

Evaluierungsbericht 2026 gemäß § 15 Abs. 27 NoVAG

Ausnahme von Kfz zur Güterbeförderung („Handwerkerfahrzeuge“) von der
Normverbrauchsabgabe

Inhalt

Management Summary	3
1. Datenbasis und Evaluierungslogik	6
2. Rechtliche Rahmenbedingungen	7
3. Historische Einordnung der Neuzulassungszahlen	9
4. Entwicklung der Herstellerpreise und Entlastungswirkung	13
5. Strukturelle Befunde der Klasse N1	15
5.1. Zusammensetzung Klasse N1	15
5.2. Sitzplatzstruktur in der Klasse N1	16
5.3. Zeitliche Entwicklung der untersuchten N1-Fälle	18
6. Branchenstruktur und Zielgruppenwirkung	21
7. Vollzugs und Abgrenzungsfragen	25
8. Einschränkung des NoVA-Anwendungsbereichs	26
9. Gesamtergebnis	27

Management Summary

- Die Evaluierung untersucht die Auswirkungen der seit 1. Juli 2025 geltenden Neuregelung der NoVA für leichte Nutzfahrzeuge der Klasse N1. Im Mittelpunkt steht die Frage, ob die Herausnahme typischer Güterbeförderungs- und Arbeitsfahrzeuge aus dem Anwendungsbereich der NoVA zu einer wirtschaftlich relevanten Entlastung führt und ob diese Entlastung jene betrieblichen Einsatzbereiche erreicht, in denen typischerweise „Handwerkerfahrzeuge“ eingesetzt werden. Dies betrifft leichte Nutzfahrzeuge die insbesondere für Transport-, Liefer-, Service-, Montage-, Bau-, Instandhaltungs- oder sonstige handwerkliche Tätigkeiten eingesetzt werden.
- Die **Entwicklung der amtlichen Neuzulassungen** zeigt im zeitlichen Umfeld der Reform eine Veränderung der N1-Neuzulassungen. Bereits die Einbeziehung der Klasse N1 in die NoVA im Jahr 2021 war mit starken Vorzieh- und Nachholeffekten verbunden. Vor Inkrafttreten der Rücknahme der Besteuerung verlief die Entwicklung in die entgegengesetzte Richtung: Im ersten Halbjahr 2025 lagen die N1-Neuzulassungen um 34,7 % unter dem ersten Halbjahr 2024, während sich der Gesamtmarkt wesentlich stabiler entwickelte. Unmittelbar nach dem 1. Juli 2025 kam es zu einer deutlichen Gegenbewegung. Im dritten Quartal 2025 wurden 87,2 % mehr N1-Fahrzeuge zugelassen als im Vergleichsquartal 2024; auch im vierten Quartal lag das Zulassungsniveau noch um rund 25 % über dem Vorjahr.
- Die Entwicklung im Jahr 2026 spricht dafür, dass sich der Effekt nicht auf einen kurzfristigen Nachholeffekt unmittelbar nach dem 1. Juli 2025 beschränkt. Das Zulassungsniveau 2026 liegt rund 3,3 % über Jänner bis August 2024 und rund 20,5 % über dem entsprechenden Zeitraum 2023. Gleichzeitig bleibt das Zulassungsniveau weiterhin unter dem langfristigen Niveau der Jahre vor 2021 und damit unter dem Ausgangsniveau vor der Einbeziehung der N1-Fahrzeuge in den Anwendungsbereich der NoVA. Die Entwicklung ist daher eher als fortschreitende Erholung und Normalisierung des zuvor deutlich geschwächten N1-Segments denn als außergewöhnliche Marktexpansion einzuordnen.
- Die **Zusammensetzung der finanzintern erfassten Falldaten** steht mit einer überwiegend betrieblichen Arbeits- und Güterbeförderungsfunktion in Einklang. Von den 125.170 untersuchten N1-Fahrzeugen im Zeitraum von Jänner 2023 bis August 2026 entfallen 101.179 bzw. 80,8 % auf Kastenwagen/Vans und 23.991 bzw. 19,2 % auf Pritschenwagen/Plattformfahrzeuge

