

An aerial photograph showing a white car parked on a paved road. To the left of the road is a large, textured stone wall. The car is positioned in the center of the frame, facing towards the right. The road surface is a light grey color, and the stone wall is composed of large, irregular grey stones.

# Un tournant structurel du marché de l'occasion en Autriche

Impact de la réforme NoVA 2026 sur les valeurs résiduelles,  
les dynamiques d'offre et la segmentation du marché à  
horizon 2030

Une évolution réglementaire qui redéfinit les équilibres du marché.

La réduction des possibilités d'export devrait accentuer la pression sur l'offre domestique et accélérer la divergence des valeurs résiduelles entre segments.

La Normverbrauchsabgabe (NoVA) constitue un pilier du système fiscal automobile autrichien. En tant que taxe unique appliquée lors de l'immatriculation des véhicules particuliers et indexée principalement sur les émissions de CO<sub>2</sub>, elle influence directement les prix d'acquisition et structure les dynamiques de marché tout au long du cycle de vie des véhicules.

La réforme entrant en vigueur au 1er juillet 2026 introduit une modification fondamentale du mécanisme de restitution de la taxe. Désormais, la NoVA ne pourra être remboursée lors de l'exportation que si le véhicule a été immatriculé en Autriche pendant moins de 48 mois. Au-delà de ce seuil, la taxe acquittée restera définitivement intégrée dans la valeur du véhicule, y compris en cas de revente à l'étranger.

Cette évolution modifie en profondeur les mécanismes d'ajustement du marché. Jusqu'à présent, le marché autrichien de l'occasion était étroitement intégré aux flux d'export intra-européens, permettant d'absorber une part significative de l'offre excédentaire et de maintenir une convergence des prix avec les marchés voisins.

Historiquement, le marché autrichien de l'occasion était étroitement intégré aux flux d'export intra-européens, permettant d'absorber une partie significative de l'offre excédentaire. La restriction de ce canal réduit les sorties du marché et accentue la pression sur l'offre domestique.

Toutefois, l'impact n'est pas strictement linéaire. Une baisse des prix domestiques peut partiellement restaurer la compétitivité à l'export, tandis que des niveaux de prix plus attractifs peuvent stimuler la demande. L'effet global dépendra donc de l'élasticité de la demande et de la capacité d'adaptation du marché.

Comme l'explique Yoann Taitz, Regional Head of Forecast and Market Expert chez Indicata Global:

“La réforme NoVA 2026 introduit un véritable tournant structurel du marché de l'occasion en Autriche. En réduisant la flexibilité à l'export des véhicules plus anciens, elle accroît la probabilité d'un excès d'offre domestique et exerce une pression durable sur les valeurs résiduelles, en particulier dans les segments sensibles au prix.”

### Contexte de marché et principaux ordres de grandeur

Afin d'évaluer l'ampleur des impacts de la réforme, plusieurs indicateurs clés doivent être pris en compte.

En Autriche, environ 250 000 à 300 000 véhicules particuliers sont immatriculés chaque année. Une part significative de ces véhicules, notamment issus de flottes et de contrats de leasing, revient sur le marché de l'occasion après trois à quatre ans.

La NoVA peut représenter plusieurs milliers d'euros par véhicule, en particulier pour les modèles à fortes émissions. Par ailleurs, le marché autrichien est historiquement fortement intégré aux flux d'export intra-européens, notamment vers l'Europe centrale et orientale. Même une perturbation partielle de ce mécanisme est donc susceptible d'avoir des conséquences significatives sur l'équilibre offre-demande.

Il convient également de noter que les véhicules utilitaires légers (LCV), soumis à la NoVA entre le 1er juillet 2021 et le 1er juillet 2025, sont également concernés par la réforme selon les mêmes conditions d'export. Bien que les volumes soient inférieurs à ceux des véhicules particuliers, cela élargit le périmètre de la réforme.



### La NoVA dans le contexte européen

La Normverbrauchsabgabe constitue une spécificité dans le paysage fiscal européen. Contrairement à de nombreux pays qui privilégient une fiscalité récurrente liée à la détention ou à l'usage des véhicules, l'Autriche concentre une part importante de la charge fiscale au moment de l'immatriculation.

