

Von
Mag. Jana Gumpinger
BSH/B4 31/3891

An
Mag. Dr. Ralf Kronberger
Abteilung für Finanz- und Handelspolitik

Bundessparte Handel
Wiedner Hauptstraße 63 | Postfach 440
1045 Wien
T 05 90 900-3891
E jana.gumpinger@wko.at
W <http://www.derhandel.at>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen/Sachbearbeiter
BSH/JG

Durchwahl
3891

Datum
25.11.2025

Begutachtung: Fairnesspaket Betrugsbekämpfungsgesetz 2025

Sehr geehrter Herr Mag. Dr. Kronberger,

die Bundessparte Handel bedankt sich für die Möglichkeit der Begutachtung des *Fairnesspaket Betrugsbekämpfungsgesetz 2025* und erlaubt sich, dazu wie folgt Stellung zu nehmen:

Eingangs ist festzuhalten, dass die für dieses Gesetzesvorhaben eingeräumte Begutachtungsfrist deutlich zu kurz bemessen bzw. faktisch nicht vorhanden ist. Die vorgeschlagene Änderung greift tief in die bestehenden Geschäftsmodelle von tausenden unserer Mitgliedsbetriebe ein und hat weitreichende Auswirkungen. Eine fundierte Analyse derartiger Maßnahmen erfordert jedoch Zeit, die im vorliegenden Verfahren nicht zur Verfügung stand. Zwar wird formal die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt, eine ernsthafte Auseinandersetzung mit den praktischen Konsequenzen scheint jedoch kaum vorgesehen zu sein. Wir stellen fest, dass sich dieses Vorgehen zunehmend zur gängigen Praxis entwickelt, und regen an, diese Kritik auf Ebene des zuständigen Ministeriums weiterzuleiten.

1. NoVA

Der Entwurf zum Betrugsbekämpfungsgesetz sieht im Bereich der NoVA unter anderem eine Neufassung des § 12a NoVAG vor. Bisher regelte diese Bestimmung die Rückvergütung der NoVA beim Export von bereits in Österreich zugelassenen Fahrzeugen. Künftig soll § 12a NoVAG auf ein System der proportionalen Bemessung bei vorübergehender Verwendung umgestellt werden. Die Export-Rückvergütung in ihrer bisherigen Form, also die aliquote Vergütung der im Restwert des Fahrzeugs enthaltenen NoVA bei nachweislichem Verbringen ins Ausland, ist im Entwurf nicht mehr vorgesehen. Damit wird ein zentraler Mechanismus gestrichen, der seit jeher dazu dient, eine Überbesteuerung und eine faktische Besteuerung von Nutzung im Ausland zu vermeiden. In den Erläuterungen wird diese Neuausrichtung im

Wesentlichen mit unionsrechtlichen Erwägungen und der Weiterentwicklung der EuGH-Judikatur zu Zulassungssteuern begründet. Selbst wenn Anpassungen im Bereich der befristeten Nutzung (etwa bei grenzüberschreitendem Leasing) erforderlich sein sollten, lässt sich daraus jedoch keine zwingende Notwendigkeit ableiten, die allgemeine Export-Rückvergütung für im Inland genutzte Fahrzeuge ersatzlos zu streichen.