- Die **Sitzplatzverteilung** spricht im Schwerpunkt für eine betriebliche bzw. güterbeförderungsspezifische Nutzung. 99.761 der untersuchten Nutzfahrzeuge bzw. 79,6 % verfügen über zwei oder drei Sitzplätze.
- Die finanzinternen Falldaten bestätigen die in der amtlichen Neuzulassungsstatistik **erkennbare Entwicklung**. Nach 13.780 N1-Fällen im ersten Halbjahr 2025 stieg die Zahl im zweiten Halbjahr 2025 auf 21.771 Fälle und damit um 58,0 %. Auch gegenüber dem zweiten Halbjahr 2024 mit 17.928 Fällen lag das Niveau um 21,4 % höher. Im ersten Halbjahr 2026 wurden 17.218 Fälle erfasst. Damit lag das Niveau weiterhin 24,9 % über dem ersten Halbjahr 2025 und wieder leicht über dem ersten Halbjahr 2024. Die Entwicklung wird dabei maßgeblich von Kasten- und Pritschenwagen getragen. Gegenüber dem ersten Halbjahr 2025 stiegen die Kastenwagenfälle im ersten Halbjahr 2026 um 34,1 %, die Pritschen- bzw. Plattformfahrzeuge um 7,5 %. Die beobachtete Erholung und Stabilisierung konzentriert sich damit gerade auf jene Fahrzeuggruppen, deren betriebliche Arbeits- und Güterbeförderungsfunktion im Mittelpunkt der Neuregelung steht. Dies entspricht dem mit der Einschränkung des NoVA-Anwendungsbereichs angestrebten Effekt, typische „Handwerkerfahrzeuge“ also betrieblich verwendete Nutzfahrzeuge wirtschaftlich zu entlasten und die zuvor gedämpfte Nachfrage in diesem Segment wieder zu stabilisieren.
- Auch die **Branchenstruktur** spricht für eine überwiegend zielgerichtete Wirkung der Neuregelung. Von den unmittelbar branchenzuordenbaren N1-Fällen entfällt ein erheblicher Anteil auf Wirtschaftszweige, in denen leichte Nutzfahrzeuge typischerweise für Transport-, Liefer-, Service- oder sonstige Arbeitszwecke eingesetzt werden. Besonders ins Gewicht fallen F43 – Spezialisierte Bautätigkeiten mit 19.368 Fällen (22,5 %), G47 – Einzelhandel mit 12.603 Fällen (14,7 %), G46 – Großhandel mit 8.510 Fällen (9,9 %), H49 – Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen mit 5.196 Fällen (6,0 %) sowie O81 – Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau mit 3.913 Fällen (4,6 %). Insgesamt entfallen rund 65,8 % der unmittelbar branchenzuordenbaren N1-Fälle auf die im Rahmen der Evaluierung näher betrachteten Zielbranchen. In Verbindung mit der dort überwiegend arbeitsfahrzeugtypischen Aufbaustruktur spricht dies dafür, dass die Entlastung in erheblichem Umfang jene betrieblichen Einsatzbereiche erreicht, für die leichte Nutzfahrzeuge funktional besonders relevant sind.
- Neben der Zulassungsentwicklung wurde stichprobenartig untersucht, ob die steuerliche Entlastung durch entsprechende **Erhöhungen der Herstellerpreise** kompensiert wurde. Der Vergleich offizieller österreichischer Herstellerangaben für Volkswagen Crafter, Citroën Jumper, Renault Master und Mercedes-Benz Sprinter zeigt zwischen den jeweiligen Vergleichszeitpunkten vor der Reform und September 2026

lediglich Nettopreissteigerungen von rund 1,6 % bis 2,0 %. Ein auffälliger Preissprung im Zusammenhang mit dem Wegfall der NoVA ist bei den untersuchten Kraftfahrzeugen nicht erkennbar. Vor dem Hintergrund des insgesamt gestiegenen Preisniveaus erscheinen diese Preisänderungen moderat. Die Untersuchung liefert daher keinen Hinweis darauf, dass die NoVA-Entlastung bei den betrachteten Kraftfahrzeugen durch entsprechende Erhöhungen der Nettopreise systematisch aufgezehrt wurde. Vielmehr verbleibt aufgrund des Wegfalls der NoVA eine tatsächliche Reduktion der Anschaffungskosten.

- Die **quantitative Auswertung** zeigt, dass von der Einschränkung des NoVA-Anwendungsbereichs ein sehr großer Teil der s N1-Fahrzeuge begünstigt wird. Von 46.165 N1-Fällen im Zeitraum Juli 2025 bis August 2026 können unter den für die Evaluierung getroffenen Annahmen jedenfalls mindestens 40.155 Kraftfahrzeuge bzw. rund 87 % dem ausgenommenen Bereich zugerechnet werden und profitieren damit von der Neuregelung. Davon entfallen 37.838 Fälle auf Kraftfahrzeuge mit höchstens drei Sitzplätzen. Weitere 2.317 Fälle betreffen mehrsitzige Kasten- bzw. Pritschenfahrzeuge in den definierten Zielbranchen.
- Die Begünstigung wirkt damit im Kern zielgruppenwirksam. Die Ausnahme bilden erhöhte Mitnahme- und Abgrenzungsrisiken vor allem bei Kraftfahrzeugen, die sowohl für die Personen- als auch für die Güterbeförderung geeignet sind.
- In der **Gesamtschau** zeigen die untersuchten Daten damit eine mit den Zielen der Neuregelung übereinstimmende Entwicklung: Das zuvor geschwächte N1-Segment hat sich seit dem zweiten Halbjahr 2025 deutlich erholt, die steuerliche Entlastung wird bei den untersuchten Kraftfahrzeugen in den Anschaffungskosten sichtbar und die betroffenen Kraftfahrzeuge konzentrieren sich in erheblichem Umfang auf klassische Nutzfahrzeugkonfigurationen und arbeitsfahrzeugnahe Branchen.

