

An das
Bundesministerium für Innovation,
Mobilität und Infrastruktur
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Mag. Hans-Jürgen Gaugl, MSc
BMF - Präs. 4 (Präs. 4)
Sachbearbeiter

hans-juergen.gaugl@bmf.gv.at
+43 1 51433 501164
Johannessgasse 5, 1010 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung der
Geschäftszahl an post.praes-4@bmf.gv.at zu
richten.

Geschäftszahl: 2026-0.419.203

Begutachtungsverfahren Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (42. KFG-Novelle) Stellungnahme des BMF

Das Bundesministerium für Finanzen beehrt sich, zu dem mit Note vom 13. Mai 2026 unter der Geschäftszahl 2026-0.415.542 zur Stellungnahme übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (42. KFG-Novelle), fristgerecht wie folgt Stellung zu nehmen:

A: Inhaltliche Anregungen

Durch die vorgeschlagene Einführung einer „Zulassungspflicht“ für bestimmte drittländische Fahrzeuge gerät das KFG in ein Spannungsfeld mit dem europäischen Zollrecht, weswegen seitens des Bundesministeriums für Finanzen materiell zwei kleinere Anpassungen der geplanten KFG-Novelle vorgeschlagen werden:

I. Vorschlag für Änderungen des KFG

1. § 37 Abs. 2a, 1. Satz, KFG lautet:

„Die erstmalige Zulassung in Österreich darf nur vorgenommen werden, wenn ein Genehmigungsdatensatz für das Fahrzeug in der Genehmigungsdatenbank vorhanden ist und keine Zulassungssperre in der Datenbank eingetragen ist, **und es sich bei dem Fahrzeug um eine Unionsware im Sinne des Zollrechts handelt.**“

1. Änderung des § 30a Abs. 9a lautet:

„Zum Zwecke der steuerlichen Erfassung der Fahrzeuge **sowie der Sicherstellung der Einhaltung der zollrechtlichen Vorschriften** und der Einhebung der allenfalls durch die Zulassung anfallenden Steuern und Abgaben können die Einrichtungen der Bundesfinanzverwaltung verfügen, dass die Genehmigungsdaten oder Typendaten bestimmter Fahrzeuge oder Fahrzeugkategorien in der Genehmigungsdatenbank mit einer diesbezüglichen Zulassungssperre zu versehen sind. Diese Zulassungssperren können für einzelne Fahrzeuge oder bestimmte Fahrzeugkategorien durch die Einrichtungen der Bundesfinanzverwaltung wieder aufgehoben werden.“

I. Erläuterungen:

Zu § 37 Abs. 2a, 1. Satz:

Die derzeit geübte Praxis, dass aus Drittstaaten kommende Fahrzeug nur ordnungsgemäß verzollt in Österreich zugelassen werden können, soll beibehalten und klargestellt werden. Dies wird durch den Verweis auf das Zollrecht erreicht. Der Verweis soll auch der Klarstellung der europarechtlichen Vorgaben dienen. Ähnliche ausdrückliche Bestimmungen gibt es bereits in den Rechtsvorschriften anderer Mitgliedsstaaten.

Zu § 30a Abs. 9a:

Durch den ausdrücklichen Verweis auf die zollrechtlichen Vorschriften soll durch die Zulassungssperre nicht nur die steuerliche Erfassung, sondern auch die Einhaltung der weitgehend europarechtlich geregelten zollrechtlichen Vorschriften sichergestellt werden. Die bisherige Formulierung ist aus ho. Sicht nicht umfassend genug, da einerseits die Einfuhrabgaben nicht erst „durch die Zulassung“ anfallen, sondern dieser vorgelagert sind, und andererseits die zollrechtlichen Vorschriften über die reine Abgabenerhebung hinausgehen und etwa bestimmte Verwendungsbeschränkungen vorsehen.

II. Allgemeine Erläuterung:

Durch die geplante Einführung einer „Zulassungspflicht“ für bestimmte drittländische Fahrzeuge entsteht ein Spannungsfeld zwischen nationalem Verkehrsrecht und europäischem Zollrecht.

