



# Ein struktureller Wandel im österreichischen Gebrauchtwagenmarkt

Auswirkungen der NoVA-Reform 2026 auf Restwerte,  
Angebotsdynamiken und Marktsegmentierung bis 2030

Eine regulatorische  
Veränderung mit  
grundlegenden  
Marktwirkungen.

Die eingeschränkte  
Exportfähigkeit dürfte  
den Angebotsdruck  
im Inland erhöhen  
und die Divergenz der  
Restwerte zwischen  
Fahrzeugsegmenten  
verstärken.

Die österreichische Normverbrauchsabgabe (NoVA) stellt einen zentralen Bestandteil der nationalen Fahrzeugbesteuerung dar. Als einmalige Zulassungsabgabe, die primär an den CO<sub>2</sub>-Ausstoß eines Fahrzeugs gekoppelt ist, beeinflusst sie sowohl die Preisbildung als auch die Marktdynamiken entlang des gesamten Fahrzeuglebenszyklus.

Mit der Reform zum 1. Juli 2026 wird das System der NoVA-Rückvergütung grundlegend verändert. Künftig ist eine Rückerstattung bei Export nur noch möglich, wenn seit der Erstzulassung des Fahrzeugs weniger als 48 Monate vergangen sind. Nach Ablauf dieser Frist verbleibt die ursprünglich entrichtete NoVA dauerhaft im Fahrzeugwert.

Historisch war der österreichische Gebrauchtwagenmarkt eng in die innereuropäischen Exportströme eingebunden. Dadurch konnte ein wesentlicher Teil des Angebotsüberschusses im Ausland absorbiert werden. Die Einschränkung dieses Kanals reduziert die Marktabflüsse und erhöht den Angebotsdruck im Inland.

Gleichzeitig ist der Effekt nicht strikt linear zu interpretieren. Sinkende Inlandspreise könnten die Exportfähigkeit teilweise wiederherstellen, während niedrigere Preisniveaus die Inlandsnachfrage stimulieren können. Der Gesamteffekt hängt somit von der Preiselastizität der Nachfrage sowie von der Anpassungsfähigkeit des Marktes ab.

Wie Yoann Taitz, Regional Head of Forecast and Market Expert bei Indicata Global, erklärt:

“Die NoVA-Reform 2026 stellt einen strukturellen Wandel im österreichischen Gebrauchtwagenmarkt dar. Durch die eingeschränkte Exportfähigkeit älterer Fahrzeuge steigt die Wahrscheinlichkeit eines Angebotsüberhangs im Inland, was zu einem nachhaltigen Druck auf die Restwerte führt – insbesondere in preissensitiven Segmenten.”

### Marktumfeld und zentrale Kennzahlen

Zur Bewertung der Auswirkungen der Reform sind mehrere strukturelle Faktoren zu berücksichtigen.

In Österreich werden jährlich rund 250.000 bis 300.000 Pkw neu zugelassen. Ein erheblicher Anteil dieser Fahrzeuge – insbesondere aus Flotten- und Leasingverträgen – gelangt nach drei bis vier Jahren wieder auf den Gebrauchtwagenmarkt.

Die NoVA kann mehrere tausend Euro pro Fahrzeug betragen, insbesondere bei emissionsstärkeren Modellen. Gleichzeitig ist der österreichische Markt traditionell stark in europäische Exportströme integriert, insbesondere in Richtung Zentral- und Osteuropa.

Diese Exportströme fungieren als Ausgleichsmechanismus, indem sie Angebotsüberschüsse in externe Märkte verlagern. Bereits eine teilweise Einschränkung dieses Mechanismus kann daher erhebliche Auswirkungen auf das Marktgleichgewicht haben.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass auch leichte Nutzfahrzeuge (LCV), die im Zeitraum vom 1. Juli 2021 bis 1. Juli 2025 der NoVA unterlagen, von der Reform unter denselben Exportbedingungen betroffen sind. Der Volumeneffekt ist geringer als bei Pkw, erweitert jedoch den Anwendungsbereich der Reform.



### Die NoVA im europäischen Kontext

Die Normverbrauchsabgabe stellt im europäischen Vergleich eine Besonderheit dar. Während viele Länder laufende Steuern auf Fahrzeugbesitz oder -nutzung erheben, konzentriert Österreich einen wesentlichen Teil der steuerlichen Belastung auf den Zeitpunkt der Erstzulassung.

Die Höhe der Abgabe richtet sich primär nach den CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß WLTP. Fahrzeuge mit höheren Emissionen unterliegen progressiven Steuersätzen, während Elektrofahrzeuge aufgrund ihrer Emissionen von null Gramm vollständig von der NoVA befreit sind.

Dieses System führt einerseits zu höheren Anschaffungskosten bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und schafft andererseits einen strukturellen Vorteil für Elektrofahrzeuge.

Die bisherige Möglichkeit der NoVA-Rückvergütung beim Export verhinderte eine dauerhafte Entkopplung des österreichischen Marktes vom europäischen Preisniveau.

### Reform zum 1. Juli 2026

Die Reform führt eine klare zeitliche Begrenzung der Rückvergütung ein. Eine Rückerstattung ist künftig nur noch innerhalb von 48 Monaten nach Erstzulassung möglich. Aus ökonomischer Sicht entsteht dadurch ein struktureller Wettbewerbsnachteil für Fahrzeuge, die diese Altersgrenze überschreiten. Dieser Effekt ist jedoch nicht absolut, da Preisanpassungen in bestimmten Segmenten weiterhin Exportaktivitäten ermöglichen können.

Entscheidend ist, dass die Effizienz des Exportkanals als Ausgleichsmechanismus deutlich reduziert wird.

Zusätzlich wird eine anteilig gestaffelte NoVA-Berechnung für Fahrzeuge eingeführt, die aus EU-/EWR-Ländern für eine vorübergehende Nutzung von bis zu 48 Monaten nach

Österreich überlassen werden. Diese Regelung beeinflusst zwar die steuerliche Behandlung importierter Fahrzeuge, dürfte jedoch keinen wesentlichen Einfluss auf die übergeordneten Marktdynamiken haben.

Darüber hinaus ist für die Rückerstattung der NoVA bei Exporten ein Gutachten erforderlich, sofern der Rückerstattungsbetrag 5.000 € übersteigt. Dies führt insbesondere bei höherwertigen Fahrzeugen zu zusätzlichem administrativem Aufwand und kann die Effizienz von Exportprozessen beeinflussen.

### Quantifizierte Beispielrechnung

Zur Veranschaulichung der Auswirkungen wird ein vereinfachtes Beispiel betrachtet.

Ein Fahrzeug der Mittelklasse wird in Österreich zu einem Neupreis von 35.000 € erworben, wobei eine NoVA von 4.000 € enthalten ist (ca. 11 % des Gesamtpreises).

Vor der Reform konnte nach fünf Jahren eine teilweise Rückvergütung von etwa 1.500 € bis 2.000 € erzielt werden. Nach der Reform entfällt diese Rückvergütung vollständig, wodurch ein Preisnachteil von etwa 7 % bis 10 % entsteht.

Ein solcher Unterschied ist ausreichend, um die Attraktivität im Export deutlich zu reduzieren oder entsprechende Preisabschläge erforderlich zu machen. In vielen Fällen führt dies zu einer stärkeren Ausrichtung auf den Inlandmarkt.

Zur weiteren Einordnung können zwei zusätzliche Beispiele betrachtet werden.

Bei leichten Nutzfahrzeugen (LCV), die zwischen 2021 und 2025 der NoVA unterlagen, ist die relative Steuerbelastung in der Regel geringer. Entsprechend fällt auch der Effekt des Wegfalls der Rückvergütung moderater aus, wenngleich die Richtung des Effekts identisch bleibt.

Im Premiumsegment hingegen können Fahrzeuge mit hohen Emissionen deutlich höhere NoVA-Sätze aufweisen – in Einzelfällen bis zu rund 60 % (auf Basis der Regelung bei Erstzulassung im Jahr 2022), wobei zusätzlich ein Malus zur Anwendung kommen kann. Seitdem wurden die steuerlichen Parameter weiter verschärft. In solchen Fällen stellt die steuerliche Komponente einen erheblichen Anteil des Fahrzeugwerts dar. Die fehlende Rückerstattungsmöglichkeit kann daher zu deutlich größeren Preisunterschieden führen, die Exportfähigkeit erheblich einschränken und den Preisdruck im Inland zusätzlich verstärken.



### Marktmodell

Der österreichische Gebrauchtwagenmarkt lässt sich als Zusammenspiel von Zuflüssen, Abflüssen und Inlandsnachfrage beschreiben.

Die Zuflüsse ergeben sich aus Neuzulassungen und Leasingrückläufern. Die Abflüsse erfolgen primär über Exportmärkte.

Die Inlandsnachfrage ist relativ stabil, reagiert jedoch auf Preisveränderungen. Sinkende Preise können zu einer steigenden Nachfrage und zu Substitutionseffekten führen.

Wie Yoann Taitz hervorhebt:

“Die zentrale Frage ist nicht, ob das Angebot steigt, sondern wie effizient der Markt dieses zusätzliche Angebot absorbieren kann. Preisanpassungen allein dürften kurzfristig nicht ausreichen, um ein Gleichgewicht herzustellen.”

Die Reform wirkt direkt auf den Exportkanal und reduziert die Abflüsse, wodurch das Angebot im Inland steigt. Dieser Effekt ist besonders in Segmenten mit bereits strukturell hohen Volumina relevant, insbesondere im Bereich der 4- bis 8-jährigen Fahrzeuge.

Wie Andreas Steinbach, Head of Indicata Austria, betont:

“Aus lokaler Marktsicht wird die Einschränkung der Exportmöglichkeiten die bestehenden Angebotsüberhänge weiter verstärken, insbesondere im Segment der 4- bis 8-jährigen Fahrzeuge, in dem die Volumina bereits strukturell hoch sind.”

### Restwertentwicklung

Die Restwerte werden durch eine Vielzahl von Faktoren bestimmt, wobei das Verhältnis von Angebot und Nachfrage die zentrale Rolle spielt.

Ein steigendes Angebot bei stabiler Nachfrage führt zu Preisdruck, auch wenn Anpassungsmechanismen diesen Effekt teilweise abfedern können.

Bestehende Trends wie steigende Leasingrückläufer und längere Nutzungsdauern verstärken diese Entwicklung zusätzlich.

### Szenarien bis 2030

Im Basisszenario führt ein moderater Anstieg des Angebots zu einer schrittweisen Erosion der Restwerte, insbesondere im Segment der vier- bis achtjährigen Fahrzeuge.

In einem ungünstigeren Szenario kann ein struktureller Angebotsüberhang entstehen, der zusätzliche Preisrückgänge von 5 bis 10 Prozentpunkten zur Folge haben könnte.

Umgekehrt könnte eine erfolgreiche Anpassung der Marktteilnehmer diese Effekte abmildern.

### Elektrofahrzeuge

Elektrofahrzeuge nehmen eine Sonderstellung ein, da sie von der NoVA befreit sind und somit keinen direkten steuerlichen Nachteil im Export aufweisen.

Gleichzeitig stehen sie vor anderen Herausforderungen, insbesondere durch technologischen Fortschritt und steigende Angebotsvolumina.

Auch in diesem Segment ist daher mit Druck auf die Restwerte zu rechnen.

### Marktsegmentierung

Die Reform dürfte zu einer stärkeren Segmentierung nach Fahrzeugalter führen. Jüngere Fahrzeuge bleiben exportfähig, während ältere Fahrzeuge stärker vom Inlandsmarkt abhängig werden.

Dies führt zu zunehmenden Preisunterschieden zwischen den Segmenten.

### Risiken und Unsicherheiten

Mehrere Faktoren können das Ausmaß der Auswirkungen beeinflussen, darunter die Preiselastizität der Nachfrage, die Anpassungsfähigkeit der Exportkanäle, regulatorische Entwicklungen sowie die strategischen Reaktionen der Marktteilnehmer.

Diese Faktoren führen zu Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren Marktentwicklung.

### Strategische Implikationen

Die Reform erfordert Anpassungen entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette. Händler müssen ihre Bestandsstrategien anpassen, Leasinggesellschaften ihre Restwertannahmen überdenken und Hersteller ihre Remarketing-Strategien sowie Vertriebskanäle optimieren.

Darüber hinaus führt die Reform zu einer erhöhten operativen Komplexität bei grenzüberschreitenden Transaktionen.

Wie René Buzek, Managing Director Autorola Austria, betont:

“In der Praxis werden Exportprozesse komplexer und erfordern eine höhere operative Disziplin, insbesondere bei höherwertigen Fahrzeugen mit strengeren Compliance-Anforderungen.”

Diese zusätzliche Komplexität unterstreicht die Notwendigkeit einer strukturierteren Steuerung von Fahrzeugbeständen und Vermarktungsprozessen sowie einer kontinuierlichen Marktbeobachtung im Hinblick auf Restwerte und Forecasts.

Wie Yoann Taitz hervorhebt:

“Für Marktteilnehmer handelt es sich nicht nur um ein Preisproblem, sondern um einen strukturellen Wandel, der Anpassungen in der Asset-Steuerung, im Remarketing und in den Restwertannahmen erfordert.”



## Fazit

Die NoVA-Reform stellt eine strukturelle Transformation des österreichischen Gebrauchtwagenmarktes dar. Durch die Einschränkung der Rückvergütung beim Export werden bestehende Marktmechanismen nachhaltig verändert.

Während die Richtung der Auswirkungen klar ist, hängt deren konkrete Ausprägung von der Anpassungsfähigkeit der Marktteilnehmer ab. In diesem Umfeld wird strategische Flexibilität zu einem entscheidenden Wettbewerbsfaktor bis 2030.

Weitere Informationen  
über B2B-Markttrends  
finden Sie unter:

<https://indicata.com/market-watch/>

