

Berechnung Steuersatz:

$(274 - 90) / 5 = 36,8\%$ --> Höchststeuersatz = 32%

**** 1,52 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 32% Normverbrauchsabgabe**

Berechnung Abzugsposten:

Abzugsposten anteilig (6/8 verbleiben) --> $(300 \text{ €} / 8) \times 6 = 225,00 \text{ Euro}$

Berechnung Malus:

$(274 \text{ g/km} - 250 \text{ g/km}) = 24 \text{ g/km} \times 20,00 \text{ Euro} = 480 \text{ Euro}$

Malus anteilig (6/8 verbleiben) --> 360,00 Euro

Berechnung NoVA-Vergütung:

NoVA Grundbetrag (160.766,45 € x 32%)	51.445,26 Euro
Malus	+ 360,00 Euro
Abzugsposten	- 225,00 Euro
<hr/>	
NoVA-Vergütung gesamt	51.580,26 Euro

Beispiel 5:

Ein Kraftfahrzeug (Verbrauch Benzin: 11 l/100 km, CO₂-Ausstoß (NEFZ): 265 g/km) wurde erstmalig im August 2015 in Deutschland zugelassen.

Im April 2022 wurde dieses Kraftfahrzeug nach Österreich gebracht, zugelassen und die Normverbrauchsabgabe abgeführt.

Im November 2022 wird das Kraftfahrzeug im Zuge einer Übersiedlung vom Zulassungsbesitzer ins Ausland verbracht und ein Vergütungsantrag für die am Kraftfahrzeug noch verbliebene Normverbrauchsabgabe gestellt. Zum Zeitpunkt der Beendigung der Zulassung zum Verkehr im Inland hat das Kraftfahrzeug einen gemeinen Wert (Fahrzeuggewertungslisten-Mittelwert) in Höhe von 10.000 €. Dieser Wert wird als Bemessungsgrundlage für die Berechnung der Vergütung herangezogen (siehe Rz 1255).

Für die Berechnung der Vergütung ist die Rechtslage im August 2015 relevant, da das Kraftfahrzeug im August 2015 erstmals zum Verkehr in der EU zugelassen worden ist.

Da das Kraftfahrzeug im November 2022 ins Ausland verbracht wurde, ist auch beim Abzugsposten die Wertentwicklung des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen. Der für die Berechnung der enthaltenen Normverbrauchsabgabe im Zeitpunkt der ursprünglichen Tatbestandsverwirklichung (Zulassung in Österreich im April 2022) herangezogene Malusbetrag sowie der Abzugsposten ist der tatsächlichen Wertentwicklung oder der Achtelung zu unterwerfen (siehe Rz 933). Im April 2022 war der Abzugsposten Teil der Verhältnisrechnung, weshalb der nach der im August 2015 geltenden Rechtslage maßgebliche Abzugsposten heranzuziehen war. Da seit August 2015 bereits mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind, wird bei der Vergütung nur noch ein Achtel des Malusbetrages sowie des Abzugspostens beachtet.

Ermittlung Bemessungsgrundlage:

Fahrzeuggewertungslisten-Mittelwert (brutto – inkl. USt und NoVA)		10.000,00 Euro
plus Abzugsposten		+ 50,00 Euro
minus Malus (anteilig)		- 37,50 Euro
Zwischensumme		10.012,50 Euro
minus darin enthaltene USt	$(10.012,50 / 1,52^{**}) \times 20\%$	- 1.317,43 Euro
minus darin enthaltene NoVA (12%)	$(10.012,50 / 1,52^{**}) \times 32\%$	- 2.107,89 Euro
Bmgl. (ohne USt und NoVA)		6.587,18 Euro

Berechnung Steuersatz:

$$(265 - 90) / 5 = 35\% \rightarrow \text{Höchststeuersatz} = 32\%$$

**** 1,52 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 32% Normverbrauchsabgabe**

Berechnung Abzugsposten:

$$\text{Abzugsposten anteilig (1/8 verbleiben)} \rightarrow (400 \text{ €} / 8) \times 1 = 50,00 \text{ Euro}$$

Berechnung Malus:

$(265 \text{ g/km} - 250 \text{ g/km}) = 15 \text{ g/km} \times 20,00 \text{ Euro} = 300 \text{ Euro}$

Malus anteilig (1/8 verbleiben) --> 37,50 Euro

Berechnung NoVA-Vergütung:

NoVA Grundbetrag (6.587,18 € x 32%)	2.107,89 Euro
Malus	+ 37,50 Euro
Abzugsposten	- 50,00 Euro
NoVA-Vergütung gesamt	2.095,39 Euro

Beispiel 6:

Ein Kraftfahrzeug (Verbrauch Benzin: 11 l/100 km, CO₂-Ausstoß (NEFZ): 265 g/km) wurde erstmalig im August 2015 in Deutschland zugelassen.

Im April 2020 wurde dieses Kraftfahrzeug nach Österreich gebracht, zugelassen und die Normverbrauchsabgabe abgeführt.

Im November 2022 wird das Kraftfahrzeug im Zuge einer Übersiedlung vom Zulassungsbesitzer ins Ausland verbracht und ein Vergütungsantrag für die am Kraftfahrzeug noch verbliebene Normverbrauchsabgabe gestellt. Zum Zeitpunkt der Beendigung der Zulassung zum Verkehr im Inland hat das Kraftfahrzeug einen gemeinen Wert (Fahrzeuggewertungslisten-Mittelwert) in Höhe von 10.000 €. Dieser Wert wird als Bemessungsgrundlage für die Berechnung der Vergütung herangezogen (siehe Rz 1255).

Für die Berechnung der Vergütung ist die Rechtslage im August 2015 relevant, da das Kraftfahrzeug im August 2015 erstmals zum Verkehr in der EU zugelassen worden ist.

Da das Kraftfahrzeug im November 2022 ins Ausland verbracht wurde, ist auch beim Abzugsposten die Wertentwicklung des Kraftfahrzeuges zu berücksichtigen. Der für die Berechnung der enthaltenen Normverbrauchsabgabe im Zeitpunkt der ursprünglichen Tatbestandsverwirklichung (Zulassung in Österreich im April 2020) herangezogene Abzugsposten ist der tatsächlichen Wertentwicklung oder der Achtelung zu unterwerfen (siehe Rz 933). Im April 2020 war der Abzugsposten nicht Teil der Verhältnisrechnung, weshalb der nach der im April 2020 geltenden Rechtslage maßgebliche Abzugsposten heranzuziehen war. Da seit August 2015 bereits mehr als sieben ganze Jahre vergangen sind, wird bei der Vergütung nur noch ein Achtel des Abzugspostens beachtet.

Ermittlung Bemessungsgrundlage:

Fahrzeuggewertungslisten-Mittelwert (brutto – inkl. USt und NoVA)	10.000,00 Euro
plus Abzugsposten	+ 43,75 Euro
minus Malus (anteilig)	- 37,50 Euro
Zwischensumme	10.006,25 Euro

<i>minus darin enthaltene USt</i>	$(10.006,25 / 1,52^{**}) \times 20\%$	- 1.316,61 Euro
<i>minus darin enthaltene NoVA (32%)</i>	$(10.006,25 / 1,52^{**}) \times 32\%$	- 2.106,58 Euro
Bmgl. (ohne USt und NoVA)		6.583,06 Euro

Berechnung Steuersatz:

$$(265 - 90) / 5 = 35\% \rightarrow \text{H\"ochststeuersatz} = 32\%$$

** 1,52 ergibt sich aus 20% Umsatzsteuer und 32% Normverbrauchsabgabe

Berechnung Abzugsposten:

$$\text{Abzugsposten anteilig (1/8 verbleiben)} \rightarrow (350 \text{ €} / 8) \times 1 = 43,75 \text{ Euro}$$

Berechnung Malus:

$$(265 \text{ g/km} - 250 \text{ g/km}) = 15 \text{ g/km} \times 20,00 \text{ Euro} = 300 \text{ Euro}$$

$$\text{Malus anteilig (1/8 verbleiben)} \rightarrow 37,50 \text{ Euro}$$

Berechnung NoVA-Vergütung:

NoVA Grundbetrag (6.583,06 € x 32%)	2.106,58 Euro
Malus	+ 37,50 Euro
Abzugsposten	- 50,00 Euro
NoVA-Vergütung gesamt	2.094,08 Euro

B.12.10. Anwendungsfälle**B.12.10.1. Lieferung/Verbringung durch den Zulassungsbesitzer**

In Rz 1271 werden klarstellende Aussagen betreffend der Vergütungsberechtigung von ausländischen Zulassungsbesitzern aufgenommen.

Rz 1271 lautet:

Der Vergütungsanspruch nach § 12a Abs. 1 TS 1 NoVAG 1991 wird dann ausgelöst, wenn ein Kraftfahrzeug durch den Zulassungsbesitzer selbst nachweislich ins Ausland verbracht oder geliefert wird.

Vergütungsberechtigt ist regelmäßig der unmittelbar letzte kraftfahrrechtliche, **inländische** Zulassungsbesitzer vor der Beendigung der Zulassung im Inland, welcher überdies das Kraftfahrzeug ins Ausland verbringt oder liefert. **Es hat eine Kontrolle zu erfolgen, ob das betreffende Kraftfahrzeug auf den Vergütungswerber zugelassen war beziehungsweise, dass das Kraftfahrzeug zwischenzeitlich auf keine andere Person vor Gewährung der beantragten Vergütung im Inland zugelassen war.**

Ob der Zulassungsbesitzer das Kraftfahrzeug ins Ausland liefert (befördert oder versendet) oder der ausländische Abnehmer das Kraftfahrzeug im Inland abholt (befördert oder versendet), ist jedoch ohne Bedeutung.

Beispiel 1:

Ein Zulassungsbesitzer verkauft sein Kraftfahrzeug an einen ausländischen Fahrzeughändler. Die Übergabe des Kraftfahrzeuges erfolgt in Österreich und der

Fahrzeughändler befördert das Kraftfahrzeug ins Ausland. Alle weiteren Voraussetzungen für eine Vergütung liegen vor.

Vergütungsberechtigt ist der Zulassungsbesitzer, da das Kraftfahrzeug durch den Zulassungsbesitzer (Verschaffung der Verfügungsmacht durch den Zulassungsbesitzer) in das Ausland geliefert worden ist. Der ausländische Fahrzeughändler ist nur für die Beförderung zuständig; eine Vergütung an ihn kann auch nach § 12a Abs. 1 TS 2 NoVAG 1991 nicht erfolgen.

Ein ausländischer Zulassungsbesitzer ist nicht vergütungsberechtigt, da dieser das Kraftfahrzeug nicht im Sinne des Umsatzsteuergesetzes ins Ausland liefert. Zudem ist der ausländische Zulassungsbesitzer nicht mit der Normverbrauchsabgabe belastet.

Beispiel 2:

Bei Verkauf eines Kraftfahrzeuges durch einen inländischen Zulassungsbesitzer an eine im Ausland wohnhafte Person, erfolgt die Lieferung durch den inländischen Zulassungsbesitzer. Der inländische Zulassungsbesitzer übergibt die Verfügungsmacht über das Kraftfahrzeug an die andere im Ausland wohnhafte Person. Im Inland mit der Normverbrauchsabgabe belastet ist der inländische Zulassungsbesitzer. Somit ist auch nur dieser berechtigt, sich die noch verbleibende Normverbrauchsabgabe vergüten zu lassen.

Weitere (allgemeine) Voraussetzung ist, dass das Kraftfahrzeug vom **inländischen** Zulassungsbesitzer im Inland abgemeldet wird **und ein Eintrag auf Sperrsetzung mittels der amtlichen Formulare (NOVA 4) eingebracht wird**. Zudem ist erforderlich, dass hinsichtlich des Kraftfahrzeuges der dauernde Standort im Inland auch tatsächlich (endgültig) aufgegeben wird (keine Zulassungsverpflichtung im Inland).

Der Antrag auf Vergütung der Normverbrauchsabgabe ist mittels Formular NOVA 2 geltend zu machen.

Beispiel 13:

Herr Ö mit Wohnsitz in Österreich arbeitet ab März 2018 bei einem deutschen Dienstgeber. Da er mit der Familie nach Deutschland übersiedelt, meldet er im März 2018 das Kraftfahrzeug in Österreich ab. Im selben Monat wird das Kraftfahrzeug in Deutschland zum Verkehr zugelassen. Herr Ö hat den Mittelpunkt seiner Lebensinteressen nach Deutschland verlegt, sodass er einen Anspruch auf Vergütung der Normverbrauchsabgabe gemäß § 12a NoVAG 1991 hat. Wäre Herr Ö hingegen ein Wochenpendler, dessen Familie in Österreich bleibt, dessen Mittelpunkt der Lebensinteressen daher unverändert in Österreich ist, dürfte er das Kraftfahrzeug nicht in Österreich abmelden.

Beispiel 24:

Eine österreichische GmbH mit Sitz in Graz kauft im November 2018 ein normverbrauchsabgabepflichtiges Kraftfahrzeug von einem österreichischen Fahrzeughändler. Im Februar 2019 wird das Kraftfahrzeug abgemeldet, nach Deutschland (zur Betriebsstätte in München) verbracht und in Deutschland zum Verkehr zugelassen.

Mit der Verbringung des Kraftfahrzeuges in die ausländische Betriebsstätte wird der dauernde Standort im Inland aufgegeben. Die österreichische GmbH kann auf

Basis des Fahrzeugbewertungslisten-Mittelwertes (ohne Umsatzsteuer- und Normverbrauchsabgabekomponente) für den Anmeldezeitraum Februar 2019 die Vergütung der Normverbrauchsabgabe beantragen.

Es wird eine neue Rz 1271a eingefügt. Hierin wird für inländische Zulassungsbesitzer beschrieben welche Schritte nötig sind, um die Vergütung der Normverbrauchsabgabe zu beantragen.

Rz 1271a (neu) lautet:

Für die Vergütung der Normverbrauchsabgabe sind in den Fällen der Lieferung ins Ausland durch den inländischen Zulassungsbesitzer folgende Schritte zu setzen:

- 1. Als erstes ist das Kraftfahrzeug im Inland abzumelden.**
- 2. Im nächsten Schritt muss sichergestellt werden, dass die Lieferung ins Ausland nachgewiesen werden kann. Dies sollte grundsätzlich in Form eines Ausfuhrnachweises geschehen. Darüber hinaus können jedoch alle Nachweise (Beweismittel) berücksichtigt werden, die zur Feststellung geeignet sind, dass das Kraftfahrzeug tatsächlich ins Ausland geliefert worden ist (z.B. Ausweiskopie des Käufers, Ausweisnummer bzw. Bestätigung einer Anmeldung im Ausland).**
- 3. Dem Finanzamt ist die Fahrzeugidentifikationsnummer bekannt zu geben sowie die Sperre in der Genehmigungsdatenbank zu beantragen. Zusätzlich ist die Vergütung von der vergütungsberechtigten Person selbst zu beantragen. Dies hat mit Hilfe des Formulars NOVA 2 zu erfolgen. Um sicherzustellen, dass bis zur Beantragung der Vergütung keine neuerliche Zulassung im Inland etwa durch den Erwerber vorgenommen wird, kann bereits vorweg zusätzlich die Sperrsetzung mittels des Formulars NOVA 4 beantragt werden.**

Für die Bearbeitung der Vergütung sind folgende Dokumente bzw. Anträge nötig:

- **Bei Unternehmern, welcher kein Fahrzeughändler ist: ein Antrag auf Sperrsetzung mittels Formular NOVA 4**
- **Bei Nichtunternehmern: ein Antrag auf (Sperrsetzung)/Vergütung mittels Formular NOVA 2**
- **Ausfuhrnachweis (oder Ausweiskopie des Käufers, Bestätigung einer Anmeldung im Ausland, usw.)**
- **Wertnachweis (Kaufvertrag, Fahrzeugbewertung wie z.B. Eurotax)**
- **ursprüngliche Kaufvertrag inkl. Nachweis der abgeführten Normverbrauchsabgabe**

Die Unterlagen können dem zuständigen Finanzamt persönlich, mittels Post, oder gegebenenfalls mit FinanzOnline übermittelt werden.