Die Möglichkeit der NoVA-Rückvergütung beim Export wurde ursprünglich aus Gründen der Steuergerechtigkeit eingeführt. Wenn ein Fahrzeug nach einer Phase der Nutzung in Österreich endgültig ins Ausland verbracht wird, soll Österreich nicht jenes Steueraufkommen behalten, das noch im Restwert des Fahrzeugs steckt, obwohl die weitere Nutzung nicht mehr im Inland stattfindet. Die Rückvergütung war somit ein Instrument, um Doppel- und Überbesteuerung zu vermeiden und die NoVA systemgerecht auf den inländischen Verbrauch zu beschränken. Mit dem nun vorliegenden Entwurf soll diese Möglichkeit zur Gänze gestrichen werden. Die damalige Begründung der Steuergerechtigkeit wird damit entwertet. Diese Abkehr von der eigenen Systemlogik leistet einen weiteren Beitrag zum Vertrauensverlust in die steuerlichen Rahmenbedingungen. Besonders deutlich zeigt sich das auch am Beispiel der Behandlung von N1-Fahrzeugen: Zunächst wurde die NoVA-Befreiung für die gesamte Fahrzeugklasse angekündigt, anschließend folgte eine komplizierte Neuregelung des Entfalls mit wesentlichen offenen Fragen für die praktische Umsetzung sowie mit massiven Erhöhungen für weiterhin NoVA-pflichtige N1-Fahrzeuge. Diese unbeständige Rechtsentwicklung hat bereits zu großer Verunsicherung bei Betrieben und Kund:innen geführt. Mit der nun geplanten Abschaffung der Export-Rückvergütung wird dieses Muster fortgesetzt. Statt verlässlicher Rahmenbedingungen, in denen Unternehmen langfristig planen können, wird erneut an einer zentralen Stellschraube gedreht, diesmal mit gravierenden Auswirkungen für den Gebrauchtwagen- und Exportmarkt.

Die Rückvergütung der NoVA beim Export hat für den österreichischen Fahrzeughandel eine immense wirtschaftliche Bedeutung. Das zeigt sich auch aus den Rückmeldungen unserer Kolleg:innen aus den Bundesländern:

- Der Vorarlberger Fahrzeughandel verweist darauf, dass die bestehende Rückvergütungsmöglichkeit eine zentrale Grundlage für den Export gebrauchter Fahrzeuge in das benachbarte Ausland darstellt, insbesondere für Betriebe im Grenzraum.
- Der Wiener Fahrzeughandel betont, dass der Export von Gebrauchtwagen für zahlreiche Autohäuser unverzichtbar ist, um Lagerbestände zu drehen und Liquidität zu sichern.
- Der steirische Fahrzeughandel lehnt die geplante Schlechterstellung kategorisch ab, weil der Export in vielen Konstellationen, insbesondere bei hoher NoVA-Belastung, wirtschaftlich verunmöglicht würde.
- Das niederösterreichische Fahrzeughandel spricht von einer massiven steuerlichen Ungleichbehandlung im EU-weiten Wettbewerb.
- Der oberösterreichische Fahrzeughandel weist darauf hin, dass Gebrauchtwagen durch NoVA-Sätze von teilweise 50 % und mehr im europäischen Ausland ohnehin oft nur mit Mühe konkurrenzfähig sind. Bei Wohnmobilien kann die NoVA-Belastung sogar bis zu rund 80 % des Fahrzeugwertes reichen. Wird die im Restwert enthaltene NoVA bei Export nicht mehr vergütet, können solche Fahrzeuge auf den deutschen oder anderen europäischen Märkten kaum mehr zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden.

Besonders betroffen wären exportorientierte Betriebe mit Schwerpunkt auf Leasingrückläufer und speziellen Gebrauchtwagen. Für viele dieser Unternehmen ist die

NoVA-Rückvergütung wirtschaftlich überlebenswichtig. Mit dem Entfall wird ihnen de facto die Geschäftsgrundlage entzogen. Hinzu kommt, dass der Export von österreichischen Leasingrückläufern ohne Rückvergütung kaum mehr darstellbar ist, mit entsprechenden Rückwirkungen auf Leasinggesellschaften, Restwertkalkulationen und letztlich auf die Konditionen für Kund:innen. Vor diesem Hintergrund ist klar, dass die Abschaffung der Rückvergütung eine massive Wettbewerbsverzerrung zulasten österreichischer Händler:innen bedeutet. Während ausländische Mitbewerber:innen Fahrzeuge ohne NoVA-Belastung anbieten können, würden österreichische Fahrzeuge selbst nach jahrelanger Nutzung noch mit einer im Inland verbleibenden, nicht mehr sachgerecht gerechtfertigten NoVA belastet bleiben.