1. Datenbasis und Evaluierungslogik

Der Bericht stützt sich primär auf eine Verknüpfung der Zulassungs- und Genehmigungsdaten mit finanzinternen Falldaten. Daneben dienen die amtlichen Neuzulassungsdaten der Statistik Austria als zusätzliche Datenbasis. Die finanzinterne Auswertung umfasst 125.170 erstzugelassene Kraftfahrzeuge der Klasse N1 („leichte“ Lastkraftwagen) für den Zeitraum von Jänner 2023 bis August 2026.

Methodisch ist zwischen der finanzinternen Falldatenbasis und der amtlichen Neuzulassungsstatistik zu unterscheiden. Die Falldaten bilden die steuerliche und administrative Sicht ab, während die Statistik Austria die offizielle Markt- und Zeitreihenperspektive liefert. Unterschiede in den absoluten Kraftfahrzeugzahlen ergeben sich insbesondere daraus, dass in der Neuzulassungsstatistik auch Kurz- bzw. Tageszulassungen erfasst werden, während die NoVA-Auswertung auch Gebrauchtfahrzeugimporte, die in Österreich erstmalig zugelassen werden, umfasst. Für die Evaluierung ist daher jeweils auf die innere Struktur und Entwicklung der jeweiligen Datenquelle abzustellen, nicht auf eine schematische 1:1-Gegenüberstellung der absoluten Fallzahlen.

Tabelle 1: Zentrale Kennzahlen der Datenbasis

Indikator	Wert	Anteil
Kfz Klasse N1 – Gesamt	125.170	
Aufbauarten innerhalb der Klasse N1		
Kastenwagen (Vans)	101.179	80,8 % der N1-Fälle
Pritschenwagen	23.991	19,2 % der N1-Fälle
Sitzplatzverteilung innerhalb der Klasse N1		
2- und 3-Sitzer	99.761	79,6 % der N1-Fälle

2. Rechtliche Rahmenbedingungen

Mit BGBl. I Nr. 26/2025 wurde der Anwendungsbereich der Normverbrauchsabgabe (NoVA) ab 1. Juli 2025 neu gefasst. Ziel der Änderung war die Rückführung des Anwendungsbereichs auf jene Kraftfahrzeuge, die der Personenbeförderung dienen, und damit die Rücknahme der Besteuerung für jene Kraftfahrzeuge, die ihrer Beschaffenheit nach hauptsächlich zur Güterbeförderung bestimmt sind. Diese Maßnahme sollte insbesondere eine Entlastung typischer betrieblicher Arbeits- und Handwerkerfahrzeuge bewirken.

Bis 1. Juli 2021 unterlagen der NoVA ausschließlich Personenkraftwagen und andere hauptsächlich zur Personenbeförderung bestimmte Kraftfahrzeuge, wobei die Einordnung anhand der Kombinierten Nomenklatur (Zolltarifarisches Einordnungsverfahren) 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, „leichte“ Lastkraftwagen) 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 EU-Verordnung (EU) 2018/858 umgestellt.

Die NoVA wurde nunmehr mit 1. Juli 2025 auf den ursprünglichen Anwendungsbereich zurückgeführt, die kraftfahrrechtliche Einordnung aber beibehalten. Bei der NoVA, die im Zeitpunkt des Kaufs oder der Zulassung anfällt, kann eine Einordnung nur anhand der Kraftfahrzeugeigenschaften erfolgen. Bei Überwiegen der Personenbeförderungskapazität gegenüber der Güterbeförderungskapazität ist davon auszugehen, dass ein Kraftfahrzeug vorliegt, welches überwiegend für die Personenbeförderung bestimmt ist. Die der Einordnung in Kraftfahrzeugklassen zugrundeliegende EU-Verordnung (EU) 2018/858 räumt den Kraftfahrzeugherstellern einen gewissen Spielraum bei der Einordnung in die Klassen M1 (Personenkraftwagen) oder N1 („leichte“ Lastkraftwagen) ein. Deshalb wurden Kraftfahrzeuge bis 3,5 t hzG, die nicht in die Klasse M1 eingeordnet sind, aber mehr als drei Sitzplätze haben, grundsätzlich weiterhin im Anwendungsbereich der NoVA belassen.

