

Streichung der NoVA-Rückvergütung: Diskriminierung heimischer Unternehmen, steigende Preise bei Leasing und Gebrauchtwagen

Wien, 26. November 2025. **Geplante Streichung der NoVA-Rückvergütung gefährdet Gebrauchtwagenmarkt, Leasing und Standort Österreich. Breite Allianz aus Automobilimporteuren, Fahrzeughandel, Fahrzeugtechnik und Leasingwirtschaft lehnt Neuregelung entschieden ab.**

Der Entwurf zum Betrugsbekämpfungsgesetz sieht die ersatzlose Streichung der NoVA-Rückvergütung beim Export von Fahrzeugen vor. Stattdessen soll lediglich eine proportionale NoVA-Bemessung für ausländische Unternehmen bei vorübergehender Fahrzeugnutzung in Österreich eingeführt werden.

Eine breite Allianz aus Fahrzeughandel, Fahrzeugtechnik, Automobilimporteuren und Leasingwirtschaft lehnt diese Neuregelung entschieden ab.

„Die Abschaffung der NoVA-Rückerstattung widerspricht der Logik unseres Steuersystems und koppelt den österreichischen Gebrauchtwagenmarkt vom internationalen Wettbewerb ab“, warnt Klaus Edelsbrunner, Obmann des Bundesgremiums Fahrzeughandel in der WKÖ. „Damit wird unzähligen Betrieben, insbesondere im Exportgeschäft und bei Leasingrückläufern massiv die Geschäftsgrundlage entzogen.“

Streichung würde Preise drücken und Flotten überaltern lassen

Der österreichische Gebrauchtwagenmarkt ist aufgrund seiner Größe auf den Export angewiesen. Ein großer Teil der Gebrauchtwagen und Leasingrückläufer wird heute ins EU-Ausland verkauft. Die bisherige NoVA-Rückvergütung stellt sicher, dass Fahrzeuge nach Nutzung im Inland international konkurrenzfähig bleiben und nicht doppelt besteuert werden.

Die geplante Streichung hätte weitreichende Folgen:

- Drastischer Nachfragerückgang nach österreichischen Gebrauchtwagen im Ausland
- Sinkende Gebrauchtwagenpreise im Inland und damit unmittelbarer Wertverlust für alle Kfz-Besitzer:innen
- Fahrzeuge bleiben länger im Bestand, was zu einer Überalterung des österreichischen Fahrzeugbestandes und geringeren Beiträgen zu CO₂- und Klimazielen führt

„Wer den Export von Gebrauchtwagen steuerlich abwürgt, sorgt dafür, dass ältere Fahrzeuge länger fahren und die Modernisierung der Flotten ins Stocken gerät“, betont Günther Kerle vom Verband der Autoimporteure in der Industriellenvereinigung (IV). „Das ist das Gegenteil dessen, was wir für die Mobilitätswende brauchen.“

Leasing wird teurer – Investitionsbremse und Diskriminierung österreichischer Leasinggesellschaften

Besonders hart trifft die Maßnahme die Leasingwirtschaft. Niedrigere Gebrauchtwagenpreise reduzieren die Verwertbarkeit von Leasingrückläufern und verteuern damit Leasing für Unternehmen und Private.

„Wenn wir die NoVA beim Export nicht mehr zurückbekommen, müssen die Verträge mit deutlich geringeren Restwerten kalkuliert werden“, erklärt Alexander Nekolar Präsident des VÖL. „Das macht Leasingraten unweigerlich teurer und hemmt damit in weiterer Folge Investitionen. Zusätzlich würde dies in einer ohnehin schwachen Konjunktur inflationstreibend wirken.“

Die geplante Neuregelung sieht zudem vor, dass ausländische Leasinggesellschaften, die Leasing in Österreich anbieten, nur jene NoVA zahlen, die der Nutzung in Österreich entspricht, während österreichische Anbieter die volle NoVA – unabhängig von der tatsächlichen Nutzung - entrichten müssten. „Dies führt zu einer Diskriminierung österreichischer Leasinggesellschaften“, so Nekolar weiter. „Es wird damit unweigerlich attraktiver, Leasing aus dem Ausland anzubieten und von dort aus den österreichischen Markt zu bedienen. Arbeitsplätze wandern langfristig ins Ausland ab. Am Ende steht ein klarer Verlust von Wertschöpfung und Wohlstand und für zahlreiche Händler:innen droht ein echtes Existenzproblem.“

Vertrauensverlust durch ständig wechselnde Rahmenbedingungen

Die unterzeichnenden Verbände kritisieren zudem die extrem kurze Begutachtungsfrist von nur sieben Tagen sowie die Häufung kurzfristiger Eingriffe, etwa zuletzt bei der NoVA für Fahrzeuge der Klasse N1. Fahrzeuge, die noch unter alten Rahmenbedingungen kalkuliert wurden, werden durch nachträgliche Gesetzesänderungen zu „Verlustmodellen“.

„Für Betriebe, die langfristig in Mobilität, Produktion und Arbeitsplätze investieren, sind verlässliche Rahmenbedingungen entscheidend“, betont Kerle. „Die Kombination aus hoher Steuerlast, rückwirkenden Effekten und jetzt der geplanten Streichung der NoVA-Rückvergütung ist ein klarer Standortnachteil für Österreich.“

Betrugsbekämpfung ja, aber mit zielgerichteten Mitteln

Alle beteiligten Institutionen unterstützen das Ziel, Betrug und Missbrauch zu bekämpfen. Die generelle Streichung der NoVA-Rückvergütung ist jedoch das falsche Instrument:

Missbrauch kann durch gezielte Kontrollen, klare Sanktionen und transparente Bewertungsregeln bekämpft werden.

Eine unionsrechtskonforme Ausgestaltung wäre auch durch ein proportionales Rückvergütungsmodell beim Export möglich, ohne anständige Unternehmen zu bestrafen.

Forderungen

- Die unterzeichnenden Institutionen fordern daher: Beibehaltung der NoVA-Rückvergütung beim Export, allenfalls in proportionaler Form zur Nutzungsdauer im Inland.
- Unionsrechtlich notwendige Anpassungen so auszugestalten, dass heimische Unternehmen nicht gegenüber ausländischen Anbietern benachteiligt werden.
- Verlässliche, planbare Rahmenbedingungen und angemessene Begutachtungsfristen für gesetzliche Änderungen mit massiven Auswirkungen auf Betriebe, Beschäftigung und Konsument:innen.

Solange die NoVA als nationale Zulassungsabgabe existiert, bleibt eine faire, systemgerechte Export-Rückvergütung unverzichtbar. Die ersatzlose Streichung wird dezidiert abgelehnt.

Absender:

Arbeitskreis der Automobilimporteure
Bundesgremium Fahrzeughandel
Bundesinnung Fahrzeugtechnik
Verband Österreichischer Leasing-Gesellschaften (VÖL)

Rückfragen:

Michael Lenz
Email: michael.lenz@minc.at
Telefon: 0664 3622909