



Serie  update
Kfz-Besteuerung in Europa

„Ökologisierung“ | Die steuerlichen Änderungen seit dem Af-Interview in 2010 haben in Österreich – im Bild die Hauptstadt Wien – zu Steuererhöhungen geführt

Steuerschraube angezogen

Teil 1: Neuerungen in Österreich | Arnold Binder, Tax Senior und Steuerexperte bei Deloitte Österreich, über die Veränderungen für Arbeitgeber und -nehmer bei der Besteuerung von Firmenwagen und die Konsequenzen.

— **Herr Binder, welche Vorgaben macht der Gesetzgeber bezüglich der Normverbrauchsabgabe (NoVA)? Hat es hier Veränderungen zu 2010 (wir berichteten in **Autoflotte 12/2010**) gegeben?**

Seit 1. März 2014 hat sich die Berechnung der NoVA verändert und damit einhergehend auch die sogenannte motorbezogene Versicherungssteuer beziehungsweise die Kraftfahrzeugsteuer. Dies hat insgesamt zu Steuererhöhungen unter dem Aspekt der Ökologisierung geführt.

Wenn man sich die NoVA anschaut, dann ist sie bis zur Neuregelung in Abhängigkeit von Kraftstoffart beziehungsweise -verbrauch in Kombination mit einem Bonus-Malus-System auf Basis der CO₂-Werte ermittelt worden. Hatte das Fahrzeug einen bestimmten CO₂-Wert unterschritten, gab es einen Bonus, den man bei der Steuer geltend machen konnte. Und wenn man einen bestimmten

CO₂-Wert überschritten hat, hat ein Malus zu Buche geschlagen (siehe auch „Firmenwagenbesteuerung in Österreich | Änderungen zwischen 2010 und 2015“). Diese Grenzen gibt es nicht mehr, sondern eine neue Formel für die Festlegung des Steuersatzes. Hierfür wird der durchschnittliche gesamte CO₂-Emissionswert in Gramm je Kilometer laut Herstellervorgabe als Basis genommen. Davon werden 90 abgezogen und der Wert durch fünf dividiert. Das ergibt den Steuersatz auf den Nettoanschaffungspreis des Fahrzeugs vor NoVA und Umsatzsteuer. Dieser ist gleichzeitig von maximal 16 auf 32 Prozent angehoben worden (siehe „Normverbrauchsabgabe | Das Ermittlungsprinzip“).

Zudem gibt es einen neuen Pauschalbetrag, den man von der NoVA abziehen kann. Dieser sinkt von Jahr zu Jahr und ist damit nur temporär. In 2015 beträgt dieser allgemeine Abzugsposten 400 Euro für alle

klassischen Verbrennungsmotoren, ab 2016 dürfen nur noch 300 Euro abgezogen werden. Daneben gibt es Bonus-Systeme für bestimmte umweltfreundliche Antriebe, für die bis 31. Dezember 2015 bis zu 600 Euro angerechnet werden können, sowie ein Malus-System für Kfz mit einem durchschnittlichen Gesamtausstoß von mehr als 250 g/km an CO₂-Emissionen gemäß Herstellerangaben. Bei Letzteren wird jedes Gramm CO₂ oberhalb der Grenze mit einem zusätzlichen Malus von 20 Euro belegt.

— **Welche Fahrzeugtypen werden als umweltfreundlich klassifiziert und dadurch bei der NoVA noch bevorzugt?**

Das sind sowohl Fahrzeuge mit Hybridmotoren, Motoren unter Verwendung von Kraftstoff der Spezifikation E 85 als auch mit Methan-, Erdgas-, Flüssiggas-, Biogas- und Wasserstoffantrieben.

Firmenwagenbesteuerung in Österreich | Änderungen zwischen 2010 und 2015

- ▶ seit 1. März 2014: Normverbrauchsabgabe (NoVA) abhängig von den CO₂-Werten der Pkw bis zu 32 Prozent des Netto-Anschaffungspreises respektive Fahrzeugwertes
- ▶ motorbezogene Versicherungssteuer zzgl. zur fixen Versicherungssteuer von elf Prozent des Versicherungsentgeltes: Gesamt-kW-Wert des Fahrzeugs minus 24 kW als Basis. Davon für die ersten 66 kW eine Versicherungssteuer von 62 Cent pro kW, für weitere 20 kW je 66 Cent + für alle kW darüber hinaus je 75 Cent
- ▶ Versteuerung der Fahrzeuge durch die Arbeitnehmer bei dienstlicher und privater Nutzung pauschal mit monatlich 1,5 Prozent der tatsächlichen Brutto-Anschaffungskosten, maximaler geldwerter Vorteil jedoch 720 Euro
- ▶ betragen die monatlichen privaten Fahrten weniger als 500 Kilometer (nachweislich etwa anhand eines Fahrtenbuchs), erfolgt die Versteuerung auf 0,75 Prozent des Sachbezugs im Monat beziehungsweise auf maximal 360 Euro; Steuersatz: maximal 50 Prozent