Ab 1. Juli 2025 sind Kraftfahrzeuge der Klasse N1 jedenfalls dann von der NoVA ausgenommen, wenn sie über nicht mehr als drei Sitzplätze verfügen. Hat ein Kraftfahrzeug der Klasse N1 zwischen vier und neun Sitzplätzen muss eine Abgrenzung getroffen werden. Unter bestimmten Voraussetzungen gilt für diese Kraftfahrzeuge eine Ausnahme von der Steuerpflicht (§ 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991), die sich im Wesentlichen an den vor 2021 geltenden gesetzlichen Bestimmungen orientieren:

- Bei Kraftfahrzeugen mit geschlossenem Aufbau (**Kastenwagen/Vans**),
 - sich hinter der zweiten Sitzreihe eine klimadichte Trennwand befindet,
 - in dem dahinter befindlichen Laderaum ein Würfel mit einer Seitenlänge von mindestens einem Meter Platz findet und
 - die Seitenfenster im Laderaum verblecht sind.
- Bei Kraftfahrzeugen mit offenem Aufbau (**Pritschenwagen**), wenn eine Ladefläche von der Art eines Lastkraftwagens vorhanden ist.
Daher eine Ladefläche
 - mit seitlich klappbaren Bordwänden,
 - ohne Radkästen,
 - abnehmbar oder kippbar.
- Bei Kraftfahrzeugen mit offenem Aufbau und ausschließlich nach hinten klappbarer Bordwand (**Pick-ups**), wenn
 - die innere Länge der Ladefläche auf dem Boden des für die Beförderung von Waren bestimmten Bereichs länger ist als 50 % der Länge des Radstands und
 - eine einfache Ausstattung vorhanden ist.

Für Kraftfahrzeuge der Klasse N1 mit mehr als drei Sitzplätzen, die diese Voraussetzungen nicht erfüllen, ist die NoVA ab 1. Juli 2025 nach dem allgemeinen für mehrspurige Kraftfahrzeuge geltenden Tarif zu berechnen.

Gemäß § 15 Abs. 27 NoVAG 1991 ist im Jahr 2026 zu evaluieren, ob die Ausnahme bestimmter Kraftfahrzeuge vom Kraftfahrzeugbegriff des § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991 die intendierte Zielgruppe treffsicher entlastet und ob die bestehende Abgrenzung vollzugstauglich und missbrauchsresistent ist. Vor diesem Hintergrund ist für die vorliegende Evaluierung maßgeblich, ob die Ausnahme tatsächlich typische „Handwerkerfahrzeuge“ erfasst oder ob sich Hinweise auf Mitnahme- und Fehlsteuerungseffekte zeigen.

3. Historische Einordnung der Neuzulassungszahlen

Jahr	Kfz-Neuzulassungen (gesamt)	Veränderung in %	Klasse N1-Neuzulassungen	Veränderung in %	Einschätzung
2018	444.459	-	43.641	-	Ausgangsniveau vor Einführung der NoVA-Pflicht für N1
2019	436.260	-1,8 %	43.425	-0,5 %	
2020	353.179	-19,0 %	36.545	-15,8 %	Einsetzen einer Pandemie bedingten Marktschwäche
2021	371.252	+5,1 %	58.806	+60,9 %	deutlicher Vorzieheffekt vor der ab Juli 2021 geltenden NoVA-Pflicht
2022	305.332	-17,8 %	22.069	-62,5 %	Gegenbewegung nach Vorzieheffekt, zudem weiterhin pandemiebedingte Marktschwäche
2023	341.409	+11,8 %	30.702	+39,1 %	Rückkehr in Richtung Durchschnittsniveau
2024	369.246	+8,2 %	33.088	+7,8 %	weitere Erholung und Stabilisierung
2025	381.860	+3,4 %	33.451	+1,1 %	Jahresbetrachtung verdeckt gegenläufige Vor- und Nachreformeffekte; deutlicher Einbruch im 1. Halbjahr und sprunghafter Anstieg ab Juli
1. HJ 2025	193.312	-1,9 % (zu 1. HJ 2024)	12.777	-34,7 % (zu 1. HJ 2024)	
2. HJ 2025	188.548	+9,5 % (zu 2. HJ 2024)	20.674	+52,8 % (zu 2. HJ 2024)	
Jän. - August 2026	291.599	+12,1 % (zu Jän.-Aug. 2025)	24.270	+18,3 % (zu Jän.-Aug. 2025)	Fortsetzung des Effekts nach Wirksamwerden der Befreiung; Stabilisierung der Zulassungen in Richtung des Ausgangsniveaus

Tabelle 2: Anzahl Neuzugelassene KFZ-Gesamt und in der Klasse N1 im Zeitraum 2018 bis August 2026

Die Entwicklung der Neuzulassungen zeigt, dass Änderungen der NoVA-rechtlichen Behandlung von leichten Nutzfahrzeugen der Klasse N1 mit deutlichen Marktreaktionen einhergehen.