Die geplante Maßnahme trifft nicht nur die Händler:innen, sondern auch Konsument:innen und das Funktionieren des Gebrauchtwagenmarktes. Wenn die Export-Rückvergütung entfällt, sinkt der wirtschaftlich darstellbare Ankaufspreis für Fahrzeuge mit Exportpotenzial. Die Autohäuser können die im Restwert enthaltene NoVA nicht mehr geltend machen und müssen diesen Faktor in ihrer Kalkulation berücksichtigen. In der Folge erhalten Kund:innen beim Verkauf oder Eintausch ihrer Fahrzeuge niedrigere Preise, der effektive Wertverlust steigt.

Darüber hinaus ist die Maßnahme problematisch im Hinblick auf die Ziele der Kreislaufwirtschaft und des europäischen Binnenmarktes. Die bisherige Rückvergütungsmöglichkeit trug dazu bei, dass Fahrzeuge innerhalb der EU dorthin gelangen, wo sie nachgefragt werden und dass ihre Nutzungsdauer optimal ausgeschöpft wird. Eine doppelte bzw. überhöhte Belastung durch den Wegfall der Export-Rückvergütung behindert diese grenzüberschreitenden Nutzungsströme und steht im Widerspruch zum Gedanken eines funktionierenden Binnenmarktes mit effizienter Ressourcennutzung.

Der Überarbeitung ist Teil eines „Betrugsbekämpfungsgesetzes“. Aus Sicht des Fahrzeughandels ist es bereits für sich genommen befremdlich, die Abschaffung der NoVA-Exportvergütung ausgerechnet in dieses Gesetzespaket zu integrieren. Damit wird implizit der Eindruck erweckt, viele der bisherigen Rückvergütungsfälle stünden unter einem Generalverdacht des Betrugs. Betriebsbekämpfung ist wichtig und wird vom Fahrzeughandel ausdrücklich unterstützt. Sie rechtfertigt aber nicht, ein ganzes Geschäftsmodell zu zerstören. Missbrauchsfälle können durch gezielte Maßnahmen adressiert werden, etwa durch verbesserte Kontrollmechanismen, klare und spürbare Sanktionen bei nachgewiesenem Betrug sowie einer transparenteren Gestaltung der Fahrzeugbewertung im Zeitpunkt der Antragstellung. All dies ist möglich, ohne der redlichen Mehrheit der Händler:innen ein zentrales Instrument zur wirtschaftlich sinnvollen Fahrzeugverwertung zu entziehen.

In den Erläuterungen wird auf die EuGH-Rechtsprechung verwiesen, wonach Zulassungssteuern im Anwendungsbereich der Grundfreiheiten nur proportional zur Dauer der tatsächlichen inländischen Nutzung erhoben werden dürfen und insbesondere bei vorübergehender Verwendung, etwa bei grenzüberschreitenden Leasingmodellen, anteilige Besteuerungsmethoden erforderlich sind. Daraus folgt, dass für bestimmte Konstellationen eine Anpassung der bisherigen Systematik tatsächlich geboten sein mag.

Es folgt daraus jedoch nicht zwingend, dass eine Export-Rückvergütung nach regulärer Nutzung im Inland unionsrechtlich unzulässig wäre oder, dass nur noch ein System ohne jede Rückvergütungsmöglichkeit zulässig wäre. Vielmehr wäre ein Modell denkbar, das beides gewährleistet: einerseits die Proportionalität der Steuer zur inländischen Nutzungsdauer, andererseits die Vermeidung einer Überbesteuerung bei endgültigem Export.

Fazit: Die im Entwurf zum Betriebsbekämpfungsgesetz vorgesehene Neuregelung des § 12a NoVAG und die damit verbundene Abschaffung der NoVA-Rückvergütung beim Export von Fahrzeugen werden entschieden abgelehnt. Die Maßnahme ist steuersystematisch problematisch, da sie die ursprünglich aus Gründen der Steuergerechtigkeit eingeführte Export-Rückvergütung ohne überzeugende neue Sachgründe beseitigt. Gleichzeitig wird die ohnehin bereits bestehende Unsicherheit im Bereich der NoVA weiter verschärft und benachteiligt österreichische Händler:innen, Leasing-gesellschaften und letztlich auch Konsument:innen.