– Sie sagten, dass sich auch die Ermittlung der motorbezogenen Versicherungs- respektive Kfz-Steuer geändert hat. Wie hoch sind diese jeweils und was ist der Unterschied im Vergleich zu den vergangenen Jahren?

Die motorbezogene Versicherungssteuer ist tendenziell gestiegen. Sie ist weiterhin von den Kilowatt (kW) abhängig. Es wird jetzt – weiterhin als Zuschlag zur fixen Versicherungssteuer von elf Prozent des Versicherungsentgeltes – der Gesamt-kW-Wert des Fahrzeugs minus 24 kW zugrunde gelegt. Vom daraus resultierenden Ergebnis ist dann für die ersten 66 kW eine Versicherungssteuer von 62 Cent pro kW zu zahlen, für weitere 20 kW sind es jeweils 66 Cent und für alle darüber hinausgehenden kW je 75 Cent. Das hat sich demnach auch verteuert (siehe „Motorbezogene Versicherungssteuer | Neue Berechnungsweise“ sowie zum Vergleich auch „Firmenwagenbesteuerung in Österreich | Änderungen zwischen 2010 und 2015“). Die Höhe nach Zahlungsweise ist gleich geblieben. Weiterhin gilt: Je öfter die Zahlung, desto höher die Versicherungssteuer.

Steuererhöhende Wirkung haben auch die Änderungen bei der fälligen Kraftfahrzeugsteuer, die in den seltenen Fällen entsteht, wenn keine gesetzliche Kfz-Haftpflichtversicherung vorhanden ist. Dann dient ebenfalls der Gesamt-kW-Wert minus 24 kW als Grundlage für die Ermittlung der monatlichen Abgabe. Für die erste Stufe bis 66 kW sind dann 0,682 Euro pro kW zu entrichten, für weitere 20 kW sind es je 0,762 Euro und darüber 0,825 Euro pro kW.

– Beträgt die Umsatzsteuer auf Kfz noch 20 Prozent? Und kann sie nach wie vor bis auf Ausnahmen nicht als Vorsteuer geltend gemacht werden?

Der gesetzliche Rahmen für die Umsatzsteuer ist gleich geblieben. Diese beläuft sich weiterhin auf 20 Prozent und stellt in der Regel keine abzugsfähige Vorsteuer – bis auf Unternehmen wie Taxigewerbe und

gewerbliche Personenbeförderer – dar. Folglich gibt es für den eigenen unternehmerischen Gebrauch keinen Vorsteuerabzug.

– Welche grundsätzlichen Rahmen setzt der Gesetzgeber bezüglich der steuerlichen Abschreibungsfähigkeit von Firmenwagen auf Seiten des Arbeitgebers?

Die steuerliche Abzugsfähigkeit der Firmenwagen ist nach wie vor bis zu einem Betrag von 40.000 Euro möglich. Gleiches gilt für geleaste Fahrzeuge im Finance Leasing als Form des Ratenkaufs, das wie ein Kauf zu behandeln ist. Dafür wird ein Leasingaktivposten gebildet, der sicherstellt, dass die Abschreibung auch analog eines Kaufs durchgeführt und steuerlich gleichgestellt ist. Die Abschreibung für Pkw in diesen Fällen erfolgt stets linear fix über acht Jahre. Daran hat sich nichts geändert.

Im Falle von Operate Leasing sind alle Kosten prinzipiell absetzbar. Es gibt jedoch auch hier eine sogenannte Luxus-Tangente von 40.000 Euro, die Grenzen für den steuerlichen Abzug der Leasingzahlungen setzt. Daraus ergibt sich, dass der Fahrzeugwert des Leasingvertrages zu ermitteln ist sowie der Prozentsatz, mit dem gegebenenfalls das Maximum überschritten ist. Dementsprechend



Kfz-Steuerexperte in der Alpenrepublik | Arnold Binder, Tax Senior bei Deloitte Österreich

sind dann die Leasingkosten um diesen Prozentsatz zu kürzen. Nur der angemessene Betrag darf dann geltend gemacht werden.

