

Ergänzungen zum Fachbuch

Das KFZ von A bis Z

Seit Erscheinen der 3. Auflage des Fachbuches haben sich einige ergeben, welche im Folgenden kurz dargestellt werden:

1.7 **Elektrofahrzeuge** Seite 56 – 57

Privatnutzung eines Fahrzeuges mit Elektroantrieb durch einen Einzelunternehmer:

Entgegen der bisher gelebten Praxis kommt es zu einer differenzierten Behandlung von Einzelunternehmern auf der einen Seite und Dienstnehmern oder Gesellschafter/Geschäftsführern einer GmbH auf der anderen Seite bei steuerlichen Beurteilung der Privatnutzung von Elektro-Fahrzeugen.

- ❖ Sowohl bei der Privatnutzung durch einen **Dienstnehmer** als auch bei der Privatnutzung durch den **Gesellschafter/Geschäftsführer** einer GmbH ist **kein Sachbezug bzw. Privatanteil** anzusetzen.
- ❖ Bei der Privatnutzung durch einen **Einzelunternehmer** ist laut derzeitiger Ansicht des BMF jedoch sehr wohl ein **Privatanteil (Eigenverbrauch)** anzusetzen. Sollte ein Vorsteuerabzug für das Elektro-Fahrzeug in Anspruch genommen worden sein, ist dieser Eigenverbrauch als umsatzsteuerpflichtig zu behandeln.

1.8 D. **Förderungen für Elektrofahrzeuge** Seite 63

Mit Stand Juni 2025 gibt es **keine Förderungen** mehr für Elektrofahrzeuge.

1.12.3 **Motorbezogene Versicherungssteuer** Seite 71

Bei **PKW und Kombi** sowie bei **Motorrädern** bzw. bei allen anderen Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von **nicht mehr als 3,5 Tonnen** wird anstelle der Kraftfahrzeugsteuer die so genannte **motorbezogene Versicherungssteuer** eingehoben.

Diese motorbezogene Versicherungssteuer wird vom jeweiligen Versicherungsunternehmen gemeinsam mit der Haftpflichtversicherung eingehoben.

A. Rechtslage bei Erstzulassung bis 30. 9. 2020

Die motorbezogene Versicherungssteuer beträgt bei **PKW und Kombi**:

Kilowatt (kW) – 1 kW = 1,35962 PS		zu entrichtende Steuer
Für die ersten 24 Kilowatt	also bis 24 kW	keine Steuer
Für die weiteren 66 Kilowatt	also von 25 bis 90 kW	€ 0,62 pro kW und Monat
Für die weiteren 20 Kilowatt	also von 91 bis 110 kW	€ 0,66 pro kW und Monat
Für jedes darüber hinausgehende Kilowatt	also über 110 kW	€ 0,75 pro kW und Monat

B. Rechtslage bei Erstzulassung ab 1. 10. 2020

Für PKW **unter 3,5 t** höchstzulässigem Gesamtgewicht tritt **ab 1. 10. 2020** eine grundlegende Änderung bei der Berechnung der motorbezogenen Versicherungssteuer ein. Neben der Motorleistung wie bisher wird künftig auch die CO₂-Emission nach WLTP in die Berechnung miteinbezogen.

Bei einer erstmaligen Zulassung zum Verkehr nach dem 30. 9. 2020 erfolgt die Berechnung der monatlichen Steuer in einem zweistufigen Verfahren:		
1. Leistungs-komponente:	für die ersten 65 kW € 0,—/kW	jedes weitere kW € 0,72/kW , wobei eine Leistungsmindeststeuer iHv € 3,60 pro Monat angesetzt werden muss.
2. CO₂-Komponente:	für die ersten 115 g/km € 0,—/g	jedes weitere g/km € 0,72/g , wobei eine CO ₂ -Mindeststeuer iHv € 3,60 pro Monat angesetzt werden muss.
 Seit 1. 1. 2021 wird der CO₂-Grenzwert um jährlich 3 g/km und der Leistungsgrenzwert um jährlich 1 kW gesenkt.		

