

Verband Österreichischer Leasing-Gesellschaften

STELLUNGNAHME

Geplante Streichung der NoVA-Rückvergütung (§ 12a NoVAG)

Wien, 26. November 2025

Der **Entwurf zum Betrugsbekämpfungsgesetz** (RV 310 BlgNR 28. GP) sieht unter anderem eine Neufassung von § 12a NoVAG vor. Die derzeitige Regelung in § 12a NoVAG idgF erlaubt die Rückvergütung der NoVA von in Österreich zugelassenen Fahrzeugen, wenn diese ins Ausland verbracht werden. Der vorliegende Entwurf sieht eine Streichung der NoVA-Rückerstattung vor; stattdessen soll eine proportionale Vergütung für ausländische Unternehmen bei vorübergehender Verwendung im Inland eingeführt werden.

Der **Verband österreichischer Leasing-Gesellschaften („VÖL“)** ist die Interessenvertretung der österreichischen Leasingwirtschaft. Als Leasingverband unterstützen wir die grundsätzliche Absicht des Gesetzespakets zur Betrugsbekämpfung: betrügerische Absichten und Missbrauch zu unterbinden. Die vorgeschlagene Maßnahme der Streichung der NoVA-Rückvergütung verursacht allerdings massive Kollateralschäden und ist aus den nachstehenden Gründen entschieden abzulehnen.

Export sichert Unternehmenstätigkeit

Da der Marktplatz Österreich im internationalen Vergleich ein geringes Handelsvolumen aufweist, ist er auf grenzüberschreitende Handelstätigkeit angewiesen. So wird derzeit ein großer Anteil der Gebrauchtwagen und der Leasingrückläufer ins (EU-)Ausland verkauft. Dies sichert die Nachfrage, insbesondere nach spezielleren Fahrzeugsegmenten wie gebrauchten Nutzfahrzeugen, weil der inländische Markt zu klein für einen „österreichischen Binnenmarkt“ ist. Durch die Außenhandelsbeziehungen hat sich ein stabiler Gebrauchtwagenmarkt etabliert.

Die bisher vorgesehene NoVA-Rückvergütung stellt diese Marktbeziehungen sicher. Grundsätzlich zielt die NoVA als nationale Steuer auf die Nutzung von Fahrzeugen im Inland ab. Werden KFZ nicht mehr im Inland genutzt, sondern dauerhaft ins Ausland verbracht, sieht § 12a NoVAG idgF vor, dass für diese Export-KFZ die NoVA anteilig rückvergütet wird. Das führt im internationalen Handel zur Steuergerechtigkeit und stellt sicher, dass in Österreich zugelassene KFZ für den internationalen Markt nicht künstlich verteuert werden und konkurrenzfähig angeboten werden können.

Eine Abschaffung dieser Steuerrückvergütung würde dazu führen, dass KFZ, die einmal in Österreich zugelassen wurden, nicht mehr zu wettbewerbsfähigen Preisen am internationalen Gebrauchtwagenmarkt angeboten werden können. Zu erwarten ist ein drastischer Nachfragerückgang nach österreichischen Gebrauchtwagen.

Eine direkte Konsequenz wäre ein unmittelbarer Wertverlust von österreichischen KFZ, weil beim Verkauf oder Eintauch von Fahrzeugen niedrigere Preise gelten. Das Thema betrifft damit jede/-n österreichische/-n KFZ-Besitzer:in. Sinkende Gebrauchtwagenpreise führen in weiterer Folge dazu, dass ältere Fahrzeuge länger im Bestand gehalten werden, weil kein attraktiver Nachfragemarkt besteht.

Daraus folgt eine Überalterung von Flotten mit allen damit verbundenen negativen Folgen, wie etwa ein geringerer Beitrag zu CO₂ Zielen. Die vorgeschlagene steuerrechtliche Veränderung impliziert daher ein **Hemmnis für die Mobilitätswende**.

Fehlende Nachfrage hat allerdings auch wirtschaftliche Konsequenzen: Gerade exportorientierten Händlern wird mit der vorgeschlagenen Regelung geradezu die **Geschäftsgrundlage** entzogen. Dies stellt eine weitere Belastung der Branche dar – in wirtschaftlich ohnehin bereits angespannten Zeiten.

Höhere Leasingkosten für Unternehmen und Private

Leasingunternehmen müssen fallende Gebrauchtwagenpreise zentral berücksichtigen und ihre Verträge mit reduzierten Restwerten kalkulieren. Dadurch wird Leasing teurer und leasingfinanzierte KFZ-Investitionen belastet.

In Zeiten schwacher Konjunktur wirkt dies nicht nur weiter **investitionsdämpfend**, sondern führt angesichts steigender Leasingraten auch zu einer weiteren **Befuerung der ohnehin hohen Inflation**.

Standortnachteil Österreich? Benachteiligung der inländischen Leasingbranche zugunsten ausländischer Anbieter

Besonders hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf die Folgen, die die vorgeschlagene Neufassung von § 12a NoVAG auf den internationalen Leasingmarkt hat.

Ausländischen Leasingunternehmen wird für österreichische Leasingkunden eingeräumt, dass nur jene NoVA zu bezahlen ist, die der Nutzung in Österreich zuzurechnen ist. Österreichische Anbieter müssten hingegen unabhängig von der Nutzungsdauer in Österreich die volle Steuer entrichten. Dies schwächt nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit österreichischer Firmen gegenüber ausländischen Konkurrenten, es kommt insbesondere auch zu einer Benachteiligung österreichischer Leasinganbieter zugunsten ausländischer Leasingunternehmen. Eine solche **Inländerdiskriminierung** impliziert nicht nur einen **klaren Standortnachteil** für in Österreich ansässige Unternehmen, sondern führt auch zu einer **Wettbewerbsverzerrung** zugunsten dem EU-Ausland. Damit wird das Geschäftsmodell für Leasing in Österreich massiv beeinträchtigt.

Für in Österreich tätige Leasinggesellschaften wäre es in Hinblick auf die vorgeschlagene Neufassung von § 12a NoVAG vorteilhaft, ihren Unternehmenssitz ins Ausland zu verlagern und ihre Leistungen auf Basis der Dienstleistungsfreiheit im österreichischen Markt günstiger anzubieten. Dies würde langfristig eine Abwanderung von Unternehmen (und damit

Arbeitsplätzen) sowie eine Verlagerung der Wertschöpfung (u.A. Neuwagenverkäufe) ins EU-Ausland bedeuten.

Hemmnis unternehmerischer Tätigkeit mangels verlässlicher Rahmenbedingungen am Standort Österreich: Beispiel Nutzfahrzeuge N1

Angesichts der massiven Konsequenzen auf die Geschäftstätigkeit überrascht im vorliegenden Zusammenhang die **auffallend kurze Begutachtungsfrist** des vorgeschlagenen Gesetzespakets, welche den Eindruck erweckt, dass eine tiefgehende Auseinandersetzung mit den Konsequenzen für den Wirtschaftsstandort Österreich nicht gewünscht ist.

Hinzu kommt, dass erst vor wenigen Monaten die NoVA für Nutzfahrzeuge der Klasse N1 drastisch geändert wurde: ursprünglich sollten Nutzfahrzeuge N1 gänzlich von der NoVA befreit werden, die tatsächliche Regelung wirkt hingegen nach wie vor viele offenen Fragen für die praktische Umsetzung auf und verursacht massive Unsicherheiten.

Im vorliegenden Zusammenhang der vorgeschlagenen Neufassung von § 12a NoVAG ist dabei besonders kritisch, dass Fahrzeuge, die seit 1.7.2021 verkauft wurden (mit diesem Zeitpunkt trat eine NoVA-Pflicht für LLKW in Kraft), nun als „junge Gebrauchte“ in den Markt kommen. Diese sind aufgrund der zwischenzeitlichen Änderungen durch den Steuergesetzgeber wertzuberichtigen, da sie im Vertrauen auf die herrschende Gesetzeslage kalkuliert wurden. Nun tritt der Fall ein, dass durch die Änderungsfreudigkeit der NoVA-Vorschriften, Neufahrzeuge günstiger als diese „jungen Gebrauchten“ sind. Die „jungen Gebrauchten“ sind als Leasingrückläufer oder Gebrauchtwagen ohne Exportmöglichkeit (wie die vorgeschlagene Gesetzesänderung dies bedingen würde) ein absolutes Verlustmodell - rein aufgrund der sich so kurzfristig verändernden gesetzlichen Rahmenbedingungen. Ein **Vertrauensverlust am Markt und für den Wirtschaftsstandort Österreich als solches** ist die natürliche Folge.

Anpassung an unionsrechtliche Erfordernisse kann schonender erfolgen

In den ergänzenden Bemerkungen wird die Neuregelung der NoVA-Rückvergütung im Wesentlichen mit unionsrechtlichen Erwägungen und der jüngsten EuGH-Judikatur zu Zulassungssteuern begründet.

Selbst wenn Anpassungen im Bereich der befristeten Nutzung (etwa bei grenzüberschreitendem Leasing) erforderlich sein sollten, lässt sich daraus keine Notwendigkeit für die generelle und ersatzlose Streichung der Steuerrückerstattung ableiten.

Die in den Erläuterungen unionsrechtskonforme Situation von § 12a NoVAG kann auch durch andere Maßnahmen erreicht werden, etwa durch eine proportionale Rückvergütung im Exportfall, die nationale Steuersubjekte nicht benachteiligt. Wir plädieren daher dafür, dass der österreichische Gesetzgeber sich bei der Umsetzung von unionsrechtlichen Vorgaben an das **gelindeste Mittel** hält und **weniger einschneidende, aber genauso wirksame Alternativen** zur Regelung wählt.

Darüber hinaus erheben wir massive Zweifel an der verfassungsrechtlichen Haltbarkeit der vorgeschlagenen Bestimmung in § 12a NoVAG und verweisen auf die Judikatur des VfGH (VfGH 29.11.2014, G 153/2014).

Abschließend sei im vorliegenden Zusammenhang die Bemerkung gestattet, dass es irritiert, die Neufassung von § 12a NoVAG unter dem Titel der „Betrugsbekämpfung“ zu verpacken, weil damit das redliche und gesetzeskonforme Exportgeschäft von Leasinggesellschaften in ein schiefes Licht geraten könnte.

Fazit

Als VÖL lehnen wir die vorgeschlagene Neufassung von § 12a NoVAG entschieden ab. Die vorgeschlagene Bestimmung

- hemmt den österreichischen Gebrauchtwagenmarkt,
- benachteiligt österreichische Leasinggesellschaften und Verbraucher:innen,
- hemmt die Mobilitätswende,
- wirkt investitionsdämpfend und inflationstreibend – in Zeiten ohnehin konjunktureller Schwäche,
- führt zu einem klaren Standortnachteil für in Österreich ansässige Unternehmen sowie einer Inländerdiskriminierung und einer Wettbewerbsverzerrung,
- verlagert Wertschöpfung und Arbeitsplätze ins Ausland,
- bewirkt (nicht zuletzt aufgrund der kurzen Begutachtungsfrist) einen Vertrauensverlust am Markt und
- belastet in ihrer Ausgestaltung bei der Umsetzung unionsrechtlicher Erfordernisse inländische Unternehmen überproportional.

Stattdessen fordern wir

- in Anlehnung an die neu geplante Regelung eine je nach Nutzungsdauer im Inland proportionale NoVA-Rückvergütung beim Export von Fahrzeugen;
- unionsrechtliche Anpassungen so vorzunehmen, dass der Standort wirtschaftlich nicht geschädigt wird;
- verlässliche Rahmenbedingungen, die vorausschauendes unternehmerisches Handeln am Wirtschaftsstandort Österreich ermöglichen.

Der Verband Österreichischer Leasing-Gesellschaften

Der Verband Österreichischer Leasing – Gesellschaften (VÖL) wurde im Jahre 1983 gegründet und ist die Interessenvertretung der österreichischen Leasing-Wirtschaft. In Österreich gibt es derzeit über 806.000 laufende Leasingverträge über eine Gesamtsumme von 27,6 Mrd. Euro. Der VÖL vertritt einerseits die Interessen und Anliegen der Leasingwirtschaft und fungiert andererseits als Bindeglied zur Wirtschaft und Dialogpartner zur Öffentlichkeit.

Kontakt : Generalsekretärin Dr. Magdalena Gruber, BSc (WU), voel@leasingverband.at