Le niveau de taxation dépend principalement des émissions de CO<sub>2</sub> mesurées selon le cycle WLTP. Les véhicules fortement émetteurs sont soumis à des taux progressifs, tandis que les véhicules électriques bénéficient d'une exonération complète.

Ce système a pour effet d'augmenter le prix d'acquisition des véhicules thermiques tout en conférant un avantage structurel aux véhicules électriques.

Jusqu'à présent, la possibilité de remboursement de la NoVA lors de l'export permettait d'éviter une déconnexion durable entre le marché autrichien et les marchés européens.

### Réforme du 1er juillet 2026

La réforme introduit une limitation temporelle claire du mécanisme de restitution de la taxe. Désormais, un remboursement ne sera possible que pour les véhicules exportés dans un délai de 48 mois suivant leur première immatriculation.

D'un point de vue économique, cela crée un désavantage structurel pour les véhicules dépassant ce seuil. Toutefois, cet effet n'est pas absolu, car des ajustements de prix peuvent encore permettre certaines opérations d'export.

Ce qui change fondamentalement est l'efficacité du canal d'export en tant que mécanisme d'équilibrage du marché.

Par ailleurs, la réforme introduit un mécanisme de calcul proratisé et progressif de la NoVA pour les véhicules transférés

en Autriche depuis d'autres pays de l'UE/EEE dans le cadre d'une utilisation temporaire pouvant aller jusqu'à 48 mois. Bien que ce dispositif affecte le traitement fiscal des véhicules entrants, il ne devrait pas modifier de manière significative les dynamiques globales du marché.

En outre, les demandes de remboursement supérieures à 5 000 € nécessitent la production d'un rapport d'expertise. Cette exigence introduit une complexité administrative supplémentaire, en particulier pour les véhicules de plus forte valeur, et peut affecter l'efficacité des processus d'export.

### Illustration économique chiffrée

Afin de mieux appréhender l'ampleur de la réforme, considérons un exemple simplifié représentatif.

Un véhicule thermique de milieu de gamme est acheté neuf en Autriche pour 35 000 €, incluant 4 000 € de NoVA — soit environ 11 % du prix total.

Avant la réforme, une partie de cette taxe — généralement comprise entre 1 500 € et 2 000 € — pouvait encore être récupérée lors d'une exportation après cinq ans. Après la réforme, cette restitution disparaît totalement, entraînant un désavantage de prix de l'ordre de 7 % à 10 %.

Un tel écart est suffisant pour réduire significativement l'attractivité à l'export ou nécessiter des ajustements de prix, conduisant dans de nombreux cas à privilégier une revente sur le marché domestique.

Afin d'illustrer l'étendue des impacts, deux cas complémentaires peuvent être considérés.

Dans le cas des véhicules utilitaires légers (LCV), soumis à la NoVA entre 2021 et 2025, la charge fiscale relative est généralement plus faible. En conséquence, la perte de restitution a un effet plus limité sur la compétitivité à l'export, même si la direction de l'impact reste identique.

À l'autre extrémité du spectre, les véhicules premium à fortes émissions peuvent être soumis à des taux de NoVA nettement plus élevés, pouvant atteindre environ 60 % selon la réglementation applicable lors des premières immatriculations en 2022, avec l'application éventuelle de malus supplémentaires. Depuis, les paramètres fiscaux ont été encore renforcés. Dans ces situations, la composante fiscale peut représenter une part significative de la valeur du véhicule. L'impossibilité de récupérer cette part lors de l'exportation peut ainsi entraîner des écarts de prix nettement plus importants, réduisant fortement la viabilité des exportations et accentuant la pression sur les prix domestiques.



### Modélisation du marché

Le marché autrichien de l'occasion peut être analysé comme l'interaction de trois dynamiques : les flux entrants issus du marché du neuf, les flux sortants via export ou mise hors circulation, et la demande domestique.

Les flux entrants sont principalement déterminés par les immatriculations et les retours de leasing. Les flux sortants reposent historiquement sur les exportations.

La demande domestique, bien que relativement stable, n'est pas totalement inélastique. Une baisse des prix peut stimuler la demande et générer des effets de substitution.

Comme le souligne Yoann Taitz:

“La question centrale n'est pas de savoir si l'offre va augmenter, mais dans quelle mesure le marché sera capable de l'absorber efficacement. Des ajustements de prix seuls pourraient ne pas suffire à rétablir l'équilibre à court terme.”

La réforme agit principalement sur le canal d'export, réduisant les sorties et augmentant l'offre domestique. Cet effet est particulièrement marqué dans les segments où les volumes sont déjà structurellement élevés, notamment sur les véhicules âgés de 4 à 8 ans.

Comme le souligne Andreas Steinbach, Head of Indicata Austria:

“D'un point de vue local, la restriction des flux d'export devrait renforcer les pressions existantes sur l'offre, en particulier dans le segment des véhicules de 4 à 8 ans où les volumes sont déjà structurellement élevés.”

### Formation des valeurs résiduelles

Les valeurs résiduelles dépendent de multiples facteurs, mais l'équilibre entre offre et demande reste déterminant.

Une augmentation de l'offre supérieure à la demande entraîne généralement une pression à la baisse sur les prix, même si ce processus reste dynamique.

Les tendances structurelles existantes, telles que l'augmentation des volumes de leasing et la durée de vie plus longue des véhicules, renforcent cet effet.

### Scénarios à horizon 2030

Dans un scénario central, une croissance modérée de l'offre combinée à une demande stable entraîne une érosion progressive des valeurs résiduelles, notamment sur le segment des véhicules de 4 à 8 ans.

Dans un scénario plus défavorable, caractérisé par une augmentation des retours de leasing et des contraintes durables à l'export, un excès structurel d'offre pourrait apparaître. Dans ce cas, des baisses supplémentaires de 5 à 10 points de pourcentage sont plausibles.

À l'inverse, une adaptation réussie du marché pourrait atténuer ces effets.

### Cas des véhicules électriques

Les véhicules électriques occupent une position particulière. Leur exonération de NoVA supprime le désavantage fiscal à l'export.

Cependant, ils restent exposés à d'autres facteurs de pression, notamment le progrès technologique rapide et l'augmentation de l'offre.

## Segmentation du marché

La réforme devrait renforcer la segmentation selon l'âge des véhicules. Les véhicules récents resteront alignés sur les prix européens, tandis que les plus anciens dépendront davantage du marché domestique.

## Risques et incertitudes

Plusieurs facteurs peuvent influencer l'ampleur des impacts, notamment l'élasticité de la demande, l'adaptation des canaux d'export, les évolutions réglementaires ainsi que les réponses stratégiques des acteurs du marché.

Ces éléments introduisent une incertitude sur la trajectoire du marché.

## Implications stratégiques

La réforme impose des ajustements sur l'ensemble de la chaîne de valeur automobile. Les distributeurs devront adapter leurs stratégies de stock, tandis que les sociétés de leasing devront revoir leurs hypothèses de valeurs résiduelles. Les constructeurs devront renforcer leurs stratégies de remarketing et optimiser leurs canaux de distribution.

Au-delà des considérations stratégiques, la réforme introduit également une complexité opérationnelle accrue dans les transactions transfrontalières.

Comme le souligne René Buzek, Managing Director Autorola Austria:

“En pratique, les processus d'export deviendront plus complexes et nécessiteront une discipline opérationnelle accrue, en particulier pour les véhicules de plus forte valeur soumis à des exigences de conformité plus strictes.”

Cette complexité supplémentaire souligne la nécessité d'une gestion plus structurée des stocks de véhicules et des processus de remarketing, ainsi que d'un suivi continu du marché en matière de valeurs résiduelles et de prévisions.

Comme le rappelle Yoann Taitz:

“Pour les acteurs du marché, il ne s'agit pas seulement d'un enjeu de prix, mais d'un changement structurel nécessitant une adaptation des stratégies de gestion d'actifs, de remarketing et des hypothèses de valeurs résiduelles.”



## Conclusion

La réforme de la NoVA constitue une transformation structurelle du marché autrichien de l'occasion. En limitant les possibilités de remboursement à l'export, elle modifie les mécanismes d'équilibrage du marché.

Si la direction des effets est claire, leur ampleur dépendra de la capacité d'adaptation du marché. Dans ce contexte, la flexibilité stratégique constituera un facteur clé de différenciation à horizon 2030.

Pour en savoir plus sur les  
tendances du marché B2B,  
veuillez consulter:

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