➡ **Hinweis:** Für PKW, die **vor dem 1. 10. 2020** erstmalig zum Verkehr zugelassen wurden, bleibt die bisherige Berechnung der motorbezogenen Versicherungssteuer **unverändert**.

1.12.3.1	Motorbezogene Versicherungssteuer bei E-Fahrzeugen	Seite 71
1.8 B.	und Vorteile eines Elektrofahrzeuges	Seite 60

Für Kraftfahrzeuge der **Klasse M1** mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 t und **rein elektrischen Antrieb** wird **ab 1. 1. 2025** ebenfalls eine **motorbezogene Versicherungssteuer** eingehoben.

Die Berechnung der motorbezogenen Versicherungssteuer bei Elektrofahrzeugen erfolgt ebenfalls nach einem zweistufigen Verfahren:		
1. Leistungs-komponente:	Die Leistung des E-Antriebes in Kilowatt wird um 45 Kilowatt verringert.	Für die ersten 35 kW € 0,25/kW die nächsten 25 kW € 0,35/kW darüber hinausgehende kW € 0,45/kW
2. Gewichts-komponente:	Das Eigengewicht des Fahrzeuges wird um 900 Kilogramm verringert.	Für die ersten 500 kg € 0,015/kg die nächsten 700 kg € 0,030/kg darüber hinausgehende kg € 0,045/kg

Zuschläge für unterjährige Steuerentrichtung (monatlich oder vierteljährlich) sind bei der Neueregung **nicht** mehr vorgesehen.

3.1.2	Änderung der Verhältnisse	Seite 128
--------------	----------------------------------	-----------

Betrugsbekämpfungsgesetz 2025:

Bei **Verkauf** des Fahrzeuges an einen anderen Unternehmer **zur gewerblichen Weiterveräußerung** darf **ab 1. 1. 2026 keine NoVA in Rechnung gestellt** werden. Ein entsprechender Hinweis auf der Verkaufsrechnung (z.B. NoVA noch nicht abgeführt) hat zu erfolgen. Erst bei Weiterveräußerung an den Letztverbraucher ist NoVA zu verrechnen.

3.8.4.2	Rechtslage ab 1. 7. 2021 bis 30. 6. 2025 für leichte Nutzfahrzeuge (Klasse N1)	Seite 150
----------------	---	-----------

Mit 1. 7. 2021 wurde der Anwendungsbereich der NoVA ausgeweitet. Es unterliegen nun auch leichte Nutzfahrzeuge, die der **Güterbeförderung** dienen und eine zulässige Gesamtmasse von **nicht mehr als 3,5 t** aufweisen (Klasse N1) der Normverbrauchsabgabe.

Für diese Fahrzeuge, die **ab dem 1. 7. 2021 erstmalig zum Verkehr zugelassen werden**, gilt folgende Berechnungsformel:

$$(\text{CO}_2\text{-Ausstoß in Gramm je Kilometer} - 165) : 5 = \text{NoVA-Satz in \%}$$

Der so errechnete Steuersatz ist auch in diesen Fällen kaufmännisch auf volle Prozentsätze zu runden.

In den Jahren 2022 bis 2024 wird der Wert **165 g** jährlich jeweils um den Wert fünf abgesenkt. Somit ergibt sich für die Jahre 2021 bis 2024 folgende Werte:

Jahr	g/km
2021	165
2022	160
2023	155
2024	150

Ein Abzugsposten in Höhe von einheitlich € 350,— ist bei der errechneten NoVA abzuziehen.

Der **Höchststeuersatz** beträgt **50 %**.

Der Höchststeuersatz wird in den Jahr 2022 bis 2024 **um 10 % jährlich angehoben**.

Für die Jahre 2021 bis 2024 ergeben sich somit folgende Höchststeuersätze:

Jahr	Höchststeuersatz
2021	50 %
2022	60 %
2023	70 %
2024	80 %

Bei einem CO₂-Ausstoß von **mehr als 253 g/km** erhöht sich die Steuer für den die Grenze von 200 g/km übersteigenden CO₂-Ausstoß **um € 50,—** je Gramm CO₂ pro Kilometer.

Dieser **Malusgrenzwert reduziert** sich für die Jahre 2022 bis 2024 **um 15 g/km jährlich** und gleichzeitig **erhöht** sich der **Malusbetrag** in diesem Zeitraum **um € 10,— je Gramm CO₂/km**.

Jahr	Malusgrenzwert	Malusbetrag
2021	253 g/km	€ 50,— je Gramm CO ₂ /km
2022	238 g/km	€ 60,— je Gramm CO ₂ /km
2023	223 g/km	€ 70,— je Gramm CO ₂ /km
2024	208 g/km	€ 80,— je Gramm CO ₂ /km

BEISPIEL: NoVA-Berechnung leichtes Nutzfahrzeug ab 1. 7. 2021

Ein Kleinlastkraftwagen hat einen CO₂-Ausstoß von 257 g/km. Der Nettoverkaufspreis des Fahrzeuges beträgt € 37.500,—. Die erstmalige Zulassung zum Verkehr erfolgt am 1. 12. 2021.

★ LÖSUNG

Berechnung:	$257 \text{ g} - 165 \text{ g} = 92 \text{ g} : 5 = 18 \% \text{ NoVA}$
	$257 \text{ g} - 253 \text{ g} = 4 \text{ g} \times € 50,— = € 200,— \text{ (Erhöhungsbetrag)}$
Nettoverkaufspreis	37.500,—
+ 20 % Umsatzsteuer	7.500,—
Zwischensumme	44.500,—
+ 18 % NoVA	6.750,—
+ Erhöhungsbetrag	200,—
– Kürzungsbetrag	350,—
Bruttoverkaufspreis	51.100,—

! **Achtung:** Bei leichten Nutzfahrzeugen der Klasse N1, welche **unvollständig ausgeliefert** werden (nur das Fahrgestell ohne Aufbau), sind für die Berechnung der NoVA die Bemessungsgrundlage bzw. der **CO₂-Ausstoß um jeweils 5 % zu erhöhen**.

➤ **Hinweis:** Für alle Fahrzeuge, für die **vor dem 1. 6. 2021 ein unwiderruflicher Kaufvertrag** abgeschlossen wurde und die **vor dem 1. 11. 2021 ausgeliefert** werden, gilt eine Übergangsregelung. In all diesen Fällen ist noch die alte Rechtslage anzuwenden, d.h. es fällt **keine NoVA** an. Die tatsächliche Zulassung zum Verkehr ist nicht maßgeblich.

➤ **Praxis-Hinweis:** Bei leichten Nutzfahrzeugen, die **bereits vor dem 1. 7. 2021 in Österreich oder in einem anderen EU- oder EWR-Land zum Verkehr zugelassen** waren, fällt **keine NoVA** an! Dies liegt darin begründet, dass bei der Berechnung der NoVA immer jene Rechtslage anzuwenden ist, die bei der erstmaligen Zulassung zum Verkehr in der EU gegolten hat. Dies gilt jedoch **nicht** für Fahrzeuge die aus einem Drittland importiert werden.

3.8.4.3 Rechtslage ab 1. 7. 2025 für leichte Nutzfahrzeuge (Klasse N1) Seite 152

Mit 1. 7. 2025 entfällt die NoVA-Pflicht für leichte Nutzfahrzeuge der Klasse N1, sofern sie über **nicht mehr als drei Sitzplätze** verfügen, in allen Fällen.

Leichte Nutzfahrzeuge mit mehr als drei Sitzplätzen unterliegen nach wie vor der NoVA, **außer**

- ❖ es handelt sich um einen **Kastenwagen** mit verblechten Seitenscheiben, einer klimadichten Trennwand zum Laderaum und einem Laderaum, in dem ein Würfel mit einer Seitenlänge von 1 m Platz findet;
- ❖ einem **Pritschenwagen**, dessen Ladefläche über kippbare Seitenwände verfügt;
- ❖ oder einem **Pick-Up**, der nur über eine einfache Ausstattung verfügt und bei dem die Länge der Ladefläche mehr als 50 % des Radstandes beträgt.

➤ **Hinweis:** Eine Information, welche Ausstattungsmerkmale bei Pick-Up-Fahrzeugen noch als einfache Ausstattung bzw. nicht mehr als einfache Ausstattung gelten, ist auf der Homepage des BMF veröffentlicht.

➤ **Praxis-Hinweis:** Unterliegt ein Fahrzeug der Fahrzeugklasse N1 **nach dem 1. 7. 2025 der NoVA**, hat die Berechnung der NoVA **nach dem Berechnungsschema für M1-Fahrzeuge (PKW)** zu erfolgen.

3.11

Entstehen der Steuerschuld

Seite 161

Betrugsbekämpfungsgesetz 2025:

Bei einer **von vornherein feststehenden vorübergehenden Verwendung** eines Fahrzeuges in Österreich von **max. 48 Monaten** kommt es zu einer **Verminderung der Abgabe** im Ausmaß der tatsächlichen Nutzung im Inland (z.B. bei Operating-Leasing eines ausländischen Dienstgebers). Die Verminderung ist im Rahmen der Anmeldung der Abgabe geltend zu machen.

3.13.1

Lieferung bzw. Verbringung ins Ausland

Seite 163

Betrugsbekämpfungsgesetz 2025:

Ab 1. 7. 2026 ist eine **NoVA-Vergütung** bei Verkauf oder Verbringung in das Ausland **nur mehr möglich**, wenn das Fahrzeug **nicht älter als 48 Monate** ist (ab der erstmaligen Zulassung zum Verkehr). Zusätzlich ist bei einem NoVA-Vergütungsvertrag **von mehr als € 5.000,—** ein **Wertgutachten**, erstellt von einem dazu berechtigten Sachverständigen oder einem Automobilclub, für das Fahrzeug beizubringen. Außerdem muss nachgewiesen werden, dass sich das Fahrzeug im Zeitpunkt der Veräußerung oder Verbringung in einem zulassungsfähigen Zustand befunden hat (z.B. gültiges Pickerl).

4.5

NoVA-Selbstberechnung durch Generalimporteur

Betrugsbekämpfungsgesetz 2025:

Ab dem 1. 7. 2026 besteht für den Zulassungsbesitzer auch die Möglichkeit, die **NoVA bzw. Umsatzsteuer** (bei Neufahrzeugen) **direkt beim Generalimporteur zu entrichten**. Dies führt dazu, dass man sich den Weg zum Finanzamt erspart („One-Stop-Shop“). Nachdem der Zulassungswerber beim Generalimporteur sämtliche Abgaben entrichtet hat, kann dieser auch die Freischaltung des Fahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank vornehmen und das Fahrzeug kann zum Verkehr zugelassen werden.

Diese Form der Selbstberechnung durch den Generalimporteur ist nicht verpflichtend, sonder kann **wahlweise beantragt** werden.

Stand: Juli 2026

Die Autoren

HINWEIS: *Trotz sorgfältiger Bearbeitung erfolgen alle Angaben ohne Gewähr; eine Haftung des Autors und des Verlages ist daher ausgeschlossen.*

grundner

Fachbuch-Verlag für
Steuer- und Wirtschaftsliteratur

Fachbuch-Verlag Josefine Grundner
A-8413 St. Georgen 12, Stiege 1/2.
Telefon +43 (0)31 83 / 86 53, Fax 20 910
E-Mail: grundner@fachbuch-verlag.at
Homepage: www.fachbuch-verlag.at