Wir fordern daher:

- Die bestehende Möglichkeit der NoVA-Rückvergütung beim Export von Fahrzeugen ist beizubehalten.
- Unionsrechtlich notwendige Anpassungen sind gezielt und differenziert vorzunehmen, insbesondere im Bereich der vorübergehenden Verwendung, ohne die Export-Rückvergütung für regulär im Inland genutzte Fahrzeuge ersatzlos zu streichen.
- Künftige Gesetzesvorhaben mit derart weitreichenden Auswirkungen auf Betriebe und Beschäftigung dürfen nicht unter extrem verkürzten Begutachtungsfristen durchgeführt werden.

Solange die NoVA als nationale Zulassungsabgabe in dieser Form existiert, ist eine sachgerechte und faire Export-Rückvergütungsregelung unverzichtbar. Die im Entwurf vorgesehene Abschaffung dieser Möglichkeit lehnen wir daher entschieden ab.

2. Registrierkassapaket

Die im Regierungsprogramm festgeschriebenen Maßnahmen im Bereich der Registrierkassen wurden bislang nicht umgesetzt und sind auch nicht im Betriebsbekämpfungspaket enthalten. Das Regierungsprogramm spricht eine klare Sprache im Sinne der Entbürokratisierung und sieht ausdrücklich folgende Punkte vor:

- Abschaffung der Belegausstellungspflicht bis € 35 bei Beibehaltung der Betrugssicherheit („Verkettung“) sowie Einführung eines digitalen Belegs als Alternative,
- dauerhafte Verankerung der 15-Warenguppen-Regelung,
- Vereinfachung des Wareneingangsbuchs und Fortführung der „Kalte-Hände-Regelung“.

Das Regierungsprogramm wurde von den Koalitionspartnern gemeinsam beschlossen - als Ausdruck politischer Verantwortung und Basis des Vertrauens der Wirtschaft in die Regierung. Wenn vereinbarte Maßnahmen nicht umgesetzt oder verzögert werden, wird dieses Vertrauen spürbar erschüttert.

Gerade in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten brauchen die Unternehmen Rechts- und Planungssicherheit. Viele Handelsbetriebe haben auf die im Regierungsprogramm zugesagte Entlastung vertraut. Dass nun insbesondere die 15-Warenguppen-Regelung nicht ins Dauerrecht überführt wird - obwohl sie mit Jahresende ausläuft - sorgt für erhebliche Verunsicherung. Tausende Betriebe stehen vor der Herausforderung, mitten im Weihnachtsgeschäft neue Kassensysteme anzuschaffen oder ihre bestehenden Systeme kurzfristig umzurüsten.

Dies ist weder praxistauglich noch wirtschaftlich zumutbar. Die Unternehmen sind auf eine flächendeckende technische Umsetzung durch die Kassenhersteller angewiesen. Sollte die 15-Warengruppen-Regelung ohne Übergangslösung auslaufen, stünden viele Betriebe vor dem Problem, keine gesetzeskonforme Registrierkasse zur Verfügung zu haben. Ein Auslaufen der Regelung ohne Übergangslösung würde in der Folge zu betriebswirtschaftlichen Nachteilen, Umsatzeinbußen und letztlich auch zu Steuerausfällen führen. Angesichts der angespannten Budgetsituation kann es nicht im Interesse des Finanzministeriums liegen, Unternehmen in eine solche Lage zu bringen.

Die BSH fordert daher, dass die im Regierungsprogramm verankerten Entbürokratisierungsmaßnahmen - insbesondere die unbefristete Verlängerung der 15-Warengruppen-Regelung und die Anpassung der „Kalte-Hände-Regelung“ - rasch und unabhängig von politischen Zusatzforderungen umgesetzt werden.

In diesem Zusammenhang möchten wir ausdrücklich betonen, dass wir eine Kopplung dieser Maßnahmen an die Einführung einer Beleglotterie ablehnen. Die Beleglotterie ist nicht Teil des Regierungsprogramms und darf nicht als Vorbedingung für die Umsetzung dringend notwendiger Vereinfachungen dienen. Sie kann als ergänzende Maßnahme zu dem Entfall der Belegausdruckspflicht betrachtet werden, darf jedoch keinesfalls den Fortschritt im Registrierkassenpaket blockieren.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüße



Mag. Iris Thalbauer

Geschäftsführerin