Bereits die Einbeziehung der Klasse N1 in die NoVA-Pflicht mit 1. Juli 2021 war von erheblichen zeitlichen Verschiebungen bei den Neuzulassungen begleitet. Im Jahr 2021 stiegen die N1-Neuzulassungen gegenüber 2020 um 60,9 % auf 58.806 Kraftfahrzeuge, während die gesamten Kfz-Neuzulassungen im selben Zeitraum lediglich um 5,1 % zunahmen. Der außergewöhnlich starke Anstieg im N1-Segment spricht damit für einen ausgeprägten Vorzieheffekt vor dem Wirksamwerden der Steuerpflicht.

Im Folgejahr 2022 gingen die N1-Neuzulassungen um 62,5 % auf 22.069 Kraftfahrzeuge zurück. Der Gesamtmarkt verringerte sich im selben Zeitraum lediglich um 17,8 %. Neben der allgemeinen pandemie- und konjunkturbedingten Marktschwäche ist diese deutlich stärkere Schwankung im N1-Segment daher auch als Gegenbewegung zum außergewöhnlichen Zulassungsniveau des Vorjahres einzuordnen.

In den Jahren 2023 und 2024 setzte anschließend eine schrittweise Erholung ein. Die N1-Neuzulassungen erhöhten sich auf 30.702 Kraftfahrzeuge im Jahr 2023 und 33.088 Kraftfahrzeuge im Jahr 2024. Dennoch lag das N1-Segment 2024 noch rund 23,8 % unter dem Niveau des Jahres 2019. Der Gesamtmarkt hatte sich zu diesem Zeitpunkt bereits deutlich stärker erholt.

Diese unterschiedliche Entwicklung verschärfte sich zunächst im ersten Halbjahr 2025. Von Jänner bis Juni 2025 wurden lediglich 12.777 N1-Fahrzeuge neu zugelassen. Gegenüber dem ersten Halbjahr 2024 entspricht dies einem Rückgang um 34,7 %. Am gesamten Kfz-Markt betrug der Rückgang dagegen lediglich rund 1,9 %. Damit kann die Entwicklung des N1-Segments nicht allein durch eine allgemeine Marktschwäche erklärt werden.

Aufgrund der niedrigen Zulassungszahlen im ersten Halbjahr, bildet die Jahresbetrachtung 2025 allein den Effekt der Reform nur unzureichend ab. Mit 33.451 N1-Neuzulassungen lag das Gesamtjahr lediglich um 1,1 % über 2024. Dieses Ergebnis saldiert jedoch einen außergewöhnlich schwachen Zeitraum vor der Reform mit einem deutlichen Anstieg danach. Einen deutlichen Rückgang vor Inkrafttreten der Befreiung und einen anschließenden Anstieg nach dem 1. Juli 2025. Für die Beurteilung der Reformwirkung ist daher die Monats- und Quartalsentwicklung wesentlich aussagekräftiger als der bloße Jahresvergleich.

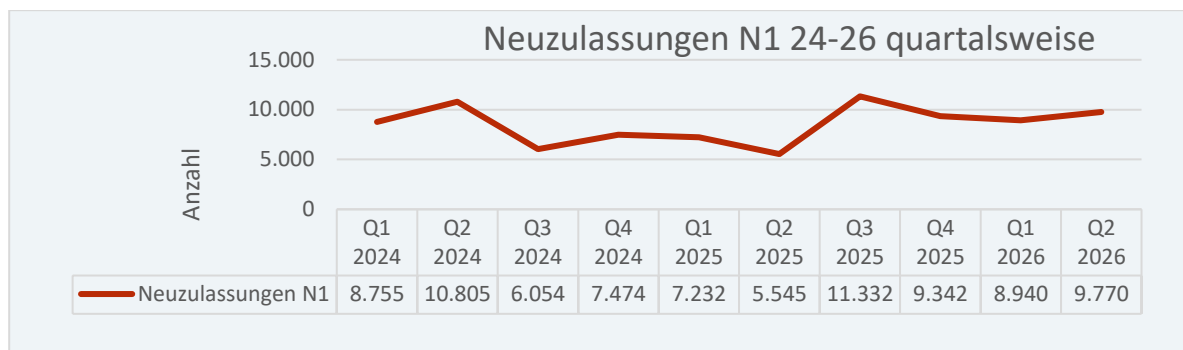


Tabelle 3: Anzahl Neuzugelassene KFZ der Klasse N1 pro Quartal im Zeitraum 2024 bis Juni 2026

Besonders deutlich zeigt sich die Veränderung der Zulassungsdynamik unmittelbar nach Inkrafttreten der Neuregelung. Während im ersten Halbjahr 2025 lediglich 12.777 N1-Fahrzeuge neu zugelassen wurden und damit um 34,7 % weniger als im ersten Halbjahr 2024, kam es ab Juli 2025 zu einer deutlichen Gegenbewegung. Im Juli 2025 wurden 4.843 N1-Fahrzeuge neu zugelassen, was einem Anstieg von 127,3 % gegenüber Juli 2024 entspricht. Auch im August 2025 lag das Zulassungsniveau mit 2.889 Kraftfahrzeugen weiterhin um 59,9 % über dem Vorjahresmonat.