– Wie handhaben Sie derzeit die laufenden Kosten wie Kraftstoff, Reifen, Versicherung et cetera?

Die umsatzsteuerrechtlichen Vorgaben für Fahrzeuge gelten grundsätzlich auch für die laufenden Kosten. Ansonsten sind aus körperschaftsteuerlicher Sicht alle laufenden Kosten wie für Reifen, Reparaturen, Wartung et cetera grundsätzlich voll abzugsfähig.

Überall dort, wo die Kosten abhängig vom Fahrzeugwert ermittelt werden, wie zum Beispiel bei der Kaskoprämie, sind auch diese Kosten nur entsprechend der prozentualen Abzugsfähigkeit für das Fahrzeug zulässig (siehe Beispielberechnung „Laufende Kosten | Grenzen der ertragssteuerlichen Abzugsfähigkeit“).

– Welchen Rahmen setzt der Gesetzgeber für die Besteuerung bei Nutzung eines Firmenwagens aufseiten der Arbeitnehmer? Ist noch ein geldwerter Vorteil von 1,5 Prozent der tatsächlichen Anschaffungskosten (inkl. USt.) respektive maximal 600 Euro pro Monat zu ermitteln respektive der halbe Wert von 0,75 Prozent, wenn monatlich nicht mehr als 500 Kilometer privat gefahren werden?

Nein. Auch bei den zu versteuernden Sachbezügen, also der einkommensteuerrechtlichen Betrachtung des Firmenwagens für Arbeitnehmer, hat es eine Änderung gegeben. Demnach hat sich das bisherige Maximum des zu versteuernden Sachbezugs von 600 Euro pro Monat, das sich als geldwerter Vorteil einkommens- und damit steuererhöhend niedergeschlagen hat, auf 720 Euro erhöht. Wenn der Fahrzeugnutzer nachweislich weniger als 500 Kilometer pro Monat privat fährt, dann halbiert sich dieser Wert auf 360 Euro.

Die einkommensteuerrechtlichen Perspektiven für Arbeitnehmer werden sich wohl in Zukunft noch verschärfen. Derzeit steht im Raum, den Satz des zu versteuernden Sachbezugs generell auf zumindest zwei Prozent der Anschaffungskosten bzw. maximal 960 Euro im Monat zu erhöhen. Die Steuerreformkommission hat dazu ein Papier veröffentlicht, das eine Umsetzung in realistische Nähe rückt. Wann die Neuregelung genau kommen wird, ist allerdings noch offen.

– Wie sind die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zu behandeln? Sind diese als privat veranlasst zu bewerten?

Diese werden als Privatfahrten eingestuft.

– Dann ist der Ansatz des halben Sachbezugs bei Arbeitnehmern wohl eher unwahrscheinlich?

Das ist tatsächlich eher selten der Fall, zumal Arbeitnehmer dazu ein Fahrtenbuch oder sonstigen geeigneten Nachweis führen müssen. Das tun sehr wenige, außerdem sind die Finanzämter sensibler geworden und prüfen genau, ob die Dokumentationspflicht erfüllt ist.

– Wie hoch ist der maximale Steuersatz auf den geldwerten Vorteil für Arbeitnehmer?

Der maximale Steuersatz in der höchsten Klasse beläuft sich auf 50 Prozent.

– Wenn der Arbeitnehmer sein Privatfahrzeug für dienstliche Fahrten nutzt, hat der Arbeitgeber 2010 ein Kilometer-Entgelt von 42 Cent erstattet. Wie sehen die aktuellen Rahmenbedingungen aus?

Diese Rahmenbedingungen gelten immer noch. Die dienstlich gefahrenen Kilometer mit dem Privatwagen des Arbeitnehmers sind mit 42 Cent pro Kilometer bis zur Höchstgrenze von 30.000 Kilometern pro Jahr erstattungsfähig.

– Hat es weitere Neuerungen rund um das Thema Firmenwagen gegeben?

Ein aktuelles Thema ist, dass die Finanzbehörden mittlerweile die Benutzung von im Ausland zugelassenen Kraftwagen in Österreich genau verfolgen und gegebenenfalls scharf ahnden. Gerade Arbeitnehmer, die in Österreich für ein deutsches Unternehmen tätig sind und dafür einen Dienstwagen verwenden, der in Deutschland zugelassen und grundsätzlich in Österreich zulassungspflichtig ist, werden genau kontrolliert.