In Rz 1272 wird eine Aussage zur vergütungsberechtigten Person bei zuvor widerrechtlicher Verwendung aufgenommen.

Rz 1272 lautet:

Auch im Fall einer widerrechtlichen Verwendung eines Kraftfahrzeuges in Österreich steht eine Vergütung zu, sofern die Normverbrauchsabgabe für das betroffene Kraftfahrzeug zuvor festgesetzt und auch geleistet wurde. **Vergütungsberechtigt ist jene Person, die wirtschaftlich die Normverbrauchsabgabe getragen hat.** Aus unionsrechtlichen Gründen darf ein Kraftfahrzeug endgültig nur proportional zur Dauer der inländischen Nutzung mit der Normverbrauchsabgabe belastet werden (EuGH 21.3.2002, C-451/99, *Cura Anlagen GmbH*).

Auch in diesem Fall muss das Kraftfahrzeug vom Verwender nachweislich und dauerhaft ins Ausland verbracht oder geliefert worden sein. Bemessungsgrundlage für die Vergütung ist der nachweisbare gemeine Wert im Zeitpunkt der dauerhaften Außerlandesbringung des Kraftfahrzeuges.

B.12.10.2. Lieferung/Verbringung durch befugten Fahrzeughändler

In Rz 1273 erfolgt eine Klarstellung, dass der ausländische Fahrzeughändler nicht vergütungsberechtigt ist.

Rz 1273 lautet:

Als allgemeine Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Vergütung der Normverbrauchsabgabe durch den Fahrzeughändler gilt, dass dieser der (zivilrechtliche) Eigentümer der betroffenen Kraftfahrzeuge ist. Nicht erforderlich ist die Zulassung auf den Fahrzeughändler. Der Fahrzeughändler kann die Vergütung der Normverbrauchsabgabe frühestens für jenen Anmeldezeitraum beanspruchen, in dem sowohl die Abmeldung des Kraftfahrzeuges als auch die nachweisliche Verbringung bzw. Lieferung ins Ausland kumulativ vorliegen. Betroffen sind demnach insbesondere jene Kraftfahrzeuge, die vom Fahrzeughändler zum Zweck der Weiterveräußerung gekauft und in weiterer Folge ins Ausland geliefert werden.

Beispiel 1:

Ein Kraftfahrzeug wird nach Beendigung der inländischen Zulassung durch den Zulassungsbesitzer an einen inländischen Fahrzeughändler veräußert. In weiterer Folge wird das Kraftfahrzeug vom inländischen Fahrzeughändler nachweislich ins Ausland weiterverkauft.

Vergütungsberechtigt ist in diesem Fall nicht der Zulassungsbesitzer, da nicht dieser das Kraftfahrzeug ins Ausland verkauft, sondern der inländische Fahrzeughändler nach § 12a Abs. 1 TS 2 NoVAG 1991.

Einem ausländischen Fahrzeughändler steht bei Erwerb eines Kraftfahrzeuges im Inland die Vergütung nicht zu. In diesen Fällen sind entweder der inländische Zulassungsbesitzer oder der inländische Fahrzeughändler vergütungsberechtigt.

Beispiel 2:

Ein ausländischer Fahrzeughändler erwirbt ein Kraftfahrzeug bei einem Fahrzeughändler in Österreich. Der inländische Fahrzeughändler liefert dieses Kraftfahrzeug an den ausländischen Fahrzeughändler im Sinne der Umsatzsteuer.

Die Vergütung der anteiligen Normverbrauchsabgabe steht in diesem Fall dem inländischen Fahrzeughändler zu.

Beispiel 3:

Ein österreichischer Fahrzeughändler erwirbt ein Kraftfahrzeug in Österreich, welches mit der Normverbrauchsabgabe belastet ist. Dieses Kraftfahrzeug wird vom österreichischen Fahrzeughändler an einen Kunden im Ausland verkauft und geliefert. Die Vergütung der anteiligen Normverbrauchsabgabe steht in diesem Fall dem inländischen Fahrzeughändler zu.

Beispiel 4:

Ein ausländischer Fahrzeughändler erwirbt in Österreich ein Kraftfahrzeug von einem österreichischen Zulassungsbesitzer. Der ausländische Fahrzeughändler bringt das Kraftfahrzeug in das Ausland und verkauft es dort zwei Monate später an einen Kunden. Die anteilmäßige Vergütung steht dem ausländischen Fahrzeughändler nicht zu. Vergütungsberechtigt ist der letzte inländische Zulassungsbesitzer (siehe dazu Rz 1271).

B.15.6. Kaufvertrag vor dem 1. Juni 2021

In Rz 1326 wird die Lieferfrist zur Inanspruchnahme der Übergangsregelung gemäß § 15 Abs. 25 NoVAG 1991 aufgrund der Verlängerung durch das BGBl. I Nr. 208/2021 angepasst.

Rz 1326 lautet:

Auf Kraftfahrzeuge, für die ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag vor dem 1. Juni 2021 abgeschlossen wurde und deren Lieferung gemäß § 1 Z 1 NoVAG 1991 (siehe Rz 400 ff) oder deren innergemeinschaftlicher Erwerb gemäß § 1 Z 2 NoVAG 1991 (siehe Rz 411 ff) vor dem ~~1. November 2021~~ **Mai 2022** erfolgt, kann die bis zum 30. Juni 2021 geltende Rechtslage angewendet werden.

In Rz 1328 wird das Beispiel an die Verlängerung der Lieferfrist Inanspruchnahme der Übergangsregelung gemäß § 15 Abs. 25 NoVAG 1991 durch das BGBl. I Nr. 208/2021 angepasst.

Rz 1328 lautet:

[...]

Beispiel:

*Ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag über ein Kraftfahrzeug der Klasse N1 (KN 8704) wird am 10. April 2021 abgeschlossen. Am ~~10. Oktober 2021~~ **Februar 2022** erfolgt die Lieferung an den Erwerber. Am ~~20. Jänner~~ **Juli 2022** wird das Kraftfahrzeug auf den Erwerber zugelassen.*

*Da die Voraussetzungen der Übergangsregelung erfüllt werden, ist die bis 30. Juni 2021 geltende Rechtslage anzuwenden. Da das Kraftfahrzeug nach der bis 30. Juni 2021 geltenden Rechtslage aufgrund der Einstufung in der Kombinierten Nomenklatur (8704) nicht der Normverbrauchsabgabe unterlag, unterliegt die Lieferung am 10. ~~Oktober 2021~~ **Februar 2022** nicht der Normverbrauchsabgabe (siehe Rz 523). Auch eine spätere Zulassung dieses Kraftfahrzeuges löst nicht die Pflicht zur Leistung der Normverbrauchsabgabe aus.*

B.15.8. NEFZ

In Rz 1331 wird ein Verweis auf die Änderung der Rechtsgrundlage für auslaufende Serien aufgenommen.

Rz 1331 lautet:

Auf Kraftfahrzeuge, deren CO₂-Emissionen auch nach dem 31. Dezember 2019 ausschließlich nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus („NEFZ“) gemäß der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Kraftfahrzeuge, ABl. Nr. L 199 vom 28. Juli 2008 S. 1, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 2018/1832, ABl. Nr. L 301 vom 27. November 2018 S. 1, zuletzt berichtigt durch ABl. Nr. L 339 vom 14. Dezember 2016 S. 12, ermittelt wurden und für die eine Ausnahmegenehmigung für Kraftfahrzeuge einer auslaufenden Serie im Sinne des Art. 27 der Richtlinie 2007/46/EG (**nunmehr Art. 49 der Verordnung (EU) Nr. 2018/858 vom 30. Mai 2018**) erteilt wurde, findet § 6 Abs. 2 und 3 NoVAG 1991 idF des BGBl. I Nr. 89/2017 weiterhin Anwendung.

Es wird eine neue Rz 1332 eingefügt, in welcher eine Klarstellung zu Kraftfahrzeugen vorgenommen wird, für welche die CO₂-Emissionswerte aufgrund einer Ausnahmegenehmigung für auslaufende Serien ausschließlich nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus („NEFZ“) ermittelt wurden.

Rz 1332 lautet:

Bei Kraftfahrzeugen auslaufender Serien, für welche aufgrund einer Ausnahmegenehmigung die CO₂-Emissionswerte ausschließlich nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus („NEFZ“) ermittelt wurden, ist das Vorliegen einer solchen Ausnahmegenehmigung durch den Abgabenschuldner nachzuweisen. Bei im Inland erteilten Ausnahmegenehmigungen ist die Genehmigungserteilung aus kraftfahrrechtlicher Sicht grundsätzlich in der Genehmigungsdatenbank in den Feldern 331 – „Ausnahmen“ und 371 – „behördliche Eintragungen“ zu erfassen. Daneben kann ein Nachweis durch die Vorlage des Genehmigungsbescheides oder die Eintragung in einem anderen behördlichen Zulassungs- bzw. Genehmigungsdokument, aus welchem die Erteilung der Ausnahmegenehmigung für dieses konkrete Kraftfahrzeug hervorgeht, erbracht werden.

Die Bestätigung eines Herstellers, dass es sich um ein Kraftfahrzeug einer auslaufenden Serie handelt, ist kein ausreichender Nachweis für das Vorliegen einer Ausnahmegenehmigung für auslaufende Serien.

Randzahlen 13323 bis 1349: *derzeit frei*

C. Kraftfahrzeugsteuer (KfzStG 1992)

C.2. Steuerbefreiungen (§ 2 KfzStG 1992)

Vor Rz 1419 wird die Unterüberschrift geändert.

~~C.2.2.9. Elektrisch angetriebene Kraftfahrzeuge (§ 2 Abs. 1 Z 9 KfzStG 1992)~~

C.2.2.9. Emissionsfreie Antriebsarten

Rz 1419 wird an die Änderungen für emissionsfreie Antriebsformen durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, angepasst.

Rz 1419 lautet:

~~Steuerfrei sind Kraftfahrzeuge mit ausschließlich elektrischem Antrieb.~~ **Mit Abgabenänderungsgesetz 2022 idF BGBl. I Nr. 108/2022 (Rechtslage seit 1. Jänner 2023) wurde die Befreiungsbestimmung in § 2 Abs. 1 Z 9 KfzStG 1992 inhaltlich an § 3 Abs. 1 Z 1 NoVAG 1991 idF BGBl. I Nr. 18/2021 angeglichen, wonach Kraftfahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind, die auf Grund ihres Antriebes (insbesondere Elektro- oder Wasserstoffantrieb) einen CO₂-Emissionswert von 0 g/km aufweisen.**

Bis zum 31. Dezember 2022 werden gemäß § 2 Abs. 1 Z 9 KfzStG 1992 Kraftfahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer befreit, die ausschließlich mit einem Elektromotor angetrieben werden.

Näheres zur Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer für Kraftfahrzeuge, die ausschließlich elektrisch angetrieben werden **bzw. für Kraftfahrzeuge mit ausschließlich emissionsfreien Antriebsarten** siehe Rz 100 bis 108.

C.5.1. Allgemeines

Rz 1500 wird an die Änderungen in Bezug auf die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer für Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, angepasst.

Rz 1500 lautet:

[...]

Beispiel:

*Ein Kraftfahrzeug der Klasse ~~M1L3e~~ wurde am 20. Oktober 2018 erstmalig in Serbien zugelassen. Am 15. März 2021 wird es nach Österreich importiert und hier widerrechtlich verwendet. Aufgrund der widerrechtlichen Verwendung ist seit 1. April 2021 die Kraftfahrzeugsteuer zu entrichten. Diese ist anhand des Tarifs gemäß § 5 Abs. 1 Z 21 lit. a ~~sublit. aa~~ KfzStG 1992 **in der geltenden Fassung** zu bemessen und anders als bei der Normverbrauchsabgabe nicht anhand des KfzStG, welches im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung (20. Oktober 2018) in Geltung stand.*

Die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer erfolgt für seit 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassene Personenkraftwagen und Krafträder aus einer Kombination von Leistungs-

und CO₂-Emissionenkomponente. Kraftfahrzeuge der Klasse M1 (Personenkraftwagen [früher Personen- und Kombinationskraftwagen]) und der Klassen L1e, L2e, L3e, L4e und L5e (Krafträder) mit einem Erstzulassungsdatum ~~nach dem 30. September 2020~~ **seit**

1. Oktober 2020, werden auf Basis einer neuen Bemessungsgrundlage und eines neuen Steuersatzes besteuert.

Davon ausgenommen sind seit 1. Jänner 2023 Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist (Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022). Bei diesen wird die Kraftfahrzeugsteuer gemäß § 5 Abs. 1 Z 2 lit. b KfzStG 1992 unabhängig vom Erstzulassungsdatum ausschließlich anhand einer Leistungskomponente berechnet (siehe Rz 1506).

~~Bei den sonstigen Kraftfahrzeugen gilt weiterhin die bis 30. September 2020 gültige Rechtslage.~~ **Bei Kraftfahrzeugen, mit einem Erstzulassungsdatum bis 30. September 2020 wird die Kraftfahrzeugsteuer wie bisher ausschließlich nach der bis 30. September 2020 gültigen Besteuerungsform anhand einer Leistungskomponente berechnet.**

C.5.2.2. Klasse M1 (Personenkraftwagen)

Rz 1506 wird an die Änderungen in Bezug auf die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer für Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, angepasst.

Rz 1506 lautet:

Für Kraftfahrzeuge der Klasse M1, die vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden, gilt die bis 30. September 2020 gültige Besteuerungsform unverändert weiter **(siehe Rz 1507 ff).**

Für Kraftfahrzeuge der Klasse M1, die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden, wird unterschieden, ob für diese ein CO₂-Ausstoß nach der Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP) ermittelt wird oder dieser Prüfzyklus nicht angewendet wird (z.B. auslaufende Serien, etc.).

Wird der WLTP-Prüfzyklus angewandt, so bildet die Bemessungsgrundlage die Leistung des Verbrennungsmotors und der CO₂-Ausstoß in g/km **(siehe Rz 1513 ff).**

Wird der WLTP-Prüfzyklus nicht angewandt, sondern nur der frühere NEFZ-Prüfzyklus, dann wird die Berechnung nach den Kilowattwerten angewandt (siehe Rz 1517).

Seit 1. Jänner 2023 gilt zudem:

- **Für vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassene Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, gilt die bis 30. September 2020 gültige Besteuerungsform anhand der Kilowattwerte des Verbrennungsmotors unverändert weiter (siehe Rz 1507 bis 1510).**
- **Für nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassene Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, bildet, aufgrund der Änderungen durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, in Kraft seit 1. Jänner 2023, nunmehr ausschließlich Leistung des Verbrennungsmotors die Bemessungsgrundlage (siehe Rz 1517a).**

Rz 1507 wird an die Änderungen in Bezug auf die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer für Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, angepasst.

Rz 1507 lautet:

Bei Fahrzeugen der Klasse M1 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht (Feld Zulassungsbescheinigung: F1) bis 3,5 Tonnen (**z.B. Pkw oder Wohnmobile siehe Rz 1506**), deren erstmalige Zulassung vor dem 1. Oktober 2020 erfolgt ist, beträgt die Steuer pro Monat je Kilowatt der um 24 Kilowatt verringerten Leistung des Verbrennungsmotors

- für die ersten 66 Kilowatt 0,682 Euro,
- für die weiteren 20 Kilowatt 0,726 Euro
- und für die darüber hinausgehenden Kilowatt 0,825 Euro,

mindestens 6,82 Euro.

Rz 1513 wird an die Änderungen in Bezug auf die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer für Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, angepasst.

Rz 1513 lautet:

Wird für Kraftfahrzeuge der Klasse M1 (**seit 1. Jänner 2023: ausgenommen Wohnmobile mit Basisfahrzeug der Klasse N**), die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden, der CO₂-Ausstoß in g/km nach der Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP) ermittelt, bildet die Leistung des Verbrennungsmotors und der CO₂-Ausstoß in g/km die Bemessungsgrundlage für die Kraftfahrzeugsteuer.

[...]

Rz 1517 wird an die Änderungen in Bezug auf die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer für Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, angepasst.

Rz 1517 lautet:

Für Kraftfahrzeuge der Klasse M1 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen (**seit 1. Jänner 2023: ausgenommen Wohnmobile mit Basisfahrzeug der Klasse N**), die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden und für die kein CO₂-Ausstoß nach der Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP) ermittelt wurde (~~wie z. B. bei Wohnmobilen, auslaufenden Serien, etc.~~), beträgt die Steuer pro Monat je Kilowatt der um 24 Kilowatt verringerten Leistung des Verbrennungsmotors

[...]

Es wird eine neue Rz 1517a eingefügt, in welcher Klarstellungen zur Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer für Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, aufgrund des Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, aufgenommen werden.

Rz 1517a (neu) lautet:

Für Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist und die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden, beträgt die Kraftfahrzeugsteuer (seit 1. Jänner 2023, AbgÄG 2022, BGBl. I Nr. 108/2022) pro Monat je Kilowatt der um 24 Kilowatt verringerten Leistung des Verbrennungsmotors

- für die ersten 66 Kilowatt 0,682 Euro,
- für die weiteren 20 Kilowatt 0,726 Euro
- und für die darüber hinausgehenden Kilowatt 0,825 Euro,

mindestens 6,82 Euro, höchstens 80 Euro.

C.5.2.3. Alle übrigen Kraftfahrzeuge

Rz 1518 wird an die Änderungen in Bezug auf die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer für Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, angepasst.

Rz 1518 lautet:

Die Steuer je Monat beträgt bei allen übrigen Kraftfahrzeugen **mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen (beispielsweise Kraftfahrzeuge der Klasse L6e, L7e oder N1)** ~~nicht Krafträder und Kraftfahrzeuge der Klasse M1 [Personenkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen]~~ je Kilowatt der um 24 Kilowatt verringerten Leistung des Verbrennungsmotors

[...]

Rz 1519 wird an die Änderungen in Bezug auf die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer für Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, angepasst.

Rz 1519 lautet:

Wird für ein Kraftfahrzeug, ~~das kein Kraftfahrzeug der Klasse M1 ist und~~ für das auf Grund der Motorleistung der Höchststeuersatz zur Anwendung kommt, die Steuer tageweise berechnet, ist der Monatshöchststeuersatz von 80 Euro tageweise zu aliquotieren.

C.5.3. Werte laut Zulassungsbescheinigung und Einstufung, Umrechnung von PS in Kilowatt und Fehlen von Eintragungen

In Rz 1527 wird eine Klarstellung zur Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer bei Krafträdern ohne eingetragene CO₂-Emissionswerte in das dafür vorgesehene Feld aufgenommen.

Rz 1527 lautet:

Nicht als fehlende Eintragung ist zu qualifizieren, wenn die entsprechenden Werte nicht im dafür vorgesehenen Feld enthalten sind, aber **eindeutig** aus einem anderen Feld der Zulassungsbescheinigung entnommen werden können (z.B. CO₂-WLTP Wert im Feld A19 "Anmerkungen").

Bei Krafträdern gibt es lediglich CO₂-Messungen nach dem WMTC-Verfahren. Bei Krafträdern ist daher ein solcher in einem anderen Feld der Zulassungsbescheinigung eingetragener Wert, eindeutig der CO₂-Emissionswert nach dem WMTC-Messverfahren.

Rz 1530 wird an die Änderungen in Bezug auf die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer für Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, angepasst.

Rz 1530 lautet:

[...]

- ~~• Kraftfahrzeugen der Klasse M1 (früher Personen- und Kombinationskraftwagen),~~

 - ~~— die vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden sowie~~
 - ~~— die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden und für welche die CO₂-Emissionen nicht gemäß WLTP ermittelt wurden und~~
 - ~~— allen übrigen Kraftfahrzeugen~~

~~von einer Leistung des Verbrennungsmotors von 50 Kilowatt,~~
- ~~• Kraftfahrzeugen der Klasse M1, die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden und für welche die CO₂-Emissionen gemäß WLTP ermittelt wurden~~

 - ~~— von einer Leistung des Verbrennungsmotors von 85 Kilowatt oder von einem CO₂-Ausstoß von 125 Gramm pro Kilometer,~~
- Kraftfahrzeugen der Klasse M1 (seit 1. Jänner 2023: ausgenommen Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Fahrzeug der Klasse N ist)

 - die vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden sowie
 - die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden und für welche die CO₂-Emissionen nicht gemäß WLTP ermittelt wurden

von einer Leistung des Verbrennungsmotors von 50 Kilowatt,
- Kraftfahrzeugen der Klasse M1 (seit 1. Jänner 2023: ausgenommen Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Fahrzeug der Klasse N ist)

 - die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden und für welche die CO₂-Emissionen gemäß WLTP ermittelt wurden

von einer Leistung des Verbrennungsmotors von 85 Kilowatt oder von einem CO₂-Ausstoß von 125 Gramm pro Kilometer,
- anderen Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen (z.B. Kraftfahrzeuge der Klasse L6e, L7e oder N1 sowie seit 1. Jänner 2023: Wohnmobile der Aufbauart „SA, bei denen das Basisfahrzeug ein Fahrzeug der Klasse N ist)

 - von einer Leistung des Verbrennungsmotors von 50 Kilowatt,
- anderen Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen

- von einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 8 Tonnen.

[...]

Rz 1538 wird an die Änderungen in Bezug auf die Berechnung der Kraftfahrzeugsteuer für Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug in Kraftfahrzeug der Klasse N ist, durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, angepasst.

Rz 1538 lautet:

Ab**Seit** 1. Jänner 2021 werden jährlich für Kraftfahrzeuge der Klasse M1 (**ausgenommen Wohnmobile mit Basisfahrzeug der Klasse N**), die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen und für welche die CO₂-Emissionen gemäß WLTP ermittelt wurden,

[...]

C.7.4. Widerrechtliche Verwendung (§ 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992)

In Rz 1584 wird eine Klarstellung zur Bescheiderlassung bei mehreren widerrechtlich verwendeten Kraftfahrzeugen eingearbeitet und ein Beispiel eingefügt.

Rz 1584 lautet:

Das Finanzamt Österreich ist gemäß § 60 Abs. 2 Z 4 BAO in jenen Fällen, in denen ein Kraftfahrzeug im Inland ohne die kraftfahrrechtlich erforderliche Zulassung verwendet wird, für die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer zuständig (siehe „Widerrechtliche Verwendung“, Rz 34 bis ~~656~~).

Umfasst ein Selbstberechnungs- und Festsetzungszeitraum mehrerer Kraftfahrzeuge, welche widerrechtlich im Inland verwendet wurden, dann erfolgt die Festsetzung der Abgabe zusammengefasst in einem Festsetzungsbescheid.

Beispiel:

Es erfolgte im Jahr 2021 eine widerrechtliche Verwendung von drei Fahrzeugen mit deutschem Kennzeichen in Österreich durch denselben Verwender. Die Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer hat sich auch bei einer widerrechtlichen Nutzung mehrerer Kraftfahrzeuge pro Abgabepflichtigem in einem Gesamtbetrag auf jeweils einen Festsetzungszeitraum zu beziehen. Es ist somit ein gemeinsamer Festsetzungsbescheid für alle drei Kraftfahrzeuge zu erlassen.

Die bescheidmäßige Festsetzung hat sich auf die gesamte, im Bemessungszeitraum zu entrichtende Abgabe und nicht bloß auf eine restliche und nur bestimmte Sachverhalte oder Fahrzeuge in Betracht zu ziehende Abgabeforderung zu erstrecken (vgl. VwGH 19.6.2013, 2010/16/0030).

In Rz 1586 wird ein Redaktionsversehen korrigiert.

Rz 1586 lautet:

Abgabenfestsetzung ~~ab~~**seit** 1. Jänner 2019

Der Selbstrechnungs- und Festsetzungszeitraum für die Kraftfahrzeugsteuer ist das Kalendermonat. Der selbstberechnete Betrag ist bis zum 15. Tag (Fälligkeitstag) des auf ~~den~~ ~~das~~ ~~Kalendermonat~~ ~~vierteljahr~~ ~~monat~~ zweitfolgenden Kalendermonats an das Finanzamt zu entrichten. Wenn die Selbstberechnung unterlassen wird oder wenn sich die Selbstberechnung als nicht richtig erweist, ist die Steuer für den jeweiligen Monat festzusetzen. Eine Festsetzung kann nur so lange erfolgen, als nicht ein den Selbstrechnungszeitraum beinhaltender Jahresbescheid erlassen wurde. Ein Jahresbescheid kann frühestens ab April des darauffolgenden Jahres erlassen werden.

D. Motorbezogene Versicherungssteuer (VersStG 1953)

D.1. Steuergegenstand (§ 1 VersStG 1953)

In Rz 1620 erfolgt eine Anpassung an die Einteilung von Kraftfahrzeugen in Klassen gemäß § 3 Abs. 1 KFG 1967.

Rz 1620 lautet:

Der motorbezogenen Versicherungssteuer unterliegen in einem inländischen Zulassungsverfahren zum Verkehr zugelassene Krafträder, Personenkraftwagen ~~und Kombinationskraftwagen~~ sowie alle übrigen Arten von Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen (ausgenommen Zugmaschinen und Motorkarren), welche haftplichtversichert sind.

Rz 1622 wird zur Klarstellung um Aussagen zum steuerlichen Tatbestand der motorbezogenen Versicherungssteuer ergänzt.

Rz 1622 lautet:

Die motorbezogene Versicherungssteuerpflicht knüpft einerseits an die Zulassung des Fahrzeuges im Inland und andererseits an das Bestehen eines Kraftfahrzeug-Haftplichtversicherungsvertrages an.

Die motorbezogene Versicherungssteuer ist für jede einzelne Versicherung zu berechnen. Die Erhöhung um die motorbezogene Versicherungssteuer hat für jene Zeiträume zu erfolgen, in welchen eine Kraftfahrzeug-Haftplichtversicherung oder eine Zulassung eines Fahrzeuges im Inland besteht.

Die motorbezogene Versicherungssteuer fällt somit auch für sogenannte „Tageszulassungen“ bereits ab dem ersten Tag und für die gesamte Dauer ihres Bestehens an.

Dies gilt auch für jene Fälle, in denen im Besteuerungszeitraum ein Versicherungsentgelt gem. § 5 Abs. 1 Z 1 VersStG 1953 in der Höhe von Null Euro besteht (z.B. „kostenloses Probemonat der Haftplichtversicherung“).

Wurden für ein im Inland zugelassenes Kraftfahrzeug zwei oder mehrere Kraftfahrzeug-Haftplichtversicherungsverträge abgeschlossen ~~und dafür Versicherungsentgelt entrichtet~~, ist die motorbezogene Versicherungssteuer für jeden einzelnen Versicherungsvertrag zu berechnen. Da sich die Besteuerung auf den jeweiligen Versicherungsvertrag und nicht das Kraftfahrzeug bezieht, liegt keine „Doppelbesteuerung“ vor. Dies gilt unabhängig davon, für welchen Zeitraum oder aus welchem Grund die Versicherungsverträge abgeschlossen werden.

Dies gilt auch in jenen Fällen, in denen ein bestehender Kraftfahrzeughaftplichtvertrag beendet wird und noch am selben Tag ein neuer Kraftfahrzeughaftplichtversicherungsvertrag für dasselbe Kraftfahrzeug abgeschlossen wird. Da beide Versicherungsverträge der motorbezogenen Versicherungssteuer unterliegen, fällt diese an diesem Tag für dasselbe Kraftfahrzeug zweimal an.

Aus der gesetzlichen Verpflichtung, ein Kraftfahrzeug zuzulassen (z.B. § 37 KFG 1967), ergibt sich noch nicht **die** Pflicht zur Leistung der motorbezogenen Versicherungssteuer.

Wird der Zulassungsverpflichtung nicht entsprochen, liegt nach Maßgabe des § 1 Abs. 1 Z 3 KfzStG 1992 eine widerrechtliche Verwendung vor, die zur Kraftfahrzeugsteuerpflicht führt (siehe Rz 36 ff).

Vor Rz 1639 wird die Unterüberschrift geändert.

~~D.2.7. Elektrisch angetriebene Kraftfahrzeuge~~

D.2.7. Emissionfreie Antriebsarten

Rz 1639 wird an die Änderungen durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, angepasst.

Steuerfrei sind Kraftfahrzeuge mit ausschließlich elektrischem Antrieb. Von der motorbezogenen Versicherungssteuer sind gemäß § 4 Abs. 3 Z 6 VersStG 1953 idF BGBl. I Nr. 108/2022 Kraftfahrzeuge ausgenommen, die auf Grund ihres Antriebes (insbesondere Elektro- oder Wasserstoffantrieb) einen CO₂-Emissionswert von 0 g/km aufweisen, sofern Versicherungszeiträume ab 1. Juni 2023 betroffen sind.

Sofern Versicherungszeiträume betroffen sind, die vor dem 1. Juni 2023 liegen, gilt, dass gemäß § 4 Abs. 3 Z 6 VersStG 1953 Kraftfahrzeuge von der motorbezogenen Versicherungssteuer ausgenommen sind, die ausschließlich mit einem Elektromotor angetrieben werden.

Näheres zur Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer für Kraftfahrzeuge, die ausschließlich elektrisch angetrieben werden **bzw. für Kraftfahrzeuge mit ausschließlich emissionsfreien Antriebsarten** siehe Rz 100 bis 108.

D.3.1. Bemessungsgrundlage

Rz 1670 wird an die Änderungen durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, in Bezug auf die Besteuerung von Wohnmobilen der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, angepasst.

Rz 1670 lautet:

Die Bemessungsgrundlage ist bei

- Kraftfahrzeugen der Klassen L1e, L2e, L3e, L4e und L5e,
 - die vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden,
 - der Hubraum in Kubikzentimetern
 - die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen werden,
 - der Hubraum in Kubikzentimetern und die kombinierten CO₂-Emissionen in Gramm pro Kilometer, die nach dem World Motorcycle Test Cycle (WMTC) gemäß Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über die Genehmigung und

Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen ermittelt wurden

- Kraftfahrzeugen der Klasse M1 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen (**ab 1. Juni 2023: ausgenommen Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Fahrzeug der Klasse N ist**),
 - die vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden,
 - die Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt
 - die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen werden und für welche die CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) ermittelt wurden,
 - die Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt und der kombinierte WLTP-Wert der CO₂-Emissionen in Gramm pro Kilometer,
 - bei extern aufladbaren Hybrid-Elektro-Kraftfahrzeugen jedoch der gewichtet kombinierte WLTP-Wert der CO₂-Emissionen in Gramm pro Kilometer,
 - die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen werden und für welche die CO₂-Emissionen nicht gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelt wurden,
 - die Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt,
- allen übrigen Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen, ausgenommen bei Zugmaschinen und Motorkarren, (**z.B. Kraftfahrzeuge der Klasse L6e, L7e oder N1 sowie ab 1. Juni 2023: Wohnmobile der Aufbauart „SA, bei denen das Basisfahrzeug ein Fahrzeug der Klasse N ist**)
 - die Leistung des Verbrennungsmotos in Kilowatt.

D.4.1. Allgemeines

Rz 1694 wird an die Änderungen durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, in Bezug auf die Besteuerung von Wohnmobilen der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, angepasst.

Rz 1694 lautet:

Die motorbezogene Versicherungssteuer beträgt für jeden Monat des Bestehens eines Versicherungsvertrages über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen (Klasse M1) **(ab 1. Juni 2023: ausgenommen Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Fahrzeug der Klasse N ist)** die,

[...]

Es wird eine neue Rz 1694a aufgenommen, in der die Berechnung der motorbezogenen Versicherungssteuer für Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, dargestellt wird.

Rz 1694a (neu) lautet:

Aufgrund der Änderungen durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, sowie durch das BGBl. I Nr. 194/2022, beträgt die motorbezogene Versicherungssteuer für Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, für Versicherungszeiträume ab 1. Juni 2023 für jeden Monat des Bestehens eines Versicherungsvertrages über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, die,

- vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden:
 - für die ersten 24 Kilowatt der eingetragenen Leistung je Kilowatt: 0 Euro,
 - für die weiteren 66 kW: 0,62 Euro/kW
(Zahlungsweise halbjährlich: 0,6572, vierteljährlich: 0,6696, monatlich: 0,682),
 - für die weiteren 20 kW: 0,66 Euro/kW
(Zahlungsweise halbjährlich: 0,6996, vierteljährlich: 0,7128, monatlich: 0,726),
 - für die darüber hinausgehenden Kilowatt: 0,75 Euro/kW
(Zahlungsweise halbjährlich: 0,795, vierteljährlich: 0,81, monatlich: 0,825),

Die monatliche motorbezogene Versicherungssteuer beträgt mindestens:

- 6,20 Euro bei jährlicher,
- 6,572 Euro bei halbjährlicher (Erhöhung um 6%),
- 6,696 Euro bei vierteljährlicher (Erhöhung um 8%),
- 6,82 Euro bei monatlicher Zahlungsweise (Erhöhung um 10%).

Für vor dem 1. Jänner 1987 erstmals im Inland zum Verkehr zugelassene mit einem Fremdzündungsmotor ausgestattete Kraftfahrzeuge (Personen- und Kombinationskraftwagen mit Fremdzündungsmotor – Ottomotor) ohne geregelten Dreiweg-Katalysator ist die Steuer um 20% zu erhöhen, sofern nicht nachgewiesen wird, dass das Kraftfahrzeug die gemäß § 1d Abs. 1 Z 3 Kategorie A oder B der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967, BGBl. Nr. 399/1967 idF BGBl. Nr. 579/1991, vorgeschriebenen Schadstoffgrenzwerte einhält (siehe Rz 1698 sowie Rz 1508).

- nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen wurden:

- für die ersten 24 Kilowatt der eingetragenen Leistung je Kilowatt: 0 Euro,
- für die weiteren 66 kW: 0,65 Euro/kW,
- für die weiteren 20 kW: 0,70 Euro/kW,
- für die darüber hinausgehenden Kilowatt: 0,79 Euro/kW.

Die monatliche motorbezogene Versicherungssteuer beträgt mindestens 6,50 Euro, höchstens allerdings 76,00 Euro.

Für Zahlungen des Versicherungsentgeltes, die vor dem 1. Juni 2023 fällig geworden sind, jedoch Versicherungszeiträume betreffen, die nach dem 31. Mai 2023 liegen, hat der Versicherer und der Bevollmächtigte die bereits fällig gewesene motorbezogene Versicherungssteuer zu korrigieren und beim Versicherungsnehmer nachzuerheben oder diesem rückzuerstatten. Im Falle einer Nacherhebung ist die motorbezogene Versicherungssteuer spätestens am 15. August 2023 (Fälligkeitstag) zu entrichten. Im Falle einer Rückerstattung kann der selbst berechnete Rückerstattungsbetrag vom Gesamtsteuerbetrag abgesetzt werden.

Beispiel 1:

Wohnmobil Aufbauart „SA“, Basisfahrzeug Klasse N1: 140 kW, vierteljährliche Entrichtung der Versicherungsprämie, Erstzulassung 12. Februar 2018:

140 kW – 24 kW= 116 kW (Bemessungsgrundlage)

66 kW x 0,62 Euro= 40,92 Euro

20 kW x 0,66 Euro= 13,20 Euro

30 kW x 0,75 Euro= 22,50 Euro

monatlich: 76,62 Euro

jährliche motorbezogene Versicherungssteuer (inklusive 8%-Zuschlag für vierteljährliche Entrichtung): 993,00 Euro

Beispiel 2:

Wohnmobil Aufbauart „SA“, Basisfahrzeug Klasse N1: 140 kW, CO₂: 170 g/km, vierteljährliche Entrichtung der Versicherungsprämie, Erstzulassung 15. November 2020:

Berechnung für Versicherungszeiträume nach 31. Mai 2023:

140 kW – 24 kW= 116 kW (Bemessungsgrundlage)

66 kW x 0,65 Euro= 42,90 Euro

20 kW x 0,70 Euro= 14,00 Euro

10 kW x 0,79 Euro= 23,70 Euro

monatlich: 80,60 Euro

jährliche motorbezogene Versicherungssteuer: 967,20 Euro

Berechnung für Versicherungszeiträume vor 1. Juni 2023:

140 kW – 65 kW= 75 kW (Bemessungsgrundlage)

170 g/km – 115 g/km= 55 g/km (Bemessungsgrundlage)

75 kW x 0,72 Euro= 54,00 Euro

55 g/km x 0,72 Euro= 39,60 Euro

monatlich: 93,80 Euro

jährliche motorbezogene Versicherungssteuer: 1.125,60 Euro

Beispiel 3:

Die motorbezogene Versicherungssteuer für ein Wohnmobil der Aufbauart „SA“, bei dem das Grundfahrzeug ein Basisfahrzeug der Klasse N ist, wurde für den Versicherungszeitraum von 1. Jänner 2023 bis 31. Dezember 2023 entrichtet. Die ursprüngliche motorbezogene Versicherungssteuer betrug 100 Euro pro Monat.

Aufgrund der Änderung betreffend die maßgebliche Berechnungsmethodik für Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Grundfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist (AbgÄG 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, sowie BGBl. I Nr. 194/2022), beträgt die motorbezogene Versicherungssteuer ab 1. Juni 2023 85 Euro pro Monat.

Die für den Versicherungszeitraum von 1. Juni 2023 bis 31. Dezember 2023 zu viel entrichtete motorbezogene Versicherungssteuer iHv 105 Euro (7 x 15 Euro) ist dem Versicherungsnehmer rückzuerstatten bzw. kann vom Gesamtsteuerbetrag abgesetzt werden.

Rz 1695 wird an die Änderungen durch das Abgabenänderungsgesetz 2022, BGBl. I Nr. 108/2022, sowie durch das BGBl. I Nr. 194/2022 in Bezug auf die Besteuerung von Wohnmobilen der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, angepasst.

Rz 1695 lautet:

Die motorbezogene Versicherungssteuer beträgt für jeden Monat des Bestehens eines Versicherungsvertrages über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für alle anderen Kraftfahrzeuge als Krafträder (Klassen L1e bis L5e), Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen (Klasse M1), mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen (z.B. Fahrzeuge der Klassen L6e oder L7e sowie Lastkraftwagen der Klasse N1), die,

[...]

In Rz 1708 wird ein Redaktionsversehen korrigiert.

Rz 1708 lautet:

[...]

Beispiel:

Für die Jahre ~~2015~~**2017** bis ~~2020~~**2022** wurde die motorbezogene Versicherungssteuer zu hoch berechnet. Im Oktober ~~2020~~**2022** wird ein Antrag auf Rückerstattung beim Versicherer gestellt. Der Versicherer lehnt diesen Antrag ab. Der Versicherungsnehmer kann gemäß § 6 Abs. 3 Z 7 VersStG 1953 bis Ende Dezember ~~2022~~**2024** einen Antrag auf Rückerstattung gemäß § 240 BAO beim Finanzamt stellen.

Wird der Antrag beim Finanzamt im Jahr 2022 gestellt, hat das Finanzamt die Versicherungssteuer für die Jahre 2017 bis 2022 zu erstatten.

Wird der Antrag beim Finanzamt im Jahr 2023 gestellt, hat das Finanzamt die Versicherungssteuer für die Jahre 2018 bis 2022 zu erstatten.

Wird der Antrag beim Finanzamt im Jahr 2024 gestellt, hat das Finanzamt die Versicherungssteuer für die Jahre 2019 bis 2022 zu erstatten.

~~Wird der Antrag im Jahr 2022 gestellt, hat das Finanzamt die Versicherungssteuer für die Jahre 2015 bis 2020 zu erstatten.~~

Wird der Antrag **beim Finanzamt** erst im Jahr ~~2023~~**2025** gestellt, ist dieser gemäß § 6 Abs. 3 Z 7 VersStG 1953 als verspätet zurückzuweisen.

Anhang I: Genehmigungsdatenbank (allgemein)

In Anhang I wird die Aufzählung der Befreiungen gemäß § 3 Abs. 3 NoVAG 1991 um Erprobungs- und Entwicklungsfahrzeuge ergänzt. Zwecks Klarstellung wird die explizite Nennung einer Ausnahme für Vorführkraftfahrzeuge gestrichen. Es werden zudem Ergänzungen in der Tabelle zur Steuerpflicht und zur Sperrsetzung in Fällen des Fahrzeugimports vorgenommen.

Sperrsetzung auf Grund eines Antrages mittels NOVA 1-Formular

Darunter fallen die Fälle der Vergütung gemäß § 12 NoVAG 1991, insbesondere die Fälle des begünstigten Verwendungszweckes nach § 3 Abs. 3 iVm § 12 Abs. 1 Z 3 NoVAG 1991 (Fahrschulkraftfahrzeuge, Miet-, Taxi- und Gästewagen, Kraftfahrzeuge zur kurzfristigen Vermietung, Kraftfahrzeuge zur Krankenbeförderung und im Rettungswesen, Leichenwagen, Einsatzfahrzeuge der Feuerwehren, **Erprobungs- und Entwicklungsfahrzeuge sowie** ~~und~~ Begleitfahrzeuge für Sondertransporte).

Handelt es sich um einen Vergütungsantrag, der sich auf § 12a NoVAG 1991 stützt, erfolgt nur dann eine Sperre, wenn diese nicht bereits auf Grund eines Antrages auf Sperre mittels NOVA 4-Formular gesetzt wurde.

Bei der erstmaligen Zulassung von Vorführkraftfahrzeugen kann von einer Sperrsetzung Abstand genommen werden.

[...]

Fahrzeugimport

Antragsteller	Formular für Antrag auf Freigabe in der GDB	NoVA-Pflicht	USt (EUST, Erwerbsteuer) für Gebrauchtkfz	USt (EUST, Erwerbsteuer) für Neu-Kfz
Privater	NOVA 2	JA (§ 1 Z 2a oder Z 3)	JA, bei Import aus Drittland	JA (außer z. B. Übersiedlungsgut)
	Kauf von Fahrzeughändler (EU-Binnenmarkt):		NEIN	JA
	Kauf von Privatperson (EU-Binnenmarkt):		NEIN	JA
	Import aus Drittland:		JA	JA
	Übersiedlungsgut		NEIN	NEIN
Kfz-Händler	NOVA 4	JA (§ 1 Z 1); bei Reimport (= Kfz war bereits einmal in Ö zugelassen) NoVA-Pflicht gemäß § 1 Z 3 bei Zulassungswerber		
	Differenzbesteuerter Erwerb:		NEIN	---
	Ig. Erwerb:		JA	JA
	Import aus Drittland:		JA	JA

	Kauf von Privatperson (EU-Binnenmarkt):		NEIN	JA
Begünstigter Personenkreis nach § 3 Abs. 3 (z.B. Taxiunternehmer, usw.)	NOVA 4	JA (§ 1 Z 3) mit kompensierter Vergütungsmöglichkeit (§ 3 Abs. 3 iVm § 12 Abs. 1 Z 3)		
	Differenzbeststeuerter Erwerb:		NEIN	---
	Ig. Erwerb:		JA	JA
	Import aus Drittland:		JA	JA
	Kauf von Privatperson (EU-Binnenmarkt):		NEIN	JA
Sonstige Unternehmer (kein Fahrzeughändler)	NOVA 2	JA		
	Ig. Erwerb (mit oder ohne UID):		JA	JA
	Differenzbeststeuerter Erwerb:		NEIN	---
	Import aus Drittland:		JA	JA
	Lieferer ist Kauf von Privatperson (EU-Binnenmarkt):		NEIN	JA

[...]

Kraftfahrzeugwerb durch völkerrechtlich privilegierte Personen

[...]

Folgende Daten werden aus der Diplomatendatenbank übermittelt:

1. Name der begünstigten Person/Einrichtung (Erwerberdaten)
2. Kfz-Daten (Marke, Type, Fahrzeugidentifikationsnummer)
3. Vermerk
 - a) U45 Inlandserwerb
 - b) U100 Kauf eines Neufahrzeuges im EU-Binnenmarkt
 - c) ZA58 Kauf bzw. Überführung eines Fahrzeuges aus dem Drittland = Erklärung von Einfuhrprivilegien
4. Sperrfrist – ist abhängig vom Gegenrecht (von zwei Jahren bis unbefristet)

Anhang III: Berechnungsübersicht

Die Übersichtstabellen zur Normverbrauchsabgabe, zur Kraftfahrzeugsteuer und zur motorbezogenen Versicherungssteuer in Anhang III werden im Zuge der Überarbeitung und Ergänzung durch erweiterte Tabellen ersetzt.

Normverbrauchsabgabe

Personen- und Kombinationskraftwagen (Klasse M1 / KN 8703)

Rechtslage	Berechnung	Ersatz- berechnung	Höchst- steuersatz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ -Malus	NOx-Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel- Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
01.01.2024 - 31.12.2024	{CO ₂ - Ausstoß – 97) durch 5 WLTP-Wert	CO ₂ - Emissionswert: kW x 2	80%	Keiner	CO ₂ > 155 g/km = € 80, – je Gramm über 155 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuer- gutschrift führen
01.01.2023 - 31.12.2023	{CO ₂ - Ausstoß – 102) durch 5 WLTP-Wert	CO ₂ - Emissionswert: kW x 2	70%	Keiner	CO ₂ > 170 g/km = € 70, – je Gramm über 170 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuer- gutschrift führen
01.01.2022 - 31.12.2022	{CO ₂ - Ausstoß – 107) durch 5 WLTP-Wert	CO ₂ - Emissionswert: kW x 2	60%	Keiner	CO ₂ > 185 g/km = € 60, – je Gramm über 185 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuer- gutschrift führen

01.07.2021 - 31.12.2021	(CO ₂ -Ausstoß – 112) durch 5 WLTP-Wert	CO ₂ -Emissionswert: kW x 2	50%	Keiner	CO ₂ > 200 g/km = € 50, – je Gramm über 200 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
30.06.2021 - 01.01.2021	(CO ₂ -Ausstoß – 112) durch 5 WLTP-Wert	CO ₂ -Emissionswert: kW x 2	32%	Keiner	CO ₂ > 275 g/km = € 40, – je Gramm über 275 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
31.12.2020 - 01.01.2020	(CO ₂ -Ausstoß – 115) durch 5 WLTP-Wert	CO ₂ -Emissionswert: kW x 2	32%	Keiner	CO ₂ > 275 g/km = € 40, – je Gramm über 275 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
31.12.2019 - 01.01.2016	(CO ₂ -Ausstoß – 90) durch 5 NEFZ-Wert	<u>1) CO₂-Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28) <u>2) CO₂-Emissionswert:</u> kW x 2	32%	Keiner	CO ₂ > 250 g/km = € 20, – je Gramm über 250 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 300	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
31.12.2015 - 01.01.2015	(CO ₂ -Ausstoß – 90) durch 5	<u>1) CO₂-Emissionswert:</u>	32%	Keiner	CO ₂ > 250 g/km =	Keiner	€ 600 Hybridantrieb; E 85,	Keiner	€ 400	Keiner	Entweder Abzugsposten

	NEFZ-Wert	Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28) <u>2) CO₂-Emissionswert:</u> kW x 2			€ 20 je Gramm über 250 g/km		Methan in Form von Erdgas/ Biogas, Flüssiggas Wasserstoff				oder Umweltbonus möglich Kann zu keiner Steuergutschrift führen
31.12.2014 - 01.03.2014	(CO ₂ -Ausstoß – 90) durch 5 NEFZ-Wert	<u>1) CO₂-Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28) <u>2) CO₂-Emissionswert:</u> kW x 2	32%	Keiner	CO ₂ > 250 g/km = € 20, — je Gramm über 250 g/km	Keiner	€ 600 Hybridantrieb; E 85, Methan in Form von Erdgas/ Biogas, Flüssiggas Wasserstoff	Keiner	Benzin: € 450 Diesel: € 350	Keiner	Entweder Abzugsposten oder Umweltbonus möglich Kann zu keiner Steuergutschrift führen
28.02.2014 - 01.01.2013	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere:	<u>1) CO₂-Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28) <u>2) Verbrauch:</u> Benzin: (kW / 10) + 3	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 150 g/km = € 25, — je Gramm über 150 g/km zusätzlich CO ₂ > 170 g/km = € 25, — je Gramm über 170 g/km	Benzin: NOx-Emission ≤ 60 mg/km = € 200 Diesel: NOx-Emission ≤ 80 mg/km und	€ 500 Hybridantrieb; E 85, Methan in Form von Erdgas/ Biogas, Flüssiggas Wasserstoff	Diesel: € 300 wenn partikel-förmige Verunreinigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA- Gesamt-betrag (Grund-betrag und Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen.

	(Liter pro 100 km – 3) x 2	Diesel: (kW/10) + 2			zusätzlich CO ₂ > 210 g/km = € 25, – je Gramm über 210 g/km	partikel-förmige Verunreinigung ≤ 0,005 g/km = € 200					
31.12.2012 – 01.03.2011	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Anderer: (Liter pro 100 km – 3) x 2	<u>1) CO₂-Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28) <u>2) Verbrauch:</u> Benzin: (kW/10) + 3 Diesel: (kW/10) + 2	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 160 g/km = € 25, – je Gramm über 160 g/km zusätzlich CO ₂ > 180 g/km = € 25, – je Gramm über 180 g/km zusätzlich CO ₂ > 220 g/km = € 25, – je Gramm über 220 g/km	Benzin: NO _x -Emission ≤ 60 mg/km = € 200 Diesel: NO _x -Emission ≤ 80 mg/km und partikel-förmige Verunreinigung ≤ 0,005 g/km = € 200	€ 500 Hybridantrieb; E 85, Methan in Form von Erdgas/ Biogas, Flüssiggas Wasserstoff	Diesel: € 300 wenn partikel-förmige Verunreinigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA- Gesamt-betrag (Grund-betrag und Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen.
28.02.2011 – 01.01.2010	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2	<u>1) CO₂-Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28)	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 160 g/km = € 25 je Gramm über 160 g/km	Benzin: NO _x -Emission ≤ 60 mg/km = € 200 Diesel: NO _x -Emission ≤	€ 500 Hybridantrieb; E 85, Methan in Form von Erdgas/ Biogas, Flüssiggas	Diesel: € 300 wenn partikel-förmige Verunreinigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA- Gesamt-betrag (Grund-betrag und Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen.

	Andere: (Liter pro 100 km — 3) x 2	<u>2) Verbrauch:</u> Benzin: (kW/ 10) + 3 Diesel: (kW/ 10) + 2				80 mg/km und partikel- förmige Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km = € 200	Wasserstoff				
31.12.2009 - 18.06.2009	Benzin: (Liter pro 100 km — 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km — 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km — 3) x 2	<u>1) CO₂- Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28) <u>2) Verbrauch:</u> Benzin: (kW/ 10) + 3 Diesel: (kW/ 10) + 2	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 180 g/km = € 25 je Gramm über 180 g/km	Benzin: NOx- Emission ≤ 60 mg/km = € 200 Diesel: NOx- Emission ≤ 80 mg/km und partikel- förmige Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km = € 200	€ 500 Hybridantrieb; E 85, Methan in Form von Erdgas/ Biogas, Flüssiggas Wasserstoff	Diesel: € 300 wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA Gesamt- betrag (Grund- betrag und Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuer- gutschrift führen.
17.06.2009 - 01.07.2008	Benzin: (Liter pro 100 km — 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km — 2) x 2	Erhöhung der Steuer um € 20 je kW über 100 kW wenn kein CO ₂ - Emissionswert vorliegt	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 180 g/km = € 25 je Gramm über 180 g/km	Benzin: NOx- Emission ≤ 60 mg/km = € 200 Diesel: NOx- Emission ≤ 80 mg/km	€ 500 Hybridantrieb; E 85, Methan in Form von Erdgas/ Biogas, Flüssiggas Wasserstoff	Diesel: € 300 wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% Nur für den NoVA Grund- betrag — nicht für den Bonus- Malus.	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuer- gutschrift führen.

Andere:
(Liter pro
100 km – 3)
x 2

und
partikel-
förmige
Verunrei-
nigung ≤
0,005 g/km
= € 200

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuersatz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ -Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
01.01.2025 – 31.12.2025	(CO ₂ - Emissionswert – 94) durch 5 WLTP-Wert	<u>CO₂- Emissionswert:</u> kW x 2	80%	Keiner	CO ₂ > 155 g/km = € 80, -- je Gramm über 155 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2024 – 31.12.2024	(CO ₂ - Emissionswert – 97) durch 5 WLTP-Wert	<u>CO₂- Emissionswert:</u> kW x 2	80%	Keiner	CO ₂ > 155 g/km = € 80, -- je Gramm über 155 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2023 – 31.12.2023	(CO ₂ - Emissionswert – 102) durch 5 WLTP-Wert	<u>CO₂- Emissionswert:</u> kW x 2	70%	Keiner	CO ₂ > 170 g/km = € 70, -- je Gramm über 170 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuersatz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ -Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
01.01.2022 – 31.12.2022	(CO ₂ - Emissionswert – 107) durch 5 WLTP-Wert	<u>CO₂- Emissionswert:</u> kW x 2	60%	Keiner	CO ₂ > 185 g/km = € 60, -- je Gramm über 185 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.07.2021 – 31.12.2021	(CO ₂ - Emissionswert – 112) durch 5 WLTP-Wert	<u>CO₂- Emissionswert:</u> kW x 2	50%	Keiner	CO ₂ > 200 g/km = € 50, -- je Gramm über 200 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2021 – 30.06.2021	(CO ₂ - Emissionswert – 112) durch 5 WLTP-Wert	<u>CO₂- Emissionswert:</u> kW x 2	32%	Keiner	CO ₂ > 275 g/km = € 40, -- je Gramm über 275 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2020 - 31.12.2020	(CO ₂ - Emissionswert – 115) durch 5 WLTP-Wert	<u>CO₂- Emissionswert:</u> kW x 2	32%	Keiner	CO ₂ > 275 g/km = € 40, -- je Gramm über 275 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2016 – 31.12.2019	(CO ₂ - Emissionswert – 90) durch 5 NEFZ-Wert	<u>1) CO₂- Emissionswert:</u> Diesel: (Verbrauch x 28)	32%	Keiner	CO ₂ > 250 g/km = € 20, -- je Gramm über 250 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 300	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuersatz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ -Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
		Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) <u>2) CO₂- Emissionswert:</u> kW x 2									
01.01.2015 – 31.12.2015	(CO ₂ - Emissionswert – 90) durch 5 NEFZ-Wert	<u>1) CO₂- Emissionswert:</u> Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) <u>2) CO₂- Emissionswert:</u> kW x 2	32%	Keiner	CO ₂ > 250 g/km = € 20 je Gramm über 250 g/km	Keiner	€ 600 Hybridantrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssiggas Wasserstoff	Keiner	€ 400	Keiner	– Entweder Abzugsposten oder Umweltbonus möglich – Kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.03.2014 – 31.12.2014	(CO ₂ - Emissionswert – 90) durch 5 NEFZ-Wert	<u>1) CO₂- Emissionswert:</u> Diesel: (Verbrauch x 28)	32%	Keiner	CO ₂ > 250 g/km = € 20, -- je Gramm über 250 g/km	Keiner	€ 600 Hybridantrieb E 85 Methan in Form von	Keiner	Benzin: € 450 Diesel: € 350	Keiner	– Entweder Abzugsposten oder Umweltbonus möglich

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuersatz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ -Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
		Benzin und Andere: (Verbrauch x 25)					Erdgas/ Biogas Flüssiggas Wasserstoff				– Kann zu keiner Steuergutschrift führen
		<u>2) CO₂- Emissionswert:</u> kW x 2									
01.01.2013 – 28.02.2014	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	<u>Steuersatz in %:</u> kW x 0,2 <u>Bonus-Malus:</u> <u>1) CO₂- Emissionswert:</u> Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) <u>2) Verbrauch:</u> Diesel: (kW / 10) + 2 Benzin: (kW / 10) + 3	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 150 g/km = € 25, -- je Gramm über 150 g/km zusätzlich CO ₂ > 170 g/km = € 25, -- je Gramm über 170 g/km zusätzlich CO ₂ > 210 g/km = € 25, -- je Gramm über 210 g/km	Benzin: € 200 wenn NOx- Emission ≤ 60 mg/km Diesel: € 200 wenn NOx- Emission ≤ 80 mg/km und partikel- förmige Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km	€ 500 Hybridantrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssiggas Wasserstoff	Diesel: € 300 wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA-Gesamt- betrag (Grund- betrag und Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuersatz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ -Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
01.03.2011 – 31.12.2012	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	<u>Steuersatz</u> <u>in %:</u> kW x 0,2 <u>Bonus-Malus:</u> <u>1) CO₂-</u> <u>Emissionswert:</u> Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) <u>2) Verbrauch:</u> Diesel: (kW / 10) + 2 Benzin: (kW / 10) + 3	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 160 g/km = € 25, -- je Gramm über 160 g/km zusätzlich CO ₂ > 180 g/km = € 25, -- je Gramm über 180 g/km zusätzlich CO ₂ > 220 g/km = € 25, -- je Gramm über 220 g/km	Benzin: € 200 wenn NOx- Emission ≤ 60 mg/km Diesel: € 200 wenn NOx- Emission ≤ 80 mg/km und partikel- förmige Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km	€ 500 Hybridantrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssiggas Wasserstoff	Diesel: € 300 wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA- Gesamt- betrag (Grund- betrag und Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2010 – 28.02.2011	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere:	<u>Steuersatz</u> <u>in %:</u> kW x 0,2 <u>Bonus-Malus:</u> <u>1) CO₂-</u> <u>Emissionswert:</u>	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 160 g/km = € 25 je Gramm über 160 g/km	Benzin: € 200 wenn NOx- Emission ≤ 60 mg/km	€ 500 Hybridantrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas	Diesel: € 300 wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA- Gesamt- betrag (Grund- betrag und Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuersatz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ -Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
	(Liter pro 100 km – 3) x 2	Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) <u>2) Verbrauch:</u> Diesel: (kW / 10) + 2 Benzin: (kW / 10) + 3				Diesel: € 200 wenn NOx- Emission ≤ 80 mg/km und partikel- förmige Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km	Flüssiggas Wasserstoff				
18.06.2009 – 31.12.2009	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	<u>Steuersatz</u> <u>in %:</u> kW x 0,2 <u>Bonus-Malus:</u> <u>1) CO₂-</u> <u>Emissionswert:</u> Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25)	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 180 g/km = € 25 je Gramm über 180 g/km	Benzin: € 200 wenn NOx- Emission ≤ 60 mg/km Diesel: € 200 wenn NOx- Emission ≤ 80 mg/km und	€ 500 Hybridantrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssiggas Wasserstoff		Keiner	20% NoVA- Gesamt- betrag (Grund- betrag und Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuersatz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ -Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
		2) Verbrauch: Diesel: (kW / 10) + 2 Benzin: (kW / 10) + 3						partikel- förmige Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km			
01.07.2008 – 17.06.2009	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	<u>Steuersatz in %:</u> kW x 0,2	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 180 g/km = € 25 je Gramm über 180 g/km Erhöhung der Steuer um € 20 je kW über 100 kW wenn kein CO ₂ - Emissionswert vorliegt	Benzin: € 200 wenn NOx- Emission ≤ 60 mg/km Diesel: € 200 wenn NOx- Emission ≤ 80 mg/km und partikel- förmige Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km	€ 500 Hybridantrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/ Biogas Flüssiggas Wasserstoff	Diesel: € 300 wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% Nur für den NoVA- Grund- betrag – nicht für den Bonus- Malus	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuersatz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ -Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
01.07.2006 – 30.06.2008	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	<u>Steuersatz</u> <u>in %:</u> kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	Diesel: € 300 wenn partikel- förmige Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km	Keiner	Diesel: NoVA erhöht sich um 1,5% (höchstens 300 Euro) der Bemessungs- grundlage wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% Nur für den NoVA- Grund- betrag – nicht für den Bonus- Malus	Bei einem Durchschnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
01.01.2006 – 30.06.2006	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	<u>Steuersatz</u> <u>in %:</u> kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	Diesel: € 300 wenn partikel- förmige Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km	Keiner	Diesel: NoVA erhöht sich um 0,75% (höchstens 150 Euro) der Bemessungs- grundlage wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% Nur für den NoVA- Grund- betrag – nicht für den Bonus- Malus	Bei einem Durchschnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuersatz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ -Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
01.07.2005 – 31.12.2005	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	<u>Steuersatz</u> <u>in %:</u> kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	Diesel: € 300 ab 81 kW, wenn partikel- förmige Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km	Keiner	Diesel: NoVA erhöht sich um 0,75% (höchstens 150 Euro) der Bemessungs- grundlage ab 81 kW, wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% Nur für den NoVA- Grund- betrag – nicht für den Bonus- Malus	Bei einem Durchschnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
10.01.1998 – 30.06.2005	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	<u>Steuersatz</u> <u>in %:</u> kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	20%	Bei einem Durchschnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatz- berechnung	Höchst- steuersatz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ -Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
01.06.1996 – 09.01.1998	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	Verbrauch: kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	20%	Bei einem Durchschnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
01.01.1994 – 31.05.1996	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	Verbrauch: kW x 0,2	14%	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	20%	Bei einem Durchschnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
01.01.1992 – 31.12.1993	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere:	Verbrauch: kW x 0,2	14%	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Bei einem Durchschnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%

Wohnmobile – Aufbauart „SA“ (Klasse M1 / KN 8703)

Rechtslage	Berechnung	Wahlmöglichkeit	Ersatzberechnung	Höchststeuersatz	CO ₂ -Bonus	CO ₂ -Malus	NOx-Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
01.01.2024 – 31.12.2024	(CO ₂ -Ausstoß – 97) durch 5 WLTP-Wert	CO ₂ -Emissionswert: WLTP-Wert oder kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	CO ₂ -Emissionswert: kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	80%	Keiner	CO ₂ > 155 g/km = € 80, – je Gramm über 155 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2023 – 31.12.2023	(CO ₂ -Ausstoß – 102) durch 5 WLTP-Wert	CO ₂ -Emissionswert: WLTP-Wert oder kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	CO ₂ -Emissionswert: kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	70%	Keiner	CO ₂ > 170 g/km = € 70, – je Gramm über 170 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2022 – 31.12.2022	(CO ₂ -Ausstoß – 107) durch 5 WLTP-Wert	CO ₂ -Emissionswert: WLTP-Wert oder kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	CO ₂ -Emissionswert: kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	60%	Keiner	CO ₂ > 185 g/km = € 60, – je Gramm über 185 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.07.2021 – 31.12.2021	(CO ₂ -Ausstoß – 112) durch 5 WLTP-Wert	CO ₂ -Emissionswert: WLTP-Wert oder kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	CO ₂ -Emissionswert: kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	50%	Keiner	CO ₂ > 200 g/km = € 50, – je Gramm	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen

		(Mindeststeuersatz = 16%)				über 200 g/km						
30.06.2021 - 01.01.2021	(CO ₂ -Ausstoß – 112) durch 5 WLTP-Wert	CO ₂ -Emissionswert: WLTP-Wert oder kW x 2 (wenn Aufbau in nicht selbst tragender Bauweise) (Mindeststeuersatz = 16%)	CO ₂ -Emissionswert: kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	32%	Keiner	CO ₂ > 275 g/km = € 40,– je Gramm über 275 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
31.12.2020 - 01.01.2020	(CO ₂ -Ausstoß – 115) durch 5 WLTP-Wert	CO ₂ -Emissionswert: WLTP-Wert oder kW x 2 (wenn Aufbau in nicht selbst tragender Bauweise) (Mindeststeuersatz = 16%)	CO ₂ -Emissionswert: kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	32%	Keiner	CO ₂ > 275 g/km = € 40,– je Gramm über 275 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
31.12.2019 - 01.01.2016	(CO ₂ -Ausstoß – 90) durch 5 NEFZ-Wert	Keine	<u>1) CO₂-Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28) <u>2) CO₂-Emissionswert:</u> kW x 2	32%	Keiner	CO ₂ > 250 g/km = € 20,– je Gramm über 250 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 300	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen

31.12.2015 - 01.01.2015	(CO ₂ -Ausstoß – 90) durch 5 NEFZ-Wert	Keine	<u>1) CO₂-Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28) <u>2) CO₂-Emissionswert:</u> kW x 2	32%	Keiner	CO ₂ > 250 g/km = € 20 je Gramm über 250 g/km	Keiner	€ 600 Hybridantrieb; E 85, Methan in Form von Erdgas/ Biogas, Flüssiggas Wasserstoff	Keiner	€ 400	Keiner	Entweder Abzugsposten oder Umweltbonus möglich Kann zu keiner Steuergutschrift führen
31.12.2014 - 01.03.2014	(CO ₂ -Ausstoß – 90) durch 5 NEFZ-Wert	Keine	<u>1) CO₂-Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28) <u>2) CO₂-Emissionswert:</u> kW x 2	32%	Keiner	CO ₂ > 250 g/km = € 20,--- je Gramm über 250 g/km	Keiner	€ 600 Hybridantrieb; E 85, Methan in Form von Erdgas/ Biogas, Flüssiggas Wasserstoff	Keiner	Benzin: € 450 Diesel: € 350	Keiner	Entweder Abzugsposten oder Umweltbonus möglich Kann zu keiner Steuergutschrift führen
28.02.2014 - 01.01.2013	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2	Keine	<u>1) CO₂-Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25)	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 150 g/km = € 25,--- je Gramm	Benzin: NOx-Emission ≤ 60	€ 500 Hybridantrieb; E 85,	Diesel: € 300 wenn partikel-förmige	Keiner	20% NoVA-Gesamt-betrag (Grund-betrag und Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner

	<p>Diesell: (Liter pro 100 km — 2) x 2</p> <p>Andere: (Liter pro 100 km — 3) x 2</p>		<p>Diesell: (Verbrauch x 28)</p> <p><u>2) Verbrauch:</u> Benzin: (kW / 10) + 3</p> <p>Diesell: (kW / 10) + 2</p>			<p>über 150 g/km</p> <p>zusätzlich CO₂ > 170 g/km</p> <p>= € 25, — je Gramm</p> <p>über 170 g/km</p> <p>zusätzlich CO₂ > 210 g/km</p> <p>= € 25, — je Gramm</p> <p>über 210 g/km</p>	<p>mg/km = € 200</p> <p>Diesell: NOx-Emission ≤ 80 mg/km</p> <p>und partikel-förmige Verunreinigung ≤ 0,005 g/km = € 200</p>	<p>Methan in Form von Erdgas/ Biogas, Flüssig-gas Wasser-stoff</p>	<p>Verunreinigung > 0,005 g/km</p>		<p>Steuergutschrift führen.</p>	
<p>31.12.2012 — 01.03.2011</p>	<p>Benzin: Keine (Liter pro 100 km — 3) x 2</p> <p>Diesell: (Liter pro 100 km — 2) x 2</p> <p>Andere: (Liter pro 100 km — 3) x 2</p>	Keine	<p><u>1) CO₂-Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25)</p> <p>Diesell: (Verbrauch x 28)</p> <p><u>2) Verbrauch:</u> Benzin: (kW / 10) + 3</p> <p>Diesell: (kW / 10) + 2</p>	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	<p>CO₂ > 160 g/km</p> <p>= € 25, — je Gramm</p> <p>über 160 g/km</p> <p>zusätzlich CO₂ > 180 g/km</p> <p>= € 25, — je Gramm</p> <p>über 180 g/km</p>	<p>Benzin: NOx-Emission ≤ 60 mg/km = € 200</p> <p>Diesell: NOx-Emission ≤ 80 mg/km</p> <p>und partikel-förmige Verunreinigung ≤</p>	<p>€ 500 Hybrid-antrieb; E 85, Methan in Form von Erdgas/ Biogas, Flüssig-gas Wasser-stoff</p>	<p>Diesell: € 300 wenn partikel-förmige Verunreinigung > 0,005 g/km</p>	Keiner	20% NoVA Gesamt-betrag (Grund-betrag und Bonus-Malus)	<p>Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen.</p>

zusätzlich 0,005
CO₂-> g/km =
220 g/km € 200
=
€ 25,- je
Gramm
über
220 g/km

<p>28.02.2011 - 01.01.2010</p>	<p>Benzin: (Liter pro 100 km—3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km—2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km—3) x 2</p>	<p>Keine</p>	<p><u>1) CO₂-</u> <u>Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28) <u>2) Verbrauch:</u> Benzin: (kW / 10) + 3 Diesel: (kW / 10) + 2</p>	<p>16%</p>	<p>€ 300 wenn CO₂< 120 g/km</p>	<p>CO₂-> 160 g/km = € 25 je Gramm über 160 g/km</p>	<p>Benzin: NOx- Emission ≤ 60 mg/km = € 200 Diesel: NOx- Emission ≤ 80 mg/km und partikel- förmige Verunrei- nigung ≤ 0,005 g/km = € 200</p>	<p>€ 500 Hybrid- antrieb; E 85, Methan in Form von Erdgas/ Biogas, Flüssig- gas Wasser- stoff</p>	<p>Diesel: Keiner € 300 wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km</p>	<p>20% NoVA-Gesamt- betrag (Grund- betrag und Bonus-Malus)</p>	<p>Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen.</p>
<p>31.12.2009 - 18.06.2009</p>	<p>Benzin: (Liter pro 100 km—3) x 2 Diesel:</p>	<p>Keine</p>	<p><u>1) CO₂-</u> <u>Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28)</p>	<p>16%</p>	<p>€ 300 wenn CO₂< 120 g/km</p>	<p>CO₂-> 180 g/km = € 25 je Gramm</p>	<p>Benzin: NOx- Emission ≤ 60 mg/km = € 200</p>	<p>€ 500 Hybrid- antrieb; E 85,</p>	<p>Diesel: Keiner € 300 wenn partikel- förmige</p>	<p>20% NoVA-Gesamt- betrag (Grund- betrag und Bonus-Malus)</p>	<p>Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner</p>

	(Liter pro 100 km—2) ×2 Andere: (Liter pro 100 km—3) ×2		<u>2) Verbrauch:</u> Benzin: (kW / 10) + 3 Diesel: (kW / 10) + 2		über 180 g/km	Diesel: NOx-Emission ≤ 80 mg/km und partikelförmige Verunreinigung ≤ 0,005 g/km = € 200	Methan in Form von Erdgas/ Biogas, Flüssiggas Wasserstoff	Verunreinigung > 0,005 g/km			Steuergutschrift führen.	
17.06.2009 - 01.07.2008	Benzin: (Liter pro 100 km—3) ×2 Diesel: (Liter pro 100 km—2) ×2 Andere: (Liter pro 100 km—3) ×2	Keine	Erhöhung der Steuer um € 20 je kW über 100 kW wenn kein CO ₂ -Emissionswert vorliegt	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 180 g/km = € 25 je Gramm über 180 g/km	Benzin: NOx-Emission ≤ 60 mg/km = € 200 Diesel: NOx-Emission ≤ 80 mg/km und partikelförmige Verunreinigung ≤ 0,005 g/km = € 200	€ 500 Hybridantrieb; E 85, Methan in Form von Erdgas/ Biogas, Flüssiggas Wasserstoff	Diesel: € 300 wenn partikelförmige Verunreinigung > 0,005 g/km	Keiner	20% Nur für den NoVA Grundbetrag nicht für den Bonus-Malus.	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen.

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkeit	Ersatzberechnung	Höchststeuersatz	CO ₂ -Bonuss	CO ₂ -Malus	NOx-Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
01.01.2025 – 31.12.2025	(CO ₂ -Emissionswert – 94) durch 5 WLTP-Wert	<u>CO₂-Emissionswert:</u> WLTP-Wert oder kW x2 (Mindeststeuersatz = 16%)	<u>CO₂-Emissionswert:</u> kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	80%	Keiner	CO ₂ > 155 g/km = € 80, -- je Gramm über 155 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2024 – 31.12.2024	(CO ₂ -Emissionswert – 97) durch 5 WLTP-Wert	<u>CO₂-Emissionswert:</u> WLTP-Wert oder kW x2 (Mindeststeuersatz = 16%)	<u>CO₂-Emissionswert:</u> kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	80%	Keiner	CO ₂ > 155 g/km = € 80, -- je Gramm über 155 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2023 – 31.12.2023	(CO ₂ -Emissionswert – 102) durch 5 WLTP-Wert	<u>CO₂-Emissionswert:</u> WLTP-Wert oder kW x2 (Mindeststeuersatz = 16%)	<u>CO₂-Emissionswert:</u> kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	70%	Keiner	CO ₂ > 170 g/km = € 70, -- je Gramm über 170 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2022 – 31.12.2022	(CO ₂ -Emissionswert – 107) durch 5 WLTP-Wert	<u>CO₂-Emissionswert:</u> WLTP-Wert oder kW x2 (Mindeststeuersatz = 16%)	<u>CO₂-Emissionswert:</u> kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	60%	Keiner	CO ₂ > 185 g/km = € 60, -- je Gramm über 185 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkeit	Ersatzberechnung	Höchststeuersatz	CO ₂ -Bonuss	CO ₂ -Malus	NOx-Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
01.07.2021 – 31.12.2021	(CO ₂ -Emissionswert – 112) durch 5 WLTP-Wert	<u>CO₂-Emissionswert:</u> WLTP-Wert oder kW x2 (Mindeststeuersatz = 16%)	<u>CO₂-Emissionswert:</u> kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	50%	Keiner	CO ₂ > 200 g/km = € 50, -- je Gramm über 200 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2021 – 30.06.2021	(CO ₂ -Emissionswert – 112) durch 5 WLTP-Wert	<u>CO₂-Emissionswert:</u> WLTP-Wert oder kW x2 (wenn Aufbau in nicht selbst tragender Bauweise) (Mindeststeuersatz = 16%)	<u>CO₂-Emissionswert:</u> kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	32%	Keiner	CO ₂ > 275 g/km = € 40, -- je Gramm über 275 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2020 - 31.12.2020	(CO ₂ -Emissionswert – 115) durch 5 WLTP-Wert	<u>CO₂-Emissionswert:</u> WLTP-Wert oder kW x2 (wenn Aufbau in nicht selbst tragender Bauweise) (Mindeststeuersatz = 16%)	<u>CO₂-Emissionswert:</u> kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	32%	Keiner	CO ₂ > 275 g/km = € 40, -- je Gramm über 275 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkeit	Ersatzberechnung	Höchst- steuersatz	CO ₂ - Bonu- s	CO ₂ -Malus	NOx- Bonus	Umwel- t- Bonus	Partikel- Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
01.01.2016 – 31.12.2019	(CO ₂ -Emissionswert – 90) durch 5 NEFZ-Wert	Keine	<u>1) CO₂-Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28) <u>2) CO₂-Emissionswert:</u> kW x 2	32%	Keiner	CO ₂ > 250 g/km = € 20, -- je Gramm über 250 g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 300	Keiner	- Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen - Bei Alkovenmodellen, teilintegrierten und vollintegrierten Kraftfahrzeugen ist ein Aufschlag von 5% auf die CO ₂ -Emissionswerte des jeweils zugrundeliegenden Kombifahrzeuges anzuwenden. Alternativ sind die CO ₂ -Emissionswerte tatsächlich nachzuweisen (Gutachten) oder anhand der Ersatzberechnung zu berechnen
01.01.2015 – 31.12.2015	(CO ₂ -Emissionswert – 90) durch 5 NEFZ-Wert	Keine	<u>1) CO₂-Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28)	32%	Keiner	CO ₂ > 250 g/km = € 20 je Gramm über 250 g/km	Keiner	€ 600 Hybridantrieb E 85 Methanin	Keiner	€ 400	Keiner	- Entweder Abzugsposten oder Umweltbonus möglich

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkeit	Ersatzberechnung	Höchst- steuersatz	CO ₂ - Bonu- s	CO ₂ -Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
			<u>2) CO₂- Emissionswert:</u> kW x 2					Form von Erdgas/ Biogas Flüssig- gas Wasser- stoff				- Kann zu keiner Steuergutschrift führen - Bei Altkovenmodellen, teilintegrierten und vollintegrierten Kraftfahrzeugen ist ein Aufschlag von 5% auf die CO ₂ - Emissionswerte des jeweils zugrundeliegenden Kombifahrzeuges anzuwenden. Alternativ sind die CO ₂ -Emissionswerte tatsächlich nachzuweisen (Gutachten) oder anhand der Ersatzberechnung zu berechnen
01.03.2014 – 31.12.2014	(CO ₂ - Emissionswert – 90) durch 5 NEFZ-Wert	Keine	<u>1) CO₂- Emissionswert:</u> Benzin: (Verbrauch x 25) Diesel: (Verbrauch x 28)	32%	Keiner	CO ₂ > 250 g/km = € 20, -- je Gramm über 250 g/km	Keiner	€ 600 Hybrid- antrieb E 85 Methan in Form	Keiner	Benzin: € 450 Diesel: € 350	Keiner	- Entweder Abzugsposten oder Umweltbonus möglich - Kann zu keiner Steuergutschrift führen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkei t	Ersatzberechnung	Höchst- steuersa tz	CO ₂ - Bonu s	CO ₂ -Malus	NOx- Bonus	Umwel t- Bonus	Partikel- Malus	Abzugspost en	Erhöhungsbetr ag	Anmerkungen
			<u>2) CO₂- Emissionswert:</u> kW x 2					von Erdgas/ Biogas Flüssig- gas Wasser stoff				- Bei Alkovenmodellen, teilintegrierten und vollintegrierten Kraftfahrzeugen ist ein Aufschlag von 5% auf die CO ₂ - Emissionswerte des jeweils zugrundeliegenden Kombifahrzeuges anzuwenden. Alternativ sind die CO ₂ -Emissionswerte tatsächlich nachzuweisen (Gutachten) oder anhand der Ersatzberechnung zu berechnen
01.01.20 13 – 28.02.20 14	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere:	Keine	<u>Steuersatz in %:</u> kW x 0,2 <u>Bonus-Malus:</u> <u>1) CO₂- Emissionswert:</u> Diesel: (Verbrauch x 28)	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 150 g/km = € 25, -- je Gramm über 150 g/km zusätzlich CO ₂ > 170 g/km =	Benzin: € 200 wenn NOx- Emissio n ≤ 60 mg/km Diesel: € 200	€ 500 Hybrid- antrieb E 85 Metha n in Form von Erdgas/ Biogas	Diesel: € 300 wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA-Gesamt- betrag (Grund- betrag und Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuer- gutschrift führen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkei t	Ersatzberechnu ng	Höchst- steuersa tz	CO ₂ - Bonu s	CO ₂ -Malus	NOx- Bonus	Umwel t- Bonus	Partikel- Malus	Abzugspost en	Erhöhungsbetr ag	Anmerkungen
	(Liter pro 100 km – 3) x 2		Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) <u>2) Verbrauch:</u> Diesel: (kW / 10) + 2 Benzin: (kW / 10) + 3			€ 25, -- je Gramm über 170 g/km zusätzlich CO ₂ > 210 g/km = € 25, -- je Gramm über 210 g/km	wenn NOx- Emissio n ≤ 80 mg/km und partikel förmige Verunre inigung ≤ 0,005 g/km	Flüssig- gas Wasser stoff				
01.03.20 11 – 31.12.20 12	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	Keine	<u>Steuersatz in %:</u> kW x 0,2 <u>Bonus-Malus:</u> <u>1) CO₂- Emissionswert:</u> Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) <u>2) Verbrauch:</u> Diesel: (kW / 10) + 2 Benzin: (kW / 10) + 3	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 160 g/km = € 25, -- je Gramm über 160 g/km zusätzlich CO ₂ > 180 g/km = € 25, -- je Gramm über 180 g/km zusätzlich CO ₂ > 220 g/km =	Benzin: € 200 wenn NOx- Emissio n ≤ 60 mg/km Diesel: € 200 wenn NOx- Emissio n ≤ 80 mg/km und partikel förmige Verunre	€ 500 Hybrid- antrieb E 85 Metha n in Form von Erdgas/ Biogas Flüssig- gas Wasser stoff		Keiner	20% NoVA- Gesamt- betrag (Grund- betrag und Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkei t	Ersatzberechnu ng	Höchst- steuersa tz	CO ₂ - Bonu s	CO ₂ -Malus	NOx- Bonus	Umwel t- Bonus	Partikel- Malus	Abzugspost en	Erhöhungsbetr ag	Anmerkungen
						€ 25, -- je Gramm über 220 g/km	inigung ≤ 0,005 g/km					
01.01.20 10 – 28.02.20 11	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	Keine	Steuersatz in %: kW x 0,2 Bonus-Malus: <u>1) CO₂- Emissionswert:</u> Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) <u>2) Verbrauch:</u> Diesel: (kW / 10) + 2 Benzin: (kW / 10) + 3	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 160 g/km = € 25 je Gramm über 160 g/km	Benzin: € 200 wenn NOx- Emissio n ≤ 60 mg/km Diesel: € 200 wenn NOx- Emissio n ≤ 80 mg/km und partikel förmige Verunre inigung ≤ 0,005 g/km	€ 500 Hybrid- antrieb E 85 Metha n in Form von Erdgas/ Biogas Flüssig- gas Wasser stoff	Diesel: € 300 wenn partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km	Keiner	20% NoVA- Gesamt- betrag (Grund- betrag und Bonus-Malus)	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen
18.06.20 09 –	Benzin:	Keine	Steuersatz in %: kW x 0,2	16%	€ 300 wenn CO ₂ <	CO ₂ > 180 g/km =	Benzin: € 200	€ 500 Hybrid- antrieb	Diesel: € 300	Keiner	20%	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkeit	Ersatzberechnung	Höchststeuersatz	CO ₂ -Bonuss	CO ₂ -Malus	NOx-Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
31.12.2009	(Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2		Bonus-Malus: <u>1) CO₂-Emissionswert:</u> Diesel: (Verbrauch x 28) Benzin und Andere: (Verbrauch x 25) <u>2) Verbrauch:</u> Diesel: (kW / 10) + 2 Benzin: (kW / 10) + 3		120 g/km	€ 25 je Gramm über 180 g/km	wenn NOx-Emission ≤ 60 mg/km Diesel: € 200 wenn NOx-Emission ≤ 80 mg/km und partikel förmige Verunreinigung ≤ 0,005 g/km	E 85 Methan in Form von Erdgas/Biogas Flüssiggas Wasserstoff	wenn partikel förmige Verunreinigung > 0,005 g/km		NoVA- Gesamt-betrag (Grundbetrag und Bonus-Malus)	zu keiner Steuergutschrift führen
01.07.2008 – 17.06.2009	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere:	Keine	Steuersatz in %: kW x 0,2	16%	€ 300 wenn CO ₂ < 120 g/km	CO ₂ > 180 g/km = € 25 je Gramm über 180 g/km Erhöhung der Steuer um € 20 je	Benzin: € 200 wenn NOx-Emission ≤ 60 mg/km Diesel: € 200	€ 500 Hybridantrieb E 85 Methan in Form von Erdgas/Biogas	Diesel: € 300 wenn partikel förmige Verunreinigung > 0,005 g/km	Keiner	20% Nur für den NoVA- Grund-betrag – nicht für den Bonus-Malus	Summe Boni darf maximal 500 Euro betragen und darf zu keiner Steuergutschrift führen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkeit	Ersatzberechnung	Höchststeuersatz	CO ₂ -Bonus	CO ₂ -Malus	NOx-Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
	(Liter pro 100 km – 3) x 2					kW über 100 kW wenn kein CO ₂ -Emissionswert vorliegt	wenn NOx-Emissionen ≤ 80 mg/km und partikel förmige Verunreinigung ≤ 0,005 g/km	Flüssiggas Wasserstoff				
01.07.2006 – 30.06.2008	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	Keine	<u>Steuersatz in %:</u> kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	Diesel: € 300 wenn partikel förmige Verunreinigung ≤ 0,005 g/km	Keiner	Diesel: NoVA erhöht sich um 1,5% (höchstens 300 Euro) der Bemessungsgrundlage wenn partikel förmige Verunreinigung > 0,005 g/km	Keiner	20% Nur für den NoVA-Grundbetrag – nicht für den Bonus-Malus	Bei einem Durchschnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkeit	Ersatzberechnung	Höchststeuersatz	CO ₂ -Bonus	CO ₂ -Malus	NO _x -Bonus	Umwelt-Bonus	Partikel-Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
01.01.2006 – 30.06.2006	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	Keine	<u>Steuersatz in %:</u> kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	Diesel: € 300 wenn partikel förmige Verunreinigung ≤ 0,005 g/km	Keiner	Diesel: NoVA erhöht sich um 0,75% (höchstens 150 Euro) der Bemessungsgrundlage wenn partikel förmige Verunreinigung > 0,005 g/km	Keiner	20% Nur für den NoVA-Grundbetrag – nicht für den Bonus-Malus	Bei einem Durchschnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
01.07.2005 – 31.12.2005	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere:	Keine	<u>Steuersatz in %:</u> kW x 0,2	16%	Keiner	Keiner	Diesel: € 300 ab 81 kW, wenn partikel förmige Verunreinigung ≤ 0,005 g/km	Keiner	Diesel: NoVA erhöht sich um 0,75% (höchstens 150 Euro) der Bemessungsgrundlage ab 81 kW, wenn	Keiner	20% Nur für den NoVA-Grundbetrag – nicht für den Bonus-Malus	Bei einem Durchschnittsverbrauch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkei t	Ersatzberechnu ng	Höchst- steuersa tz	CO ₂ - Bonu s	CO ₂ -Malus	NOx- Bonus	Umwel t- Bonus	Partikel- Malus	Abzugspost en	Erhöhungsbetr ag	Anmerkungen
	(Liter pro 100 km – 3) x 2								partikel- förmige Verunrei- nigung > 0,005 g/km			
10.01.19 98 – 30.06.20 05	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	Keine	<u>Steuersatz in %:</u> kW x 0,2	16%	Keine r	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	20%	Bei einem Durchschnittsverbra uch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
01.06.19 96 – 09.01.19 98	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere:	Keine	<u>Verbrauch:</u> kW x 0,2	16%	Keine r	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	20%	Bei einem Durchschnittsverbra uch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Wahlmöglichkei t	Ersatzberechnung	Höchst- steuersa tz	CO ₂ - Bonu s	CO ₂ -Malus	NOx- Bonus	Umwel t- Bonus	Partikel- Malus	Abzugspost en	Erhöhungsbetr ag	Anmerkungen
	(Liter pro 100 km – 3) x 2											
01.01.19 94 – 31.05.19 96	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	Keine	<u>Verbrauch:</u> kW x 0,2	14%	Keine r	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	20%	Bei einem Durchschnittsverbra uch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%
01.01.19 92 – 31.12.19 93	Benzin: (Liter pro 100 km – 3) x 2 Diesel: (Liter pro 100 km – 2) x 2 Andere: (Liter pro 100 km – 3) x 2	Keine	<u>Verbrauch:</u> kW x 0,2	14%	Keine r	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Keiner	Bei einem Durchschnittsverbra uch von nicht mehr als 3 Litern (bei Dieselfahrzeugen von nicht mehr als 2 Litern) beträgt der Steuersatz 0%

Krafträder (Klasse L3e, L4e, L5e und L7e / KN 8711)

Rechtslage	Berechnung	Ersatzberechnung	Höchststeuersatz	CO ₂ -Malus	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
01.01.2024 – 31.12.2024	(CO₂-Ausstoß – 53) / 4	Steuersatz in % = (Hubraum in cm³ – 100 cm³) × 0,02	30%	CO₂-Ausstoß > 150 g/km 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm³ vom Anwendungsbereich ausgenommen
01.01.2023 – 31.12.2023	(CO₂-Ausstoß – 55) / 4	Steuersatz in % = (Hubraum in cm³ – 100 cm³) × 0,02	30%	CO₂-Ausstoß > 150 g/km 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm³ vom Anwendungsbereich ausgenommen
01.01.2022 – 31.12.2022	(CO₂-Ausstoß – 55) / 4	Steuersatz in % = (Hubraum in cm³ – 100 cm³) × 0,02	30%	CO₂-Ausstoß > 150 g/km 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm³ vom Anwendungsbereich ausgenommen
01.07.2021 – 31.12.2021	(CO₂-Ausstoß – 55) / 4	Steuersatz in % = (Hubraum in cm³ – 100 cm³) × 0,02	30%	CO₂-Ausstoß > 150 g/km 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm³ vom Anwendungsbereich ausgenommen

30.06.2021 – 01.01.2020	(CO₂-Ausstoß – 55) / 4	Steuersatz in % = (Hubraum in cm³ – 100 cm³) × 0,02	20%	CO₂-Ausstoß > 150 g/km 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm³ beträgt der Steuersatz 0%
21.12.2019 – 01.03.2014	(Hubraum in cm³ – 100 cm³) × 0,02	Keine	20%	Keiner	Keiner	Bis 125 cm³ beträgt der Steuersatz 0%
28.02.2014 – 01.07.2008	(Hubraum in cm³ – 100 cm³) × 0,02	Keine	16%	Keiner	20%	Bis 125 cm³ beträgt der Steuersatz 0%
30.06.2008 – 01.06.1996	(Hubraum in cm³ – 100 cm³) × 0,02	Keine	16%	Keiner	20%	Bis 125 cm³ beträgt der Steuersatz 0%
30.05.1996 – 01.01.1994	(Hubraum in cm³ – 100 cm³) × 0,02	Keine	14%	Keiner	20%	Bis 100 cm³ beträgt der Steuersatz 0%

31.12.1993 – 01.01.1992	(Hubraum in cm ³ – 100 cm ³) × 0,02	Keine	14%	Keiner	Keiner	Bis 100 cm ³ beträgt der Steuersatz 0%
------------------------------------	---	-------	-----	--------	--------	--

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatzberechnung	Höchst- steuersatz	CO ₂ -Malus	Erhöhungs- betrag	Anmerkungen
01.01.2026 – 31.12.2027	(CO ₂ -Emissionswert – 51) / 4	<u>Steuersatz in % =</u> (Hubraum in cm ³ - 100 cm ³) × 0,02	30%	CO ₂ -Emissionswert > 150 g/km 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm ³ vom Anwendungsbereich ausgenommen
01.01.2024 – 31.12.2025	(CO ₂ -Emissionswert – 53) / 4	<u>Steuersatz in % =</u> (Hubraum in cm ³ - 100 cm ³) × 0,02	30%	CO ₂ -Emissionswert > 150 g/km 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm ³ vom Anwendungsbereich ausgenommen
01.07.2021 – 31.12.2023	(CO ₂ -Emissionswert – 55) / 4	<u>Steuersatz in % =</u> (Hubraum in cm ³ - 100 cm ³) × 0,02	30%	CO ₂ -Emissionswert > 150 g/km 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm ³ vom Anwendungsbereich ausgenommen

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatzberechnung	Höchst- steuersatz	CO ₂ -Malus	Erhöhungs- betrag	Anmerkungen
01.01.2020 – 30.06.2021	$(\text{CO}_2\text{-Emissionswert} - 55) / 4$	$\text{Steuersatz in \%} = (\text{Hubraum in cm}^3 - 100 \text{ cm}^3) \times 0,02$	20%	CO ₂ -Emissionswert > 150 g/km 20 Euro je Gramm über 150 g/km	Keiner	Bis 125 cm ³ beträgt der Steuersatz 0%
01.03.2014 – 31.12.2019	$(\text{Hubraum in cm}^3 - 100 \text{ cm}^3) \times 0,02$	Keine	20%	Keiner	Keiner	Bis 125 cm ³ beträgt der Steuersatz 0%
01.07.2008 – 28.02.2014	$(\text{Hubraum in cm}^3 - 100 \text{ cm}^3) \times 0,02$	Keine	16%	Keiner	20%	Bis 125 cm ³ beträgt der Steuersatz 0%
01.06.1996 – 30.06.2008	$(\text{Hubraum in cm}^3 - 100 \text{ cm}^3) \times 0,02$	Keine	16%	Keiner	20%	Bis 125 cm ³ beträgt der Steuersatz 0%
01.01.1994 – 31.05.1996	$(\text{Hubraum in cm}^3 - 100 \text{ cm}^3) \times 0,02$	Keine	14%	Keiner	20%	Bis 100 cm ³ beträgt der Steuersatz 0%

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in %	Ersatzberechnung	Höchststeuersatz	CO ₂ -Malus	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
01.01.1992 – 31.12.1993	(Hubraum in cm ³ – 100 cm ³) x 0,02	Keine	14%	Keiner	Keiner	Bis 100 cm ³ beträgt der Steuersatz 0%

Lastkraftwagen (Klasse N1)

Rechtslage	Berechnung (WLTP)	Berechnung (NEFZ- auslaufende Serien)	Ersatzberechnung	Höchst- steuersatz	CO ₂ - Bonus	CO ₂ -Malus	NOx- Bonus	Umwelt- Bonus	Partikel- Malus	Abzugsposten	Erhöhungsbetrag	Anmerkungen
01.01.2024 - 31.12.2024	{CO ₂ - Ausstoß- 150) durch 5 WLTP-Wert	{CO ₂ - Ausstoß- 140) durch 5 NEFZ-Wert	CO ₂ - Emissionswert: kW x 2 (Mindeststeuersatz =16%)	80%	Keiner	CO ₂ > 208* g/km = € 80,— je Gramm über 208* g/km (*238 g/km bei NEFZ)	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2023 - 31.12.2023	{CO ₂ - Ausstoß- 155) durch 5 WLTP-Wert	{CO ₂ - Ausstoß- 140) durch 5 NEFZ-Wert	CO ₂ - Emissionswert: kW x 2 (Mindeststeuersatz =16%)	70%	Keiner	CO ₂ > 223* g/km = € 70,— je Gramm über 223* g/km (*238 g/km bei NEFZ)	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2022 - 31.12.2022	{CO ₂ - Ausstoß- 160) durch 5 WLTP-Wert	{CO ₂ - Ausstoß- 140) durch 5 NEFZ-Wert	CO ₂ - Emissionswert: kW x 2 (Mindeststeuersatz =16%)	60%	Keiner	CO ₂ > 238* g/km = € 60,— je Gramm über 238* g/km	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen

(*238 g/km
bei NEFZ)

01.07.2021 - 31.12.2021	(CO ₂ - Ausstoß – 165) durch 5 WLTP-Wert	(CO ₂ - Ausstoß – 140) durch 5 NEFZ-Wert	CO ₂ - Emissionswert: kW x 2 (Mindeststeuersatz = 16%)	50%	Keiner	CO ₂ > 200* g/km = € 253, -- je Gramm über 253* g/km (*238 g/km bei NEFZ)	Keiner	Keiner	Keiner	€ 350	Keiner	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
---	--	--	---	-----	--------	--	--------	--------	--------	-------	--------	---

Rechtslage	Berechnung Steuersatz in % (WLTP)	Berechnung Steuersatz in % (NEFZ – auslaufende Serien)	Ersatzberechnung	Höchst- steuersatz	CO ₂ -Malus	Abzugsposten	Anmerkungen
01.01.2025 – 31.12.2025	(CO ₂ -Ausstoß – 147) durch 5 WLTP-Wert	(CO ₂ -Ausstoß – 140) durch 5 NEFZ-Wert	<u>CO₂- Emissionswert:</u> kW x 2	80%	CO ₂ > 208* g/km = € 80, -- je Gramm über 208* g/km (*238 g/km bei NEFZ)	€ 350	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2024 – 31.12.2024	(CO ₂ -Ausstoß – 150) durch 5 WLTP-Wert	(CO ₂ -Ausstoß – 140) durch 5 NEFZ-Wert	<u>CO₂- Emissionswert:</u> kW x 2	80%	CO ₂ > 208* g/km = € 80, -- je Gramm über 208* g/km (*238 g/km bei NEFZ)	€ 350	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen

01.01.2023 – 31.12.2023	(CO ₂ -Ausstoß – 155) durch 5 WLTP-Wert	(CO ₂ -Ausstoß – 140) durch 5 NEFZ-Wert	<u>CO₂- Emissionswert:</u> kW x 2	70%	CO ₂ > 223* g/km = € 70, -- je Gramm über 223* g/km (*238 g/km bei NEFZ)	€ 350	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.01.2022 – 31.12.2022	(CO ₂ -Ausstoß – 160) durch 5 WLTP-Wert	(CO ₂ -Ausstoß – 140) durch 5 NEFZ-Wert	<u>CO₂- Emissionswert:</u> kW x 2	60%	CO ₂ > 238* g/km = € 60, -- je Gramm über 238* g/km (*238 g/km bei NEFZ)	€ 350	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen
01.07.2021 – 31.12.2021	(CO ₂ -Ausstoß – 165) durch 5 WLTP-Wert	(CO ₂ -Ausstoß – 140) durch 5 NEFZ-Wert	<u>CO₂- Emissionswert:</u> kW x 2	50%	CO ₂ > 253* g/km = € 50, -- je Gramm über 253* g/km (*238 g/km bei NEFZ)	€ 350	Abzugsposten kann zu keiner Steuergutschrift führen

Kraftfahrzeugsteuer

Kraftfahrzeugtyp / Rechtslage	Berechnung (pro Monat)	Ersatzwerte	Mindeststeuer (pro Monat)	Anmerkungen
Klasse M1/ Erstzulassung vor 01.10.2020	kW Verbrennungsmotor – 24 kW ▲ für die ersten 66 kW – 0,682 € ▲ für die weiteren 20 kW – 0,726 € ▲ für die darüber hinausgehenden kW – 0,825 €	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,82 €	20% Erhöhung für Fremdzündungsmotor mit erhöhten Schadstoffgrenzwerten
Klasse M1/ Erstzulassung nach 30.09.2020 kein WLTP-Wert	kW Verbrennungsmotor – 24 kW ▲ für die ersten 66 kW – 0,682 € ▲ für die weiteren 20 kW – 0,726 € ▲ für die darüber hinausgehenden kW – 0,825 €	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,82 €	
Klasse M1/ Erstzulassung nach 30.09.2020 und WLTP-Wert	(kW Verbrennungsmotor – 65 kW) × 0,72 € + (CO ₂ -Ausstoß – 115) × 0,72 €	Leistung des Verbrennungsmotors 85 kW oder WLTP-Wert von 125 g/km	mind. 5 kW und mind. 5 g/km CO ₂ anzusetzen	Beginnend mit 1.1.2021 werden jährlich der Wert 115 g um den Wert 3 und der Wert 65 kW um den Wert 1 abgesenkt

Andere Kraftfahrzeuge bis 3,5-Tonnen Gesamtgewicht	kW Verbrennungsmotor — 24 kW • für die ersten 66 kW — 0,682 € • für die weiteren 20 kW — 0,726 € • für die darüber hinausgehenden kW — 0,825 € (höchstens 80 €)	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,82 €
Klasse L1e—L5e / Erstzulassung vor 01.10.2020	Hubraum $\text{cm}^3 \times 0,0275 \text{ €}$	Hubraum von 350 cm^3	Keine
Klasse L1e—L5e / Erstzulassung nach 30.09.2020	$(\text{Hubraum cm}^3 - 52 \text{ cm}^3) \times 0,014 \text{ €}$ + $(\text{CO}_2 \text{ Ausstoß} - 52) \times 0,2 \text{ €}$	Hubraum von 350 cm^3 oder WLTP-Wert von 85 g/km	mind. 10 g/km CO_2 anzusetzen
Kraftfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht	$3,5 \text{ t} < \text{Kfz} \leq 12 \text{ t} = 1,55 \text{ €/t}$ mind. 15 € $12 \text{ t} < \text{Kfz} \leq 18 \text{ t} = 1,70 \text{ €/t}$ $18 \text{ t} < \text{Kfz} = 1,90 \text{ €/t}$ max. 80 € für Anhänger max. 66 €	Höchstzulässiges Gesamtgewicht von 8 t	15 €

Kraftfahrzeugtyp / Rechtslage	Berechnung (pro Monat)	Ersatzwerte	Mindeststeuer (pro Monat)	Anmerkungen
Pkw – Klasse M1 (ausg. Wohnmobile mit Basisfahrzeug Klasse N) / Erstzulassung vor 01.10.2020	kW Verbrennungsmotor – 24 kW • für die ersten 66 kW - 0,682 € • für die weiteren 20 kW - 0,726 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,825 €	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,82 €	20% Erhöhung für Fremdzündungsmotor mit erhöhten Schadstoffgrenzwerten
Pkw – Klasse M1 (ausg. Wohnmobile mit Basisfahrzeug Klasse N) / Erstzulassung nach 30.09.2020 kein WLTP-Wert	kW Verbrennungsmotor – 24 kW • für die ersten 66 kW - 0,682 € • für die weiteren 20 kW - 0,726 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,825 €	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,82 €	
Pkw – Klasse M1 (ausg. Wohnmobile mit Basisfahrzeug Klasse N) / Erstzulassung nach 30.09.2020 und WLTP-Wert	(kW Verbrennungsmotor – 65 kW) x 0,72 € + (CO ₂ -Ausstoß – 115) x 0,72 €	Leistung des Verbrennungsmotors 85 kW bzw. WLTP-Wert von 125 g/km	mind. 5 kW und mind. 5 g/km CO ₂ anzusetzen	Beginnend mit 1.1.2021 werden jährlich der Wert 115 g um den Wert 3 und der Wert 65 kW um den Wert 1 abgesenkt
Wohnmobile Aufbauart „SA“, mit Basisfahrzeug der Klasse N (bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) / Erstzulassung vor 01.10.2020	kW Verbrennungsmotor – 24 kW • für die ersten 66 kW - 0,682 € • für die weiteren 20 kW - 0,726 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,825 €	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,82 €	20% Erhöhung für Fremdzündungsmotor mit erhöhten Schadstoffgrenzwerten

Wohnmobile Aufbauart „SA“, mit Basisfahrzeug der Klasse N (bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) / Erstzulassung nach 30.09.2020	kW Verbrennungsmotor – 24 kW <ul style="list-style-type: none"> • für die ersten 66 kW - 0,682 € • für die weiteren 20 kW - 0,726 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,825 € (höchstens 80 €) 	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,82 €
Andere Kraftfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht (z.B. Klassen L6e, L7e, N1)	kW Verbrennungsmotor – 24 kW <ul style="list-style-type: none"> • für die ersten 66 kW - 0,682 € • für die weiteren 20 kW - 0,726 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,825 € (höchstens 80 €) 	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,82 €
Klasse L1e – L5e / Erstzulassung vor 01.10.2020	Hubraum $\text{cm}^3 \times 0,0275 \text{ €}$	Hubraum von 350 cm^3	Keine
Klasse L1e – L5e / Erstzulassung nach 30.09.2020	$(\text{Hubraum } \text{cm}^3 - 52 \text{ cm}^3) \times 0,014 \text{ €}$ + $(\text{CO}_2\text{-Ausstoß} - 52) \times 0,2 \text{ €}$	Hubraum von 350 cm^3 bzw. WMTC-Wert von 85 g/km	mind. 10 g/km CO_2 anzusetzen

Kraftfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht	3,5 t < Kfz ≤ 12 t = 1,55 €/t mind. 15 €	Höchstzulässiges Gesamtgewicht von 8 t	15 €
	12 t < Kfz ≤ 18 t = 1,70 €/t		
	18 t < Kfz = 1,90 €/t max. 80 € für Anhänger max. 66 €		

Motorbezogene Versicherungssteuer

Kraftfahrzeugtyp / Rechtslage	Berechnung (pro Monat)	Ersatzwerte	Mindeststeuer (pro Monat)	Anmerkungen
Klasse M1/ Erstzulassung vor 01.10.2020	kW Verbrennungsmotor – 24 kW • für die ersten 66 kW – 0,62 € • für die weiteren 20 kW – 0,66 € • für die darüber hinausgehenden kW – 0,75 €	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,20 €	20% Erhöhung für Fremdzündungsmotor mit erhöhten Schadstoffgrenzwerten Steuer erhöht sich bei unterjähriger Entrichtung des Versicherungsentgelts: – bei halbjährlicher Entrichtung um 6%; – bei vierteljährlicher Entrichtung um 8%; – bei monatlicher Entrichtung um 10%;
Klasse M1/ Erstzulassung nach 30.09.2020 kein WLTP-Wert	kW Verbrennungsmotor – 24 kW • für die ersten 66 kW – 0,65 € • für die weiteren 20 kW – 0,70 € • für die darüber hinausgehenden kW – 0,79 €	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,50 €	

Klasse M1/ Erstzulassung nach 30.09.2020 und WLTP-Wert	(kW Verbrennungsmotor — 65 kW) x 0,72 € + (CO ₂ -Ausstoß — 115) x 0,72 €	Leistung des Verbrennungsmotors 85 kW oder WLTP-Wert von 125 g/km	mind. 5 kW und mind. 5 g/km CO ₂ anzusetzen	Beginnend mit 1.1.2021 werden jährlich der Wert 115 g um den Wert 3 und der Wert 65 kW um den Wert 1 abgesenkt
Andere Kraftfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht Erstzulassung vor 01.10.2020	kW Verbrennungsmotor — 24 kW • für die ersten 66 kW — 0,62 € • für die weiteren 20 kW — 0,66 € • für die darüber hinausgehenden kW — 0,75 € (höchstens 72 €)	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,20 €	Steuer erhöht sich bei unterjähriger Entrichtung des Versicherungsentgelts: — bei halbjährlicher Entrichtung um 6%; — bei vierteljährlicher Entrichtung um 8%; — bei monatlicher Entrichtung um 10%;
Andere Kraftfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht Erstzulassung nach 30.09.2020	kW Verbrennungsmotor — 24 kW • für die ersten 66 kW — 0,65 € • für die weiteren 20 kW — 0,70 € • für die darüber hinausgehenden kW — 0,79 € (höchstens 76 €)	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,50 €	
Klasse L1e—L5e / Erstzulassung vor 01.10.2020	Hubraum cm ³ x 0,025 €	Hubraum von 350 cm ³	Keine	Steuer erhöht sich bei unterjähriger Entrichtung des Versicherungsentgelts: — bei halbjährlicher Entrichtung um 6%;

				–bei vierteljährlicher Entrichtung um 8%; –bei monatlicher Entrichtung um 10%;
Klasse L1e – L5e / Erstzulassung nach 30.09.2020	(Hubraum cm^3 – 52 cm^3) \times 0,014 € + (CO ₂ -Ausstoß – 52) \times 0,2 €	Hubraum von 350 cm^3 oder WLTP-Wert von 85 g/km	mind. 10 g/km CO ₂ anzusetzen	

Kraftfahrzeugtyp / Rechtslage	Berechnung (pro Monat)	Ersatzwerte	Mindeststeuer (pro Monat)	Anmerkungen
Pkw – Klasse M1 (ausg. Wohnmobile mit Basisfahrzeug Klasse N) / Erstzulassung vor 01.10.2020	kW Verbrennungsmotor – 24 kW • für die ersten 66 kW - 0,62 € • für die weiteren 20 kW - 0,66 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,75 €	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,20 €	20% Erhöhung für Fremdzündungsmotor mit erhöhten Schadstoffgrenzwerten Steuer erhöht sich bei unterjähriger Entrichtung des Versicherungsentgelts: - bei halbjährlicher Entrichtung um 6%; - bei vierteljährlicher Entrichtung um 8%; - bei monatlicher Entrichtung um 10%;
Pkw – Klasse M1 (ausg. Wohnmobile mit Basisfahrzeug Klasse N) / Erstzulassung nach 30.09.2020 kein WLTP-Wert	kW Verbrennungsmotor – 24 kW • für die ersten 66 kW - 0,65 € • für die weiteren 20 kW - 0,70 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,79 €	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,50 €	
Pkw – Klasse M1 (ausg. Wohnmobile mit Basisfahrzeug Klasse N) / Erstzulassung nach 30.09.2020 und WLTP-Wert	(kW Verbrennungsmotor – 65 kW) x 0,72 € + (CO ₂ -Ausstoß – 115) x 0,72 €	Leistung des Verbrennungsmotors 85 kW oder WLTP-Wert von 125 g/km	mind. 5 kW und mind. 5 g/km CO ₂ anzusetzen	Beginnend mit 1.1.2021 werden jährlich der Wert 115 g um den Wert 3 und der Wert 65 kW um den Wert 1 abgesenkt

Wohnmobile Aufbauart „SA“, mit Basisfahrzeug der Klasse N (bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) / Erstzulassung vor 01.10.2020	kW Verbrennungsmotor – 24 kW <ul style="list-style-type: none"> • für die ersten 66 kW - 0,62 € • für die weiteren 20 kW - 0,66 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,75 € 	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,20 €	20% Erhöhung für Fremdzündungsmotor mit erhöhten Schadstoffgrenzwerten Steuer erhöht sich bei unterjähriger Entrichtung des Versicherungsentgelts: - bei halbjährlicher Entrichtung um 6%; - bei vierteljährlicher Entrichtung um 8%; - bei monatlicher Entrichtung um 10%;
Wohnmobile Aufbauart „SA“, mit Basisfahrzeug der Klasse N (bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) / Erstzulassung nach 30.09.2020	kW Verbrennungsmotor – 24 kW <ul style="list-style-type: none"> • für die ersten 66 kW - 0,65 € • für die weiteren 20 kW - 0,70 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,79 € (höchstens 76 €) 	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,50 € <u>Maximal-steuersatz</u> <u>(pro Monat):</u> 76,00 €	
Andere Kraftfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht (z.B. Klassen L6e, L7e, N1) / Erstzulassung vor 01.10.2020	kW Verbrennungsmotor – 24 kW <ul style="list-style-type: none"> • für die ersten 66 kW - 0,62 € • für die weiteren 20 kW - 0,66 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,75 € (höchstens 72 €) 	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,20 € <u>Maximal-steuersatz</u> <u>(pro Monat):</u> 72,00 €	Steuer erhöht sich bei unterjähriger Entrichtung des Versicherungsentgelts: - bei halbjährlicher Entrichtung um 6%; - bei vierteljährlicher Entrichtung um 8%; - bei monatlicher Entrichtung um 10%;

Andere Kraftfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht (z.B. Klassen L6e, L7e, N1) / Erstzulassung nach 30.09.2020	kW Verbrennungsmotor – 24 kW • für die ersten 66 kW - 0,65 € • für die weiteren 20 kW - 0,70 € • für die darüber hinausgehenden kW - 0,79 € (höchstens 76 €)	Leistung des Verbrennungsmotors 50 kW	6,50 €	<u>Maximal-steuersatz</u> <u>(pro Monat):</u> 76,00 €
Klasse L1e – L5e / Erstzulassung vor 01.10.2020	Hubraum $\text{cm}^3 \times 0,025 \text{ €}$	Hubraum von 350 cm^3	Keine	Steuer erhöht sich bei unterjähriger Entrichtung des Versicherungsentgelts: - bei halbjährlicher Entrichtung um 6%; - bei vierteljährlicher Entrichtung um 8%; - bei monatlicher Entrichtung um 10%;
Klasse L1e – L5e / Erstzulassung nach 30.09.2020	$(\text{Hubraum } \text{cm}^3 - 52 \text{ cm}^3) \times 0,014 \text{ €}$ + $(\text{CO}_2\text{-Ausstoß} - 52) \times 0,2 \text{ €}$	Hubraum von 350 cm^3 oder WMTC-Wert von 85 g/km	mind. 10 g/km CO_2 anzusetzen	