Der Effekt beschränkt sich allerdings nicht auf die ersten beiden Monate nach Inkrafttreten der Reform. Im gesamten dritten Quartal 2025 wurden 11.332 N1-Fahrzeuge neu zugelassen und damit rund 87,2 % mehr als im dritten Quartal 2024. Im vierten Quartal 2025 schwächte sich der außergewöhnlich starke Anstieg zwar ab, mit 9.342 Neuzulassungen lag das Niveau aber weiterhin um rund 25,0 % über dem entsprechenden Vorjahresquartal. Damit zeigt sich nach dem unmittelbaren Zulassungssprung im Juli eine schrittweise Normalisierung, allerdings zunächst auf einem deutlich höheren Niveau als in den entsprechenden Vorjahresperioden.

Im gesamten zweiten Halbjahr 2025 wurden damit 20.674 N1-Fahrzeuge neu zugelassen. Gegenüber 13.528 Kraftfahrzeugen im zweiten Halbjahr 2024 ergibt sich ein Anstieg um 7.146 Kraftfahrzeuge bzw. rund 52,8 %.

Ein Teil des Anstiegs im zweiten Halbjahr 2025 kann damit jedenfalls mit einem gewissen Nachholeffekt aufgrund zuvor zurückgestellter Anschaffungen erklärt werden. Dass die N1-Neuzulassungen jedoch auch im vierten Quartal noch deutlich über dem Vorjahresniveau lagen, spricht dafür, den Effekt nicht ausschließlich auf eine bloß zeitliche Verschiebung, sondern auch auf eine zusätzliche Nachfrage infolge der steuerlichen Entlastung zurückzuführen.

Gerade die weitere Entwicklung im Jahr 2026 ist daher für die Beurteilung der Nachhaltigkeit des Reformeffekts besonders relevant. Von Jänner bis August 2026 wurden 24.270 N1-Fahrzeuge neu zugelassen. Gegenüber dem entsprechenden Zeitraum des Jahres

2025 entspricht dies einem Anstieg um 18,3 %. Dieser Vergleich ist allerdings nur eingeschränkt aussagekräftig, weil der Vergleichszeitraum 2025 durch die bevorstehende NoVA-Befreiung und die damit verbundene zeitliche Verschiebung von Anschaffungen atypisch geprägt war.

Aussagekräftiger ist daher ergänzend der Vergleich mit den Jahren 2023 und 2024. Von Jänner bis August 2024 wurden 23.498 N1-Fahrzeuge neu zugelassen. 2026 liegt das Zulassungsniveau mit 24.270 Kraftfahrzeugen damit bereits um rund 3,3 % über dem Wert des Jahres 2024. Gegenüber Jänner bis August 2023 mit rund 20.135 N1-Neuzulassungen ergibt sich sogar ein Anstieg um rund 20,5 %.

Damit hat sich das Zulassungsniveau nicht nur gegenüber dem außergewöhnlich schwachen Vorjahreszeitraum erhöht, sondern liegt inzwischen auch über den entsprechenden Werten der Jahre 2023 und 2024.

Gleichwohl ist die Entwicklung noch nicht als vollständige Rückkehr zum langfristigen Ausgangsniveau vor Einbeziehung der N1-Fahrzeuge in die NoVA zu verstehen. Die Vergleichswerte der Jahre 2023 und 2024 lagen ihrerseits noch deutlich unter den N1-Neuzulassungen am Ausgangsniveau der Jahre 2018 bis 2020. Die Entwicklung bis August 2026 spricht daher eher für eine fortschreitende Normalisierung bzw. Erholung des Segments als für eine außergewöhnliche Expansion.

Für die Evaluierung ergeben sich daraus zwei zentrale Befunde: Einerseits zeigt die historische Entwicklung, dass die NoVA-rechtliche Behandlung von N1-Fahrzeugen einen erkennbaren Einfluss auf den Zeitpunkt von Anschaffungen und damit auf die kurzfristige Zulassungsdynamik hat. Andererseits spricht die Entwicklung seit dem zweiten Halbjahr 2025 dafür, dass die Befreiung über den kurzfristigen Nachholeffekt hinaus zu einer Stabilisierung des Segments beigetragen hat. Die Zulassungsdaten stützen damit die Annahme, dass die Reform tatsächlich eine wirtschaftlich relevante Entlastungswirkung entfaltet.