Denn das Zollrecht kennt keine allgemeine „Pflicht zur Verzollung“, vielmehr kann gerade der intendierte Adressatenkreis dieser Regelung eine zollrechtliche Begünstigung in Anspruch nehmen, das **Verfahren der vorübergehenden Verwendung unter vollständiger Befreiung von den Einfuhrabgaben**. Aufgrund ihres Status als „Vertriebene“ iSd RL 2001/55 gelten diese ukrainischen Staatsangehörigen zollrechtlich als „natürliche Personen mit gewöhnlichem Wohnsitz außerhalb der EU“ (siehe dazu auch das Erkenntnis des BFG vom 11.03.2026, RV/7200055/2025) und können daher das genannte Verfahren unabhängig von einer allfälligen nationalen „Zulassungspflicht“ weiterhin in Anspruch nehmen. Ein allfälliger inländischer Hauptwohnsitz nach nationalem Recht ist hier nicht relevant. **So ein Fahrzeug bleibt Drittlandsfahrzeug** und kann jederzeit aus dem Bundesgebiet verbracht werden, entweder außerhalb der EU oder auch in einen anderen MS.

Vermieden werden muss aus zollrechtlicher Sicht, dass Fahrzeuge im Verfahren der vorübergehenden Verwendung, und somit **Drittlandsfahrzeuge, in Österreich verkehrsrechtlich zugelassen werden** und ein österreichisches Kennzeichen erhalten. In diesem zollrechtlichen Verfahren ist jedenfalls die zollamtliche Überwachung sicherzustellen, d.h. das Fahrzeug muss als Drittlandsfahrzeug erkennbar sein. Dies ist auch eine Vorgabe aus dem Zollrecht, s. Art. 212 (3)(a) der DelVO 2015/2446.

Daher muss aus zollrechtlicher Sicht unbedingt klargestellt werden, dass **nur ordnungsgemäß „verzollte“ Fahrzeuge in Österreich verkehrsrechtlich angemeldet** werden können.

Durch die geplante Einführung einer „Zulassungspflicht“ und die oben vorgeschlagenen Änderungen des KFG ergeben sich in weiterer Folge im Einzelfall **zollrechtlich drei Möglichkeiten**:

- Weiterhin Ermöglichung der Inanspruchnahme des **zollrechtlichen Verfahrens der vorübergehenden Verwendung unter vollständiger Befreiung** von den Einfuhrabgaben, jedoch ist keine verkehrsrechtliche Zulassung in Österreich möglich, daher **allenfalls Verstoß gegen die Verwendungsfrist des § 79 KFG und Verwaltungsübertretung**; oder

- Freiwilliger Antrag beim Zollamt Österreich auf Erlass eines Grundlagenbescheids, danach Zollanmeldung als **abgabenfreies Übersiedlungsgut**, danach verkehrsrechtliche Zulassung; zur Aufhebung der Zulassungssperre ist wie bisher die Vorlage einer Verzollungsbescheinigung erforderlich, ebenso wird die NoVA fällig. Voraussetzung ist die Begründung eines (zollrechtlichen) gewöhnlichen Wohnsitzes in der EU; oder
- **Reguläre „Verzollung“** (Überführung in den zoll- und steuerrechtlich freien Verkehr) mit Entrichtung der Abgaben (Zoll und EUSt), danach verkehrsrechtliche Zulassung; zur Aufhebung der Zulassungssperre ist wie bisher die Vorlage einer Verzollungsbescheinigung erforderlich, ebenso wird die NoVA fällig. Dies kann für jene von Vorteil sein, die ihren Status als „Vertriebener“ aus anderen Gründen nicht gefährden wollen.

III. Abschließende Bemerkung

Durch die vorgeschlagene Streichung des letzten Satzes § 79 KFG dürfen in Hinkunft Fahrzeuge mit ukrainischen Kennzeichen, die sich länger als ein Jahr im Bundesgebiet aufhalten, nicht mehr auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden.

Eine Verpflichtung zur verkehrsrechtlichen Anmeldung dieser Fahrzeuge in Österreich kann jedoch aus dieser Änderung des § 79 (entgegen den Erläuterungen) nach ho. Lesart nicht erkannt werden, es handelt sich nur um ein Verwendungsverbot. Vielmehr wird so eine Verpflichtung im ebenfalls vorgeschlagenen neuen § 137 Abs. 38, letzter Halbsatz („müssen vor 1. Juli 2027 in Österreich zugelassen werden“) eingeführt, jedoch nur für Fahrzeuge, die bis 30. Juni 2026 in das Bundesgebiet eingebracht wurden. Für Fahrzeuge, die danach eingebracht werden, besteht nach ho. Auslegung weiterhin keine Verpflichtung zur Zulassung. Eine do. Überprüfung der vorgeschlagenen Änderungen wird daher angeregt.

Es stellt sich aus ho. Sicht auch die Frage, ob eine jede, wenn auch nur vorübergehende, Ausreise aus und Wiedereinreise nach Österreich (also nicht ganz aus der EU) die Frist des § 79 neu beginnen lässt, da nur vom „Bundesgebiet“ die Rede ist.

IV. Weitere Anregungen

Zu § 46 KFG dürfen weiters folgende Anregungen gemacht werden:

- Verpflichtende Eintragungsfelder in der Zulassungsdatenbank für Personendaten (Besitzer, Eigentümer, Ausweisdaten), und konkrete Ortsangaben von wo nach wohin die Überstellungsfahrt erfolgt;
- Reduzierung der Gültigkeitsdauer für Überstellungskennzeichen auf maximal 5 Tage bzw. die tatsächliche Dauer der Überstellungsfahrt - Möglichkeit die Bewilligung nicht immer bis zu 21 Tagen zu gewähren, sondern individuell sachverhaltsbezogen;
- Rückgabezeitraum für ein Überstellungskennzeichen auf maximal 1 Monat reduzieren.

Zu § 49 Abs. 1 KFG:

- Die kostendeckende Benützungsgebühr und die angemessenen Sicherstellungskautionshöhe wäre an die Inflation anzupassen und zu erhöhen.
- Erhöhung der Sicherstellungskautionshöhe auf zB. € 1.000,- zwecks General- bzw. Spezialprävention von Betrugsszenarien, Malversationen und Sanktionen Umgehungen

Zu § 82 KFG:

In § 82 Abs. 8 und 9 KFG geht es um die Feststellungen der widerrechtlichen Verwendung und um die Verständigung von der Polizei an das DIAC (ABB/Finpol). Angeregt wird ein einheitliches Anzeigeverfahren wie an die Verwaltungsbehörden (BH, BPolDir, Magistrat) – denn dann wären alle Unterlagen bei der Meldung an das DIAC dabei – die derzeitige Verständigung enthält zu wenig Daten, um Feststellungen zu treffen. Es besteht aber die Notwendigkeit, für eine korrekte und erfolgsversprechende Arbeitsweise, die Unterlagen zu konkretisieren: Neben Namen und Adresse des Lenkers bzw. des Zulassungsbesitzers und des Eigentümers wäre noch das Geburtsdatum zu erfassen und die Kopie/Fotografie eines gültigen Ausweises. Bei den KFZ-Daten wäre die FIN und eine Kopie/Fotografie des Zulassungsscheins hilfreich. Oft ist die FIN schon in der Windschutzscheibe zu finden.

B: Formale Anmerkungen:

Formal gibt der Entwurf darüber hinaus Anlass zu folgenden Bemerkungen:

In der Textgegenüberstellung scheint in § 24 Abs. 5b ein Numerierungsfehler vorzuliegen.

Es wird um entsprechende Berücksichtigung dieser Anmerkungen noch vor Ergreifung der weiteren Schritte im legislativen Prozess ersucht.

Wien, 26. Mai 2026

Für den Bundesminister:

Magdalena Czystczon, BA

Elektronisch gefertigt