
11646 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Bundesrates

Bericht

des Finanzausschusses

über den Beschluss des Nationalrates vom 16. Juni 2025 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Normverbrauchsabgabegesetz, das Bundesimmobiliengesetz, die Reisegebührenvorschrift 1955 und das Bundesgesetz über die Förderung von Handwerkerleistungen geändert werden

Im Zuge seiner Beratungen über die Regierungsvorlage betreffend ein Budgetbegleitgesetz 2025 hat der Budgetausschuss des Nationalrates am 3. Juni 2025 auf Antrag der Abgeordneten Andreas Ottenschläger, Kai Jan Krainer und MMag. Markus Hofer beschlossen, dem Nationalrat gemäß § 27 Abs. 1 Geschäftsordnungsgesetz einen Selbständigen Antrag vorzulegen, der jeweils Änderungen zum Normverbrauchsabgabegesetz, zum Bundesimmobiliengesetz, zur Reisegebührenvorschrift 1955 und zum Bundesgesetz über die Förderung von Handwerkerleistungen zum Gegenstand hat.

Dieser dem gegenständlichen Beschluss des Nationalrates zugrundeliegende Antrag war wie folgt begründet:

„Zu Art 1 (Änderung des Normverbrauchsabgabegesetzes)

Zu Z 1 bis 5 (§ 2 Abs. 1 Z 3 und 4, § 6 Abs. 3, 5, 6 Z 2, Abs. 7 und 8):

Auf Grundlage des Regierungsprogramms soll der Anwendungsbereich der Normverbrauchsabgabe (NoVA) auf Kraftfahrzeuge beschränkt werden, die der Personenbeförderung dienen. Als gezielte standortpolitische Maßnahme zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts sollen Kraftfahrzeuge, die hauptsächlich zur Güterbeförderung bestimmt sind, nicht mehr von der NoVA erfasst werden.

Bis 1. Juli 2021 unterlagen der NoVA ausschließlich Personenkraftwagen und andere hauptsächlich zur Personenbeförderung bestimmte Kraftfahrzeuge, wobei die Einordnung anhand der Kombinierten Nomenklatur (Zolltarifarische Einordnung) erfolgte. Mit 1. Juli 2021 (BGBl. I Nr. 18/2021) wurden zusätzlich auch Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung bis einschließlich 3.500 Kilogramm zulässige Gesamtmasse (Klasse N1) in den Anwendungsbereich der NoVA aufgenommen. Gleichzeitig wurde aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung für die Einordnung der Kraftfahrzeuge auf die kraftfahrrechtliche Klasseneinteilung gemäß § 3 Kraftfahrgesetz 1967 bzw. der Verordnung (EU) 2018/858 umgestellt. Die NoVA soll nunmehr auf den ursprünglichen Anwendungsbereich vor dem 1. Juli 2021 zurückgeführt werden. Die Anknüpfung des Anwendungsbereiches der NoVA an die kraftfahrrechtliche Einordnung soll zur Prävention von Auslegungsproblemen im Vollzug und aus Gründen der ursprünglich intendierten Verwaltungsvereinfachung beibehalten werden. Dadurch ergibt sich allerdings ein umfangreicherer Regelungsbedarf.

Bei Kraftfahrzeugen der Klasse N1 handelt es sich nach der kraftfahrrechtlichen Einordnung um Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 Kilogramm. Allerdings lässt die der Einordnung in Fahrzeugklassen zugrundeliegende EU-Verordnung (Verordnung (EU) 2018/858) den Fahrzeugherstellern einen gewissen Spielraum bei der Einordnung in die Klassen M1 oder N1. Demnach sollen Kraftfahrzeuge, die nicht in die Klasse M1 eingeordnet sind, aber mehr als drei Sitzplätze haben, grundsätzlich weiterhin in den Anwendungsbereich der NoVA fallen, um die Rückkehr zum ursprünglichen Zustand vor dem 1. Juli 2021 und eine verfassungskonforme Gleichbehandlung sicherzustellen. Dies betrifft insbesondere Kleinbusse und ähnliche Kraftfahrzeuge. Hier erscheint eine Gleichbehandlung mit vergleichbaren

Kraftfahrzeugen der Klasse M1 („Family Vans“) notwendig. Durch die Begrenzung auf Kraftfahrzeuge mit weniger als zehn Sitzplätzen soll klargestellt werden, dass Omnibusse (Autobusse, Klasse M2 und M3) weiterhin keinesfalls erfasst sind. Durch das Abstellen auf die Anzahl der Sitzplätze soll eine gesetzliche Vermutung festgelegt werden, die aufgrund eines einfachen und augenscheinlichen Kriteriums getroffen wird. Um zu gewährleisten, dass jene Kraftfahrzeuge mit mehr als drei Sitzplätzen, bei denen die Eigenschaft als Kraftfahrzeug zur Güterbeförderung überwiegt, nicht der NoVA unterliegen, sollen - ähnlich wie auch bereits nach der Rechtslage vor dem 1. Juli 2021 - Ausnahmen geschaffen werden. Dabei sollen, differenziert nach der Aufbauart des Kraftfahrzeugs, bestimmte augenscheinliche Fahrzeugeigenschaften, wie beispielsweise eine klimadichte Trennwand, eine Ladefläche von der Art eines Lastkraftwagens oder das Längenverhältnis der Ladefläche zum Radstand, als Abgrenzungskriterien herangezogen werden. Diese sollen sich sowohl an der EuGH- und VwGH-Judikatur als auch an kraftfahrrechtlichen Vorschriften orientieren, aber aus Verwaltungsvereinfachungsgründen möglichst pauschal festgelegt werden. Das Vorhandensein von Fahrzeugassistsystemen, die der Verkehrssicherheit dienen, stehen dem Kriterium der einfachen Ausstattung nicht entgegen. Diese Ausnahmen sollen nicht im Wege der Vergütung der NoVA erfolgen, sondern sollen bereits im Rahmen des steuerbaren Vorganges berücksichtigt werden, weshalb sie in der Definition der Kraftfahrzeuge aufgenommen wurden.

Da nunmehr nur Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung von der NoVA umfasst sein sollen, sollen auch die Tarifbestimmungen gemäß § 6 Abs. 3 und 5 für Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung (Klasse N1) sowie die Bezüge auf § 6 Abs. 3 in Abs. 7 entfallen. Aus diesem Grund sollen auch die Verweise auf Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung (Klasse N1) gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 in § 6 Abs. 6 Z 2 und Abs. 8 entfallen.

Zu Z 6 (§ 15 Abs. 27):

Die Änderungen sollen mit 1. Juli 2025 in Kraft treten und damit auf NoVA-Tatbestände Anwendung finden, die nach dem 30. Juni 2025 verwirklicht werden.

Es soll außerdem eine Evaluierung hinsichtlich der politischen Zielsetzung einer Befreiung von „Handwerkerautos“ sowie der budgetären Effekte und der Steuerungswirkung vorgesehen werden.

Zu Art 2 (Änderung des Bundesimmobiliengesetzes)

Im Hinblick auf den Umstand, dass der Bund oder die in die Mietverhältnisse des Bundes eingetretenen Rechtsträger bereits seit rund 33 Jahren im Rahmen der „Mietverhältnisse auf Grundlage der Fruchtnießung gemäß BIG-Gesetz, BGBL. Nr. 419/1992“ oder seit mittlerweile 24 Jahren auf Grundlage des „Generalmietvertrages“ dauernde, verlässliche Hauptmietner von Objekten der Bundesimmobiliengesellschaft mbH oder von Gesellschaften sind, die unmittelbar oder mittelbar zu 100 vH im Eigentum der Bundesimmobiliengesellschaft mbH stehen, soll eine spezielle gesetzliche Grundlage für die Aussetzung der bevorstehenden Mietzinsanpassungen zum 1. Jänner 2026 geschaffen werden. Zu diesem Zweck wird gesetzlich festgelegt, dass als Ausgangsbasis für die zukünftige Berechnung der Wertsicherung der für Jänner 2026 beziehungsweise Juni 2026 zu entrichtenden Hauptmieten die für diese Monate verlautbarten Indexzahlen der vereinbarten Verbraucherpreisindizes dienen. In die Wertsicherungsvereinbarungen wird ansonsten nicht eingegriffen.

Auf Grundlage zur Veröffentlichung geeigneter Unterlagen der Bundesimmobiliengesellschaft mbH aus Daten des Geschäftsberichtes 2024 beträgt der einmalige Effekt der bevorstehenden Aussetzung der Wertsicherung rund xxx % vom erzielten Gesamtmieterlös volumen im Jahr 2024 von rund 1.170 Mio. Euro. Dabei wurde zur Berechnung nur der Anteil der Mietverhältnisse im Sinne des § 19 des Bundesimmobiliengesetzes herangezogen.

Abs. 1 legt grundsätzlich fest, dass für die Jahre 2026, anstelle der bisher vereinbarten Wertsicherungsbasis, eine neue Ausgangsbasis gesetzlich normiert wird.

Abs. 2 legt die für den Monat Jänner 2026 verlautbarte Indexzahl des Verbraucherpreisindex 1996 für die Indexierung der Mietverhältnisse nach § 19 Abs. 1 für das Jahr 2026 als neue Ausgangsbasis fest.

Abs. 3 legt die für den Monat Juni 2026 verlautbarte Indexzahl des Verbraucherpreisindex 1986 für die Indexierung der Mietverhältnisse gemäß § 19 Abs. 3 für das Jahr 2026 als neue Ausgangsbasis fest.

Abs. 4 erweitert den Anwendungsbereich auch auf die Rechtsnachfolger des Bundes und der Bundesimmobiliengesellschaft mbH in Mietverhältnissen nach § 19 Abs. 1 und 3.

Zu Art 3 (Änderung der Reisegebührenvorschrift 1955)**Zu § 10 Abs. 3 und 5 RGV 1955:**

Mit dem Progressionsabgeltungsgesetz 2025, BGBl. I Nr. 144/2024, wurde die besondere Entschädigung („amtliches Kilometergeld“) aufgrund der gestiegenen Spritpreise und Erhaltungskosten auf 0,50 € erhöht. Zur Verwaltungsvereinfachung wurden gleichzeitig dieselben Sätze auch für Motorfahrräder sowie Motorräder eingeführt. Ebenso wurde das Kilometergeld für die Benützung des eigenen Fahrrades auf 0,50 € erhöht. Im Sinne einer sparsamen, wirtschaftlichen und zweckmäßigen Verwaltung und folgend dem Regierungsprogramm unterscheidet die besondere Entschädigung wieder zwischen Personen- und Kombinationskraftwagen sowie Motorfahrräder und Motorräder, wobei für letztere ein Betrag von 0,25 € festgesetzt wird. Das Kilometergeld für die Benützung von Fahrrädern soll ebenso 0,25 € betragen.

Zu § 77 Abs. 46 RGV 1955:

Es wird das Inkrafttreten geregelt.

Zu Art. 4 (Änderung des Bundesgesetzes über die Förderung von Handwerkerleistungen)

Hauptpunkt der beabsichtigten Novelle ist die Erweiterung des Leistungserbringers auf Unternehmen mit Sitz oder Niederlassung innerhalb der Europäischen Union oder des EWR. Diesbezüglich gab es aufgrund einer Beschwerde insbesondere der Handwerkskammer für München und Oberbayern einen schriftlichen Austausch zwischen der Europäischen Kommission und der Republik Österreich. Um den europarechtlichen Bedenken wegen eines Verstoßes gegen die primärrechtlich festgelegte Dienstleistungsfreiheit zu begegnen, soll § 2 Abs. 2 entsprechend novelliert werden.

Ein Zusammenhang mit dem Budgetbegleitgesetz 2025 besteht insofern, da der Handwerkerbonus eine budgetwirksame Maßnahme darstellt. Die Anpassungen im Budgetbegleitgesetz 2025 gewährleisten Rechtssicherheit für die Förderwerber und die ausführenden Stellen.

Zu Z 1:

Um unionsrechtliche Bedenken auszuräumen, wird festgelegt, dass der Leistungserbringer ein Unternehmen mit Sitz oder Niederlassung innerhalb der Europäischen Union oder des EWR sein muss.

Zu Z 2:

Es handelt sich um eine terminologische Anpassung.

Zu Z 3:

Es erfolgt eine Anpassung der Fördervoraussetzungen des Förderwerbers.

Zu Z 4:

Es handelt sich um eine terminologische Anpassung.

Zu Z 5:

Es werden Anpassungen entsprechend den durch die Bundesministeriengesetz-Novelle 2025 erfolgten Änderungen festgelegt.

Zu Z 6:

§ 6 Abs. 2 Z 5 kann entfallen, da § 13 des Buchhaltungsgesetzes regelt, dass der vom Bundesminister festgestellte Jahresabschluss in den Bundesrechnungsabschluss aufzunehmen und beim Firmenbuch einzureichen ist.

Zu Z 7:

Es werden Anpassungen entsprechend den durch die Bundesministeriengesetz-Novelle 2025 erfolgten Änderungen festgelegt.

Zu Z 8:

§ 6 Abs. 7 kann entfallen, da die Kontrolle der Abwicklungsstelle durch den Rechnungshof bereits durch § 6 Abs. 6 geregelt wird.

Zu Z 9:

Es handelt sich um eine grammatische Anpassung.

Zu Z 10:

Es wird eine Anpassung entsprechend den durch die Bundesministeriengesetz-Novelle 2025 erfolgten Änderungen festgelegt.

Zu Z 11:

Es handelt sich um eine Präzisierung des Begriffs der Meldebehörden.

Zu Z 12:

Es handelt sich um eine Anpassung der betreffenden Datenverarbeitungsbefugnis der Abwicklungsstelle sowie um eine terminologische Ausbesserung.

Zu Z 13:

Es handelt sich um eine Präzisierung des Begriffs der Unternehmen.

Zu Z 14:

Es werden Anpassungen entsprechend den durch die Bundesministeriengesetz-Novelle 2025 erfolgten Änderungen festgelegt.

Zu Z 15:

Die Vollzugsklausel muss angepasst werden, da zukünftig hauptsächlich der Bundesminister für Wirtschaft, Energie und Tourismus das Gesetz vollziehen soll.“

Ein im Zuge der Debatte im Plenum des Nationalrates eingebrachter und beschlossener Abänderungsantrag wurde wie folgt begründet:

„Das Kriterium der einfachen Ausstattung soll sich auf Kraftfahrzeuge mit ausschließlich nach hinten klappbarer Bordwand beziehen.

Liegt für Kraftfahrzeuge ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag vor, der vor dem 1. Juli 2025 abgeschlossen wurde, besteht die Möglichkeit die derzeit geltenden Regelungen weiter anzuwenden, wenn der für die Entstehung der Abgabenschuld maßgebende Vorgang nach § 1 Z 1 oder Z 2 zwar nach dem 30. Juni 2025, jedoch vor dem 31. Dezember 2025 liegt. Damit soll sichergestellt werden, dass eine Lieferverzögerung von Kraftfahrzeugen, deren Kaufentscheidung vor Bekanntwerden der Änderungen des Normverbrauchsabgabegesetzes getroffen wurde nicht zu einer unerwarteten nachträglichen Änderung der Besteuerung führt.“

Der Finanzausschuss hat den gegenständlichen Beschluss des Nationalrates in seiner Sitzung am 24. Juni 2025 in Verhandlung genommen.

Berichterstatter im Ausschuss war Bundesrat Dr. Manfred **Mertel**.

An der Debatte beteiligte sich das Mitglied des Bundesrates Michael **Bernard**.

Bei der Abstimmung wurde mehrstimmig beschlossen, gegen den Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben (dafür: V, S, dagegen: F).

Zum Berichterstatter für das Plenum wurde Bundesrat Dr. Manfred **Mertel** gewählt.

Der Finanzausschuss stellt nach Beratung der Vorlage mehrstimmig den **Antrag**, gegen den vorliegenden Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Wien, 2025 06 24

Dr. Manfred Mertel

Berichterstatter

Christian Fischer

Vorsitzender