4. Entwicklung der Herstellerpreise und Entlastungswirkung

Die Entwicklung der Neuzulassungen zeigt, dass sich das Marktvolumen nach dem 1. Juli 2025 deutlich verändert hat. Für die tatsächliche wirtschaftliche Wirkung der Reform ist darüber hinaus wesentlich, ob der Wegfall der NoVA auch in den Anschaffungskosten der betroffenen Kraftfahrzeuge sichtbar wird.

Denkbar wäre grundsätzlich, dass eine steuerliche Entlastung durch gleichzeitige Erhöhungen der Hersteller- oder Händlerpreise teilweise kompensiert wird. Eine solche Entwicklung würde die beim Käufer ankommende wirtschaftliche Entlastung reduzieren.

Zur Untersuchung dieser Frage wurden auszugsweise offizielle österreichische Herstellerpreislisten bzw. Herstellerangebote vor und nach Inkrafttreten der Reform verglichen.

Modell	Preis vor Reform (netto)	Preis aktuell (netto)	Beobachtung
VW Crafter Kastenwagen	01/2025: € 40.152,99 ¹	09/2026: € 40.814,17 ²	Nettopreis ca. +1,6 %
Citroën Jumper L2H1	11/2024: € 35.500 ³	09/2026: € 36.150,00 ⁴	Nettopreis ca. +1,8 %
Renault Master Kastenwagen	05/2024: € 31.800 ⁵	09/2026: € 32.400 ⁶	Nettopreis ca. +1,9 %
Mercedes-Benz Sprinter 311 CDI Kastenwagen	10/2024: € 33.327,59 ⁷	09/2026: € 33.999 ⁸	Nettopreis ca. +2,0 %

Tabelle 4: Preisvergleich vor und nach der Reform im Juli 2025

Die Untersuchung der offiziellen Herstellerunterlagen ergibt in den unmittelbar vergleichbaren Fällen keine Hinweise darauf, dass der Wegfall der NoVA durch entsprechende Erhöhungen der österreichischen Nettolistenpreise kompensiert wurde. Bei den stichprobenartig untersuchten Fahrzeugmodellen erhöhten sich die Nettopreise

¹ <https://web.archive.org/web/20250304042142/https://www.vw-nutzfahrzeuge.at/crafter/crafter>

² <https://www.vw-nutzfahrzeuge.at/modelle/modellreihen/crafter-modelle>

³ <https://web.archive.org/web/20260419123645/https://www.citroen.at/unsere-modelle/utility/jumper.html>

⁴ https://www.citroen.at/content/dam/citroen/austria/downloads/preislisten/07-26/Citroen_Jumper_MY14_Preisliste_07_2026.pdf

⁵ <https://media.renault.at/934/article/2631>

⁶ <https://business.renault.at/master-uebersicht/kastenwagen-diesel/konfigurator.html>

⁷ <https://presse.mercedes-benz.at/news-oesterreich-edition-attraktive-sondermodelle-fuer-mercedes-benz-citan-sprinter?id=206184&l=deutsch>

⁸ <https://presse.mercedes-benz.at/news-mercedes-benz-vans-gleicht-foerderstopp-aus-und-mercedes-benz-oesterreich?id=227545&imageid=911273&l=deutsch>

zwischen dem jeweiligen Vergleichszeitpunkt vor der Reform und September 2026 lediglich moderat um rund 1,6 % bis 2,0 %. Dabei ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass der Untersuchungszeitraum von einer allgemeinen Teuerung geprägt war.

Die bei den untersuchten Nutzfahrzeugen festgestellten Nettopreissteigerungen erscheinen vor diesem Hintergrund nicht außergewöhnlich oder überproportional, sondern bewegen sich vielmehr auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Insbesondere ist kein Preissprung im zeitlichen Zusammenhang mit dem Wegfall der NoVA erkennbar. Im Gegenteil: Die Nettopreissteigerungen fallen trotz des zwischenzeitlich allgemein gestiegenen Preisniveaus gering aus, während gleichzeitig die zuvor zusätzlich anfallende NoVA entfällt. Bei den unmittelbar vergleichbaren Kraftfahrzeugen verbleibt damit für den Erwerber eine tatsächliche Reduktion der Anschaffungskosten.

