

Kfz-Besteuerung**Geänderte Berechnungsweise der motorbezogenen Versicherungssteuer ab 1. 10. 2020****Auswirkungen der neuen Berechnungsart auf die Steuerhöhe**

RUDOLF GRÜNBICHLER\*)



Für Fahrzeuge, die nach dem 30. 9. 2020 erstmals zugelassen werden, kommt es zu einer geänderten Berechnung der motorbezogenen Versicherungssteuer. Diese wird nicht mehr nur anhand der Leistung des Verbrennungsmotors, sondern zusätzlich anhand der CO<sub>2</sub>-Emissionen besteuert. In Abhängigkeit der Leistung des Motors und des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes des Fahrzeugs ergeben sich damit Verteuerungen bzw Vergünstigungen der Steuer für neu zugelassene Fahrzeuge im Vergleich zur alten Berechnungsmethode. In diesem Beitrag wird anhand ausgewählter Fahrzeuge dargestellt, wie sich die neue Berechnungsart auf die Steuerhöhe auswirkt.

**1. Die motorbezogene Versicherungssteuer**

Die motorbezogene Versicherungssteuer ist im Versicherungssteuergesetz 1953 (VersStG) geregelt.<sup>1)</sup> Mit dem Steuerreformgesetz 2020 wurden Änderungen im Bereich des VersStG beschlossen. Im Wesentlichen wurde die Systematik der motorbezogenen Versicherungssteuer an die aktuell geltende Einteilung der Kraftfahrzeuge gemäß § 3 Kraftfahrzeuggesetz 1967 idGF (KFG) angepasst. Dadurch sollen der Vollzug vereinfacht, Zweifelsfragen beseitigt und Rechtssicherheit hergestellt werden. Es ergeben sich unter diesem Aspekt keine inhaltlichen Änderungen.<sup>2)</sup>

Für die Bemessungsgrundlage der motorbezogenen Versicherungssteuer ist in der neuen Rechtslage ua das Datum der erstmaligen Zulassung ausschlaggebend, wobei es unerheblich ist, in welchem Land die erstmalige Zulassung erfolgte. Für Kfz der Klasse M1, die vor dem 1. 10. 2020 erstmals zugelassen wurden, gilt die bisherige Besteuerung unverändert weiter. Für Fahrzeuge, die nach dem 30. 9. 2020 erstmals zugelassen werden, knüpft die Bemessungsgrundlage an die Leistung des Verbrennungsmotors sowie zusätzlich an den CO<sub>2</sub>-Ausstoß, der nach der *Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure* (WLTP) ermittelt wurde.<sup>3)</sup> Damit soll eine sozial verträgliche Verschiebung der Besteuerung zu PKW erreicht werden, die einen hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoß haben. Eine übermäßige Verschiebung wird insoweit vermieden, als die Besteuerung der Motorleistung aufrechterhalten wird. Es soll damit ein Lenkungseffekt hin zu PKW mit niedrigerer Motorleistung und einem niedrigeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß erreicht werden.<sup>4)</sup>

Der Steuer unterliegt die Zahlung des Versicherungsentgelts aufgrund eines durch Vertrag oder auf sonstige Weise entstandenen Versicherungsverhältnisses.<sup>5)</sup> Die Zahlung des Versicherungsentgelts unterliegt der Steuer ua bei der Versicherung von Risiken betreffend Fahrzeuge aller Art, wenn das Fahrzeug im Inland einem Zulassungsverfahren zuzuführen oder in ein behördliches Register einzutragen ist.<sup>6)</sup>

\*) Rudolf Grünbichler lehrt und forscht am Institut für Betriebswirtschaftslehre und Betriebssoziologie an der TU Graz.

<sup>1)</sup> Siehe § 1 Abs 1 Versicherungssteuergesetz 1953, im Folgenden: VersStG.

<sup>2)</sup> Vgl dazu den Antrag zum Gesetz: 984/A BlgNR 26. GP, 62.

<sup>3)</sup> Es gelten Sonderregelungen, wenn der CO<sub>2</sub>-Ausstoß nicht nach WLTP ermittelt wurde.

<sup>4)</sup> Vgl dazu den Antrag zum Gesetz: 984/A BlgNR 26. GP, 62.

<sup>5)</sup> Siehe § 1 Abs 1 VersStG.

<sup>6)</sup> Siehe § 1 Abs 2 Z 2 VersStG.

Als Versicherungsvertrag gilt auch eine Vereinbarung zwischen mehreren Personen oder Personenvereinigungen, solche Verluste oder Schäden gemeinsam zu tragen, die den Gegenstand einer Versicherung bilden können.<sup>7)</sup> Als Versicherungsvertrag gilt nicht ein Vertrag, durch den der Versicherer sich verpflichtet, für den Versicherungsnehmer Bürgschaft oder sonstige Sicherheit zu leisten.<sup>8)</sup> Als Versicherungsentgelt gilt jede Leistung, die für die Begründung und zur Durchführung des Versicherungsverhältnisses an den Versicherer zu bewirken ist.<sup>9)</sup>

Zu beachten sind die Ausnahmen von der Besteuerung. Darunter fallen zB Kfz, die mit Probefahrt- oder mit Überstellungskennzeichen benützt werden, Omnibusse sowie Kfz, die ausschließlich oder vorwiegend im Mietwagen- oder Taxigewerbe verwendet werden oder ausschließlich elektrisch angetriebene Kfz.<sup>10)</sup>

Folgend wird auf Fahrzeuge der Klasse M1 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen und auf die neue Rechtslage eingegangen. In diesem Beitrag werden Krafträder und alle übrigen Kfz nicht behandelt. Die Berechnungen werden ausschließlich für die motorbezogene Versicherungssteuer durchgeführt.

### 2. Steuerberechnung und Steuersatz

Die Steuer wird für jede einzelne Versicherung berechnet.<sup>11)</sup> Die Bemessungsgrundlage ist regelmäßig das Versicherungsentgelt.

Bei Versicherungsverträgen, die gemäß § 59 Kraftfahrzeugsteuergesetz 1967 (BGBl 1967/267) in der jeweils geltenden Fassung abgeschlossen werden, sind neben dem Versicherungsentgelt

- bei Kfz der Klasse M1 mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen, die vor dem 1. 10. 2020 erstmals zugelassen wurden, die Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt,<sup>12)</sup>
- bei Kfz der Klasse M1 mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen, die nach dem 30. 9. 2020 erstmals zugelassen werden, die Leistung des Verbrennungsmotors und der kombinierte WLTP-Wert der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Gramm pro Kilometer,
- bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen jedoch der gewichtet kombinierte WLTP-Wert der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Gramm je Kilometer

maßgeblich.<sup>13)</sup> Für die Steuerberechnung sind die in der Zulassungsbescheinigung eingetragenen Werte maßgebend. Ist die Leistung nicht in Kilowatt angegeben, so ist diese gemäß § 64 Maß- und Eichgesetz 1950 (BGBl 1950/152) idF BGBl 1973/174 umzurechnen. Bruchteile sind auf volle Kilowatt bzw Gramm pro Kilometer aufzurunden. Fehlt eine entsprechende Eintragung, so ist bei Kfz gemäß § 5 Abs 1 Z 3 lit b sublit aa und cc sowie lit c VersStG eine Leistung des Verbrennungsmotors von 50 Kilowatt bzw bei Fahrzeugen gemäß § 5 Abs 1 Z 3 lit b sublit bb VersStG eine Leistung des Verbrennungsmotors von 85 Kilowatt oder ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 125 Gramm pro Kilometer anzusetzen.<sup>14)</sup>

<sup>7)</sup> Siehe § 2 Abs 1 VersStG.

<sup>8)</sup> Siehe § 2 Abs 2 VersStG.

<sup>9)</sup> Siehe § 3 Abs 1 VersStG; Beispiele: Prämien, Beiträge, Vorbeiträge etc.

<sup>10)</sup> Für sämtliche Befreiungen siehe § 4 Abs 3 VersStG.

<sup>11)</sup> Siehe § 5 Abs 1 VersStG.

<sup>12)</sup> Siehe § 5 Abs 1 Z 3 lit b sublit aa VersStG.

<sup>13)</sup> Siehe § 5 Abs 1 Z 3 lit b sublit bb VersStG. *Hinweis:* Wurden die CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht gemäß VO (EU) 2017/1151 ermittelt, ist die Leistung des Verbrennungsmotors heranzuziehen. In diesem Fall ist der Steuersatz gemäß § 6 Abs 3 Z 1 lit b sublit cc VersStG anzuwenden.

<sup>14)</sup> Siehe § 5 Abs 5 VersStG.

Die Steuer beträgt 11 % des Versicherungsentgelts<sup>15)</sup> und erhöht sich bei Kfz der Klasse M1 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen, die vor dem 1. 10. 2020 erstmals zugelassen wurden, je Kilowatt der um 24 Kilowatt verringerten Leistung des Verbrennungsmotors

- für die ersten 66 Kilowatt um 0,62 Euro,
- für die weiteren 20 Kilowatt um 0,66 Euro
- und für die darüber hinausgehenden Kilowatt um 0,75 Euro.<sup>16)</sup>

Die motorbezogene Versicherungssteuer für Kfz gemäß § 6 Abs 3 Z 1 lit a sublit aa, lit b sublit aa und lit c sublit aa VersStG erhöht sich,<sup>17)</sup> wenn das Versicherungsentgelt

- halbjährlich zu entrichten ist, um 6 %;
- vierteljährlich zu entrichten ist, um 8 %;
- monatlich zu entrichten ist, um 10 %.<sup>18)</sup>

Für Kfz der Klasse M1 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen, die nach dem 30. 9. 2020 erstmals zugelassen werden, um 0,72 Euro je Kilowatt der um 65 Kilowatt verringerten Leistung des Verbrennungsmotors sowie 0,72 Euro je Gramm des um 115 Gramm pro Kilometer verringerten Wertes der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Gramm pro Kilometer; es sind aber mindestens 5 Kilowatt und mindestens 5 Gramm pro Kilometer anzusetzen.<sup>19)</sup>

Für Zeiträume, die kürzer sind als ein Monat, ist die motorbezogene Versicherungssteuer für den von einem vollen Monat abweichenden Zeitraum anteilig zu entrichten. Der Monat ist mit 30 Tagen anzusetzen.<sup>20)</sup>

Wird zwei oder drei Kfz ein Wechselkennzeichen gemäß § 48 Abs 2 KFG zugewiesen, so ist die Steuer gemäß Z 1 bis 3 nur für das Kfz zu entrichten, das der höchsten Steuer unterliegt.<sup>21)</sup>

Beginnend mit 1. 1. 2021 werden jährlich die Werte gemäß § 6 Abs 3 Z 1 lit b sublit bb VersStG von 115 Gramm pro Kilometer um den Wert 3 und der Wert 65 Kilowatt um den Wert 1 abgesenkt.<sup>22)</sup> Davon abweichend wird der Bundesminister für Finanzen ermächtigt, einmal jährlich zum 1. 1. des Folgejahres durch Verordnung die Steuersätze und die Abzugsbeträge anzupassen, um die Änderung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen aufgrund der technischen Entwicklung und der regulatorischen Vorgaben zu berücksichtigen. Die angepassten Werte gelten für jene Kfz, die ab dem Wirksamwerden der Änderungen bis zum Wirksamwerden der Änderungen des Folgejahres erstmals zugelassen werden.<sup>23)</sup>

Steuerschuldner ist der Versicherungsnehmer. Für die Steuer haftet der Versicherer, der die Steuer für den Versicherungsnehmer entrichtet.<sup>24)</sup> Der Versicherer bzw der vom Versicherer Bevollmächtigte gemäß § 7 Abs 1 und 2 VersStG hat spätestens am 15. Tag

<sup>15)</sup> Siehe § 6 Abs 1 Z 4 VersStG.

<sup>16)</sup> Siehe § 6 Abs 3 Z 1 lit b sublit aa VersStG.

<sup>17)</sup> Hinweis: Das sind Kfz der Klassen L1e, L2e, L3e, L4e und L5e, die vor dem 1. 10. erstmals zugelassen wurden; Kfz der Klasse M1 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen, die vor dem 1. 10. 2020 zugelassen wurden; alle übrigen Kfz mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen (ausgenommen Zugmaschinen und Motorkarren), die vor dem 1. 10. erstmals zugelassen wurden.

<sup>18)</sup> Siehe § 6 Abs 3 Z 2 VersStG.

<sup>19)</sup> Siehe § 6 Abs 3 Z 1 lit b sublit bb VersStG.

<sup>20)</sup> Siehe § 6 Abs 3 Z 3 VersStG.

<sup>21)</sup> Siehe § 6 Abs 3 Z 4 VersStG.

<sup>22)</sup> Hinweis: Dies betrifft Fahrzeuge der Klasse M1 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen mit erstmaliger Zulassung nach dem 30. 9. 2020 (siehe § 5 Abs 1 Z 3 lit b sublit bb VersStG).

<sup>23)</sup> Siehe § 6 Abs 3 Z 9 VersStG.

<sup>24)</sup> Siehe § 7 Abs 1 VersStG.

(Fälligkeitstag) des auf einen Kalendermonat (Anmeldungszeitraum) zweitfolgenden Kalendermonats die Steuer für den Anmeldungszeitraum nach den Prämieinnahmen selbst zu berechnen.

### 3. Berechnungen am Beispiel ausgewählter Fahrzeuge

Der vorläufige Fahrzeugbestand per 31. 5. 2020 sowie die Zulassungen an PKW der Klasse M1 von Jänner bis Mai 2020 zeigen folgendes Bild:<sup>25)</sup>

- vorläufiger Fahrzeugbestand per 31. 5. 2020: 5.046.609 (entspricht 71,8 % aller Kfz);
  - davon nach Kraftstoffart bzw Energiequelle: Diesel (54,8 %), Benzin (43,3 %) und Sonstige inkl Hybrid (1,9 %);
  - davon nach den häufigsten Marken (Top 10): VW (20,3 %), Audi (7,5 %), BMW (6,1 %), Skoda (5,9 %), Ford (5,9 %), Opel (5,7 %), Mercedes (5,5 %), Renault (4,2 %), Seat (4,1 %) und Peugeot (3,7 %).
- Fahrzeugzulassungen Jänner bis Mai 2020: 86.111 (entspricht 69,6 % aller neu zugelassenen Kfz);
  - davon nach Kraftstoffart bzw Energiequelle: Benzin (46,3 %), Diesel (38,6 %) und Sonstige inkl Hybrid (15,1 %);
  - davon nach Kilowatt-Klassen: bis 40 kW (0,6 %), 41-60 kW (10,0 %), 61-77 kW (20,5 %), 78-92 kW (19,6 %), 93-105 kW (11,5 %), 106-125 kW (18,5 %), ab 126 kW (19,3 %);
  - davon nach den häufigsten PKW-Neuzulassungen (Top 5): VW Golf (2,6 %), Skoda Octavia (2,5 %), Skoda Fabia (2,4 %), VW Polo (2,0 %), Fiat 500 (2,0 %).

Die Auswahl der Fahrzeuge erfolgte anhand von Statistiken der *Statistik Austria*,<sup>26)</sup> von *Statista*<sup>27)</sup> sowie diverser Verkaufsstatistiken.<sup>28)</sup> Dazu wurden jeweils die am häufigsten verkauften bzw zugelassenen Fahrzeugmarken gewählt. Zusätzlich erfolgte eine Segmentierung,<sup>29)</sup> wobei innerhalb des jeweiligen Fahrzeugsegments Fahrzeuge der Klasse M1 mit jener Motorisierung gewählt wurden, die gemessen an der Motorleistung (Kilowatt) am häufigsten zugelassen wurden. Die Berechnungen sind in Tabelle 1 dargestellt.

Die Berechnungen veranschaulichen, dass Fahrzeuge mit niedriger Motorleistung und geringem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von der neuen Berechnungsweise profitieren, während sich die motorbezogene Versicherungssteuer für Fahrzeuge mit hoher Motorleistung sowie hohen Emissionen verteuert.

Bei der Anschaffung eines erstmals zuzulassenden Fahrzeugs sollte daher darauf geachtet werden, ob dieses in Abhängigkeit der Motorleistung sowie des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes vor dem 1. 10. 2020 bzw nach dem 30. 9. 2020 zugelassen wird. Für die Folgejahre ist zu berücksichtigen, dass die Kilowatt- und CO<sub>2</sub>-Werte ab dem Jahr 2021 jährlich abgesenkt werden.

<sup>25)</sup> Vgl *Statistik Austria*, Kfz-Neuzulassungen Jänner bis Mai 2020; Fahrzeugbestand am 31. 5. 2020, abrufbar unter [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/energie\\_umwelt\\_innovation\\_mobilitaet/verkehr/strasse/index.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/index.html) (Zugriff am 11. 6. 2020).

<sup>26)</sup> Vgl [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/energie\\_umwelt\\_innovation\\_mobilitaet/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge\\_bestand/index.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_bestand/index.html), [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/energie\\_umwelt\\_innovation\\_mobilitaet/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge\\_neuzulassungen/index.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_neuzulassungen/index.html) (Zugriff jeweils am 11. 6. 2020).

<sup>27)</sup> Vgl <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/718137/umfrage/pkw-neuzulassungen-in-oesterreich-nach-kilowatt-ps-klassen/> (Zugriff am 11. 6. 2020).

<sup>28)</sup> Vgl zB <https://www.autobild.de/bilder/die-zehn-meistverkauften-kleinwagen-im-check-10653659.html#bild38> (Zugriff am 11. 6. 2020).

<sup>29)</sup> Zur Segmentierung siehe zB Verordnung (EG) 1400/2002 der Kommission vom 31. 7. 2002 über die Anwendung von Art 81 Abs 3 des Vertrags auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor, ABl L 203 vom 1. 8. 2002, S 30; für diese Darstellung ohne Kleinwagen und Mehrzweckfahrzeuge.

Fahrzeugsegment <sup>30</sup>	Fahrzeug	kW	CO <sub>2</sub> -Emissionen	Motorbezogene Versicherungssteuer je Monat		Differenz	
				bei jährlicher Zahlung „alt“	„neu“	(Monat)	(Jahr)
Kleinwagen	VW Polo, 1.0 L, TSI, 5 Gang	59	124	21,70	10,08	-11,62	-139,44
	Fiat 500 1,2 Fire 70 Benzin Dualogic	51	136	16,74	18,72	1,98	23,76
	Seat Ibiza Style, 1.0 L, TSI	70	124	28,52	10,08	-18,44	-221,28
Kompaktwagen	Golf 8 Life TSI ACT, 1,5 L, 6 Gang	96	122	44,88	27,36	-17,52	-210,24
	Golf 8 Life TDI, 2.0 L, 6 Gang	85	107	37,82	18,00	-19,82	-237,84
	Audi A3 Sportback 35 TFSI advanced ext. 1.5 L, 6 Gang	110	137	54,12	48,24	-5,88	-70,56
Kompakt-SUV	VW T-Roc TDI SCR 1.6 L, 6 Gang	85	136	37,82	29,52	-8,30	-99,60
Mittelklasse	VW Passat Variant Business TSI, 1.5 L, 6 Gang	110	140	54,12	50,40	-3,72	-44,64
	Skoda Octavia Combi Business TDI, 2.0 L, 6 Gang	85	118	37,82	18,00	-19,82	-237,84
	Audi A4 Avant, TDI advanced, 2.0 L, 6 Gang	90	133	40,92	30,96	-9,96	-119,52
Mittelklasse-SUV	Audi Q5 40 TDI quattro Sport, 2.0 L, 6 Gang	140	184	76,62	103,68	27,06	324,72
Obere Mittelklasse	BMW 520d A, 2.0 L, Automatik	140	139	76,62	71,28	-5,34	-64,08
	Audi A6 Avant Sport 35 TDI S-tronic, 2.0 L	120	112	61,62	43,20	-18,42	-221,04
Oberklasse	Audi A8 Limousine 50 TDI quattro tiptronic, 3.0 L	210	151	129,12	130,32	1,20	14,40
Luxusklasse	Mercedes S 350d Limousine, 2.9 L, Automatik	210	160	129,12	136,80	7,68	92,16
Sportwagen	Porsche 911 S, 3.7 L	478	254	330,12	397,44	67,32	807,84
	Chevrolet Corvette C7 Z06 Coupé 6.2 L, Automatik	485	291	335,37	429,12	93,75	1.125,00

Minder- (-) bzw. Mehrkosten (+) je Monat bzw. Jahr (bei jährlicher Zahlungsweise)<sup>31</sup>

**Tabelle 1:** Motorbezogene Versicherungssteuer nach alter und neuer Berechnungsweise anhand ausgewählter Fahrzeuge

<sup>30)</sup> Anmerkung: Die Einstufung des Fahrzeugs ist nicht immer eindeutig und wird in Abhängigkeit der Auslegung unterschiedlich zugeordnet.

<sup>31)</sup> Die motorbezogene Versicherungssteuer „alt“ erhöht sich, wenn das Versicherungsentgelt monatlich (+10 %), vierteljährlich (+6 %) bzw. halbjährlich (+8 %) bezahlt wird.

## Steuern

Die Berechnung wird am Beispiel eines VW Passat Variant Business TSI, 6 Gang, 1,5 Liter mit 110 kW und 140 g/km CO<sub>2</sub>-Emissionen in Tabelle 2 gezeigt.

	Motorbezogene Versicherungssteuer „alt“	Motorbezogene Versicherungssteuer „neu“	Differenz
Berechnung der Steuer für die Motorleistung (110 kW)	24 kW à 0 Euro = 0 Euro 66 kW à 0,62 Euro = 40,92 Euro 20 kW à 0,66 Euro = 13,20 Euro <u>110 kW = 54,12 Euro</u>	65 kW à 0 Euro = 0 Euro <u>45 kW à 0,72 Euro = 32,40 Euro</u> 110 kW = 32,40 Euro	
Berechnung der Steuer für die CO <sub>2</sub> -Emissionen (140 g/km)	-	115 g à 0 Euro = 0 Euro <u>25 g à 0,72 Euro = 18,00 Euro</u> 140 g = 18,00 Euro	
Gesamt je Monat / Jahr (bei jährlicher Zahlungsweise)	54,12 Euro / 649,44 Euro	50,40 Euro / 604,80 Euro	-3,72 Euro / -44,64 Euro
Gesamt je Jahr bei halbjährlicher Zahlungsweise	688,41 Euro	604,80 Euro	-83,61 Euro
Gesamt je Jahr bei vierteljährlicher Zahlungsweise	701,40 Euro	604,80 Euro	-96,60 Euro
Gesamt je Jahr bei monatlicher Zahlungsweise	714,38 Euro	604,80 Euro	-109,58 Euro

**Tabelle 2:** Berechnungsbeispiel für die motorbezogene Versicherungssteuer alt und neu anhand eines VW Passat Variant Business TSI mit 110 kW und 140 Gramm CO<sub>2</sub>-Emissionen



### Auf den Punkt gebracht

Der Einbezug der CO<sub>2</sub>-Emissionen in die Berechnung der motorbezogenen Versicherungssteuer für erstmals zugelassene Fahrzeuge kann sowohl eine positive als auch eine negative Auswirkung auf die Höhe der zu entrichtenden Steuer haben. Während sich für leistungsstarke Fahrzeuge mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoß die Steuer erhöht, profitieren leistungsschwächere Fahrzeuge mit niedrigem CO<sub>2</sub>-Ausstoß durchaus von der neuen Berechnungsweise. Es gilt daher abzuwägen, ob das erstmals zuzulassende Fahrzeug noch vor dem 1. 10. 2020 oder ab dem 30. 9. 2020 angemeldet wird.

## Konsultationsvereinbarung zu den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Grenzgängerregelung im DBA Italien

**Erlass:** Erlass des BMF vom 27. 6. 2020, 2020-0.394.761, BMF-AV 2020/96.

Der Erlass gibt den Inhalt einer zwischen der Republik Österreich und der Republik Italien auf Basis von Art 25 Abs 3 DBA Italien abgeschlossenen Konsultationsvereinbarung wieder. Die Konsultationsvereinbarung dient der Klärung der Wirkungsweise des Art 15 Abs 6 DBA Italien (Grenzgängerregelung) in Bezug auf Steuerpflichtige, die üblicherweise zu ihrem Arbeitsort pendeln, derzeit aber aufgrund der Eindämmung der Verbreitung von COVID-19 im Homeoffice arbeiten.

Die Konsultationsvereinbarung dient dabei nur als vorübergehende Maßnahme, um das Ausmaß der persönlichen Belastungen für grenzüberschreitend tätige Arbeitnehmer angesichts der COVID-19-Pandemie möglichst gering zu halten.

## Aus der jüngsten Rechtsprechung

### Übersicht über die steuerrechtliche Judikatur der Höchstgerichte

BEARBEITET VON MARKUS ACHATZ (VFGH-ERKENNTNISSE), GERHARD GAEDKE (VWGH-ERKENNTNISSE), DIETMAR AIGNER, GERNOT AIGNER UND MICHAEL TUMPEL (EUGH-URTEILE)

Volltexte der VwGH-Entscheidungen schnell und bequem unter Eingabe der Geschäftszahl in der Suchmaske in Linde Digital, <http://www.lindedigital.at>; Übermittlung gegen Kostenersatz, telefonische Anforderung bei SWK-Redaktion, Tel.-Nr. 01/24 630/26, oder über SWK-Telefax, Fax-Nr. 01/24 630/53.

### Energieabgaben: Besteuerung von Energieerzeugnissen, die im energieerzeugenden Betrieb verbraucht werden – Besteuerung von Energieerzeugnissen bei fehlender Einreihung als Kraft- oder Heizstoff

1. Art 21 Abs 3 Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. 10. 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom ist dahin auszulegen, dass er nationalen Vorschriften oder Gepflogenheiten entgegensteht, die die Besteuerung von Energieerzeugnissen vorsehen, die im Wärmekraftwerk des Betriebs, in dem sie hergestellt wurden, verbraucht werden, sofern dieser Verbrauch zu dem Zweck erfolgt, unter Erzeugung der für den technologischen Prozess der Herstellung dieser Erzeugnisse erforderlichen Wärmeenergie Energieerzeugnisse herzustellen. Diese Auslegung gilt unbeschadet der grundsätzlichen Anwendung von Art 14 Abs 1 Buchst a dieser Richtlinie auf den Anteil der für die Zwecke der Erzeugung von elektrischem Strom verbrauchten Energieerzeugnisse.
2. Art 2 Abs 3 Richtlinie 2003/96/EG sowie der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sind dahin auszulegen, dass sie nationalen Vorschriften oder Gepflogenheiten entgegenstehen, denen zufolge in Ermangelung eines Antrags bei den zuständigen Steuerbehörden auf Einreihung im Hinblick auf die Verbrauchsteuern für Energieerzeugnisse, für die in dieser Richtlinie kein Steuerbetrag festgelegt wurde, der für Gasöl vorgesehene Verbrauchsteuersatz angewandt und beibehalten wird, auch wenn zu einem späteren Zeitpunkt eine Entscheidung über die Einreihung eingeholt wurde, nach der diese Erzeugnisse Heizöl gleichgestellt werden.

(EuGH 7. 11. 2019, *Petrotel-Lukoil*, C-68/18)



### Mehrwertsteuer: Zurechnung von Dienstleistungen Dritter zu den vom Steuerpflichtigen erbrachten Umsätzen

1. Die MwStSyst-RL ist dahin auszulegen, dass sie dem nicht entgegensteht, dass die an einem Umsatz, der die Übertragung des Eigentums an Immobilien zum Ziel hat, beteiligten Parteien eine Klausel vereinbaren, wonach der künftige Erwerber sämtliche oder einen Teil der Kosten der administrativen Formalitäten in Zusammenhang mit diesem Umsatz trägt, und zwar insbesondere diejenigen, die sich auf die erstmalige Eintragung dieser Immobilien in das nationale Immobilienregister beziehen. Jedoch ist das bloße Vorhandensein einer solchen Klausel in einem Vorvertrag über den Verkauf von Immobilien nicht ausschlaggebend für die Klärung der Frage, ob der künftige Erwerber zum Abzug der Mehrwertsteuer berechtigt ist, die auf die Kosten der erstmaligen Eintragung der betreffenden Immobilien in das nationale Immobilienregister entfällt.
2. Die MwStSyst-RL, namentlich Art 28, ist dahin auszulegen, dass im Rahmen eines Vorvertrags über den Verkauf von Immobilien, die nicht im nationalen Immobilien-

## Rechtsprechung

register eingetragen sind, der steuerpflichtige künftige Erwerber, der, so wie er sich in dem Vorvertrag gegenüber dem künftigen Verkäufer vertraglich verpflichtet hat, die Schritte unternimmt, die zur erstmaligen Eintragung der betreffenden Immobilien in das Immobilienregister erforderlich sind, indem er Dienstleistungen in Anspruch nimmt, die von steuerpflichtigen Dritten erbracht werden, so behandelt wird, als ob er diese Dienstleistungen dem künftigen Verkäufer gegenüber selbst im Sinne dieses Art 28 erbracht hätte, auch wenn die Vertragsparteien vereinbart haben, dass der Kaufpreis dieser Immobilien den Gegenwert der Tätigkeiten der katastermäßigen Erfassung nicht einschließt.

(EuGH 19. 12. 2019, *Amărăști Land Investment*, C-707/18)

- Die in Art 60 Abs 1 Satz 2 Durchführungsverordnung (EG) 987/2009 vorgesehene Fiktion kann dazu führen, dass der Anspruch auf Familienleistungen einer Person zusteht, die nicht in dem Mitgliedstaat wohnt, der für die Gewährung dieser Leistungen zuständig ist, sofern alle anderen durch das nationale Recht vorgeschriebenen Voraussetzungen für die Gewährung erfüllt sind. – (§ 6 Abs 5 FLAG 1967), (Abweisung)

(VwGH 11. 12. 2019, Ro 2017/16/0003)

- Aus dem Erkenntnis des VwGH von 27. 5. 2003, 98/14/0065, sowie der Judikatur des VfGH geht klar hervor, dass die verfassungskonform einschränkende Interpretation des relativen Verlustausgleichverbots in § 30 EStG der Verhinderung der Besteuerung fiktiver Einkünfte dient und demnach nur dann zur Anwendung kommen kann, wenn im Veräußerungsjahr ein Gewinn erzielt und dieser versteuert wurde. – (§ 30 EStG 1988), (Aufhebung wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes)

(VwGH 11. 12. 2019, Ro 2019/13/0035; siehe *Knechtl*, SWK 8/2020, 398)

- Durch die Angabe eines niedrigeren Warenwertes im Ausfuhrnachweis wirkt der Abgabepflichtige an einer Steuerumgehung mit oder zumindest hätte er von einer beabsichtigten Steuerumgehung wissen müssen. – (§ 6 Abs 1 Z 1 UStG 1994), (Aufhebung wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes)

(VwGH 18. 12. 2019, Ra 2019/15/0045)

- Aus § 53 Abs 3 GSpG ergibt sich, dass nicht nur der Eigentümer, sondern ua auch der Inhaber von Gegenständen Partei eines diesbezüglichen Beschlagnahmeverfahren ist. Ihm kommt daher auch das Recht zu, Rechtsmittel gegen den Beschlagnahmebescheid zu erheben. Inhaber eines Glückspielgerätes ist eine Person, die dieses in ihrer Gewahrsame hat (vgl § 309 Satz 1 ABGB), zB um es Spielern zugänglich zu machen, wie dies etwa dem Betreiber eines Lokals der Fall ist. – (§ 53 Abs 3 USpG), (Aufhebung wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes)

(VwGH 9. 1. 2020, Ra 2018/17/0241)

- Verweigert das Finanzamt den Vorsteuerabzug, ändert dies grundsätzlich nichts daran, dass der Leistungsempfänger den auf die Umsatzsteuer entfallenden Betrag als Teil des für die Leistungen zivilrechtlich vereinbarten Entgelts schuldet und dem Aufwand die betriebliche Veranlassung nicht abgesprochen werden kann. Auch der Umstand, dass der Leistende beabsichtigt, den auf die Umsatzsteuer entfallenden Betrag als Teil des vereinbarten zivilrechtlichen Entgelts zwar zu vereinnahmen, den an Umsatzsteuer geschuldeten Betrag jedoch nicht an das Finanzamt zu entrichten, ändert nichts an der zivilrechtlichen Verpflichtung des Leistungsempfängers, das Entgelt in der vollen vereinbarten Höhe zu zahlen. – (§ 4 Abs 4 EStG), (Aufhebung wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften)

(VwGH 23. 1. 2020, Ra 2019/15/0017)