Das ist verstärkt zu beobachten. Denn wenn der Firmenwagen länger als einen Monat in Österreich verwendet wird beziehungsweise Österreich der dauerhafte Standort ist, muss er auch hier zugelassen sein. Da die Vorgaben jedoch schwammig formuliert sind und ein Zuwiderhandeln hohe Steuerforderungen nach sich zieht, führt die Finanzpolizei scharfe Kontrollen durch.

Da die Fahrzeuge in Deutschland vorsteuerabzugsberechtigt sind und in Österreich auch die NoVA und andere Abgaben entstehen, kann das unter Umständen hohe Nachzahlungen auslösen. Unternehmen sollten diesen Aspekt folglich prüfen und entsprechend berücksichtigen!

Herr Binder, vielen Dank für das Gespräch!

| Interview: Annemarie Schneider



Foto: Vlad179/iStock

Strengere Kontrollen | Werden Firmenwagen länger als einen Monat in Österreich eingesetzt, müssen sie dort zugelassen werden

Normverbrauchsabgabe | Das Ermittlungsprinzip

Grundlage bilden die Anschaffungskosten des Fahrzeugs laut Liste in Österreich respektive Fahrzeuganschaffungswert (vor NoVA und Umsatzsteuer) in Verbindung mit dem CO₂-basierten NoVA-Satz. Dieser ergibt sich aus den laut Herstellerangaben durchschnittlichen gesamten CO₂-Emissionen im kombinierten Verkehr. Davon werden 90 abgezogen und das Ergebnis durch 5 dividiert. Der maximale Steuersatz dabei: 32 Prozent. Für Kfz mit klassischem Verbrennungsmotor erfolgt dann ein pauschaler Abzug von 400 Euro in 2015*

Beispiel für ein Fahrzeug, das 50.000 € kostet und 180 g/km CO₂ emittiert:
 $50.000 \text{ €} \times (180 \text{ g/km} - 90) \div 5 = 50.000 \text{ €} \times 18\% = 9.000 \text{ €} - 400 \text{ €} = 8.600 \text{ €}$

*Umweltfreundliche Kfz mit Hybrid-, Erdgas-, Flüssiggas- und Biogas- sowie Wasserstoffantriebe dürfen bis 31. Dezember 2015 600 € abziehen. Bei Kfz mit durchschnittlichem Gesamtausstoß von mehr als 250 g/km an CO₂-Emissionen gemäß Herstellervorgaben wird ein zusätzlicher Malus von 20 Euro pro Gramm CO₂ oberhalb von 250 g/km fällig.

Quelle: Deloitte Österreich

Motorbezogene Versicherungssteuer | Neue Berechnungsweise

Die Bemessung der motorbezogenen Versicherungssteuer als laufende Verbrauchssteuer bemisst sich anhand des CO₂-Ausstoßes und hat sich erhöht. Sie wird von der Versicherungsanstalt bereits über die Versicherungsprämie eingezogen. Hier ein Beispiel für die Berechnung:

Berechnungsbeispiel für Mercedes-Benz C 220 CDI 125 kW:
 Monatliche motorbezogene Versicherungssteuer = (kW - 24) = 101 kW, davon 66 kW zu 0,62 €, weitere 20 kW je zu 0,66 € und verbleibende 15 kW je zu 0,75 €
 → (66 kW x 0,62 €) + (20 kW x 0,66 €) + (15 kW x 0,75 €) = 65,37 € monatlich; 784,44 € pro Jahr*

*Bei monatlicher, vierteljährlicher oder halbjährlicher Zahlung wäre die motorbezogene Versicherungssteuer etwas höher.

Quelle: Deloitte Österreich

Laufende Kosten | Grenzen der ertragssteuerlichen Abzugsfähigkeit

Während laufende Kosten wie Reparaturen, Kraftstoff und Reifen für Arbeitgeber voll abzugsfähig sind, können wertabhängige Kfz-Kosten nur prozentual angesetzt werden. Maßstab ist hierfür die maximale steuerliche Abzugsfähigkeit des Fahrzeugs an sich. Beispiel:

Tatsächliche Anschaffungskosten: 50.000 €
 Tatsächliche Kaskoprämie: 1.000 €

Da bei einem Anschaffungswert von 50.000 € nur 80% der Anschaffungskosten steuerlich abzugsfähig sind (das Maximum beträgt 40.000 €), ist auch die Kaskoprämie nur zu diesem Prozentsatz ansetzbar (da wertabhängig). Es können daher nur 800 € steuerlich geltend gemacht werden.

Quelle: Deloitte Österreich