Die untersuchten Herstellerdaten liefern damit keinen Hinweis auf eine systematische Kompensation der NoVA-Entlastung durch entsprechend höhere Nettopreise. Vielmehr spricht die Preisentwicklung dafür, dass die mit der Reform bewirkte Entlastung zumindest bei den untersuchten typischen Nutzfahrzeugen in erheblichem Umfang beim Erwerber ankommt.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass der allgemeine Verbraucherpreisindex die spezifische Kosten- und Preisentwicklung leichter Nutzfahrzeuge nicht unmittelbar abbildet und daher lediglich als Referenz für das allgemeine Preisumfeld herangezogen wird.

5. Strukturelle Befunde der Klasse N1

5.1. Zusammensetzung Klasse N1

Aufbauart/Gruppe	Kraftfahrzeuge	Anteil an N1
Kastenwagen/Vans	101.179	80,8 %
Pritschenwagen/Plattformfahrzeuge	14.252	11,4 %
Pick-ups	9.739	7,8 %

Tabelle 5: Klasse N1 nach Aufbauart

Der untersuchte finanzinterne Datenbestand umfasst für den Zeitraum Jänner 2023 bis August 2026 insgesamt 125.170 Kraftfahrzeuge der Klasse N1. Davon entfallen:

- 101.179 Kraftfahrzeuge bzw. 80,8 % auf Kastenwagen/Vans,
- 14.252 Kraftfahrzeuge bzw. 11,4 % auf Pritschenwagen/Plattformfahrzeuge
- sowie 9.739 Kraftfahrzeuge bzw. 7,8 % auf „Pick-ups“.

Damit entfallen insgesamt 92,2 % der untersuchten Kraftfahrzeuge auf Kastenwagen, Vans, Pritschenwagen oder Plattformfahrzeuge.

Dieser Befund ist für die Beurteilung der Zielgruppenwirkung wesentlich. Die Begünstigung kommt damit größtenteils „Handwerkerfahrzeugen“ also Fahrzeugformen zugute, die typischerweise für Transport-, Montage-, Liefer-, Service- oder sonstige betriebliche Arbeitszwecke eingesetzt werden. Die Struktur wird dabei vor allem durch Kastenwagen, Vans sowie Pritschen- und Plattformfahrzeuge geprägt. Pick-ups spielen demgegenüber mengenmäßig eine untergeordnete Rolle. Aufgrund ihrer stärkeren Eignung zur kombinierten Personen- und Güterbeförderung sind sie zwar abgrenzungsrelevant, für die Gesamtwirkung der Neuregelung jedoch nicht prägend. Der Schwerpunkt der Begünstigung liegt damit auf klassischen betrieblichen Nutz- und Arbeitsfahrzeugen.

Für die Evaluierung der Kraftfahrzeuge der Klasse N1 wird nicht bloß auf die in den Daten eingetragene Aufbauart abgestellt, da diese für Zwecke der Treffsicherheitsanalyse nicht hinreichend trennscharf erscheint. Es soll eine modellbasierte Typenzuordnung ergänzt werden um die Treffsicherheit der Evaluierung zu erhöhen. Als klassische Pick-ups wurden insbesondere Hilux, Amarok, Ranger, D-MAX, RAM-1500-Varianten, Musso-Modelle, Duster Pick-up, MAXUS T90 EV, MAXUS T60, F-150, Silverado 1500 und Gladiator behandelt. Davon zu unterscheiden sind Pritschenwagen/Plattformfahrzeuge wie Crafter, Transit, Transporter, Sprinter, TGE, Ducato, Boxer, Jumper, Movano, Master, Daily-/35S-/35C-Varianten, Porter NP6, Canter, KK-35 oder aCar. Bei den

Pritschenwagen/Plattformfahrzeugen wurden nur jene modellbasiert zugerechnet, die nicht bereits als Van codiert waren.

5.2. Sitzplatzstruktur in der Klasse N1

Aufbauart/Gruppe	Kraftfahrzeuge	Anteil an N1	Sitzplatz-Verteilung
Kfz Klasse N1 – Gesamt	125.170	100 %	≤3 Sitze: 100.020 (79,9 %); ≥4 Sitze: 25.152 (20,1 %)
Kastenwagen/Vans	101.179	80,8 %	≤3 Sitze: 92.321 (91,2 %); ≥4 Sitze: 8.858 (8,8 %)
Pritschenwagen/Plattformfahrzeuge	14.252	11,4 %	≤3 Sitze: 7.501 (52,6 %); ≥4 Sitze: 6.751 (47,4 %)
Pick-ups	9.739	7,8 %	≤3 Sitze: 436 (4,5 %); ≥4 Sitze: 9.303 (95,5 %)

Tabelle 6: Klasse N1 Verteilung Sitzplätze

Die Sitzplatzstruktur stellt neben der Aufbauart einen weiteren Indikator für die funktionale Ausrichtung der untersuchten N1-Fahrzeuge dar. Kraftfahrzeuge mit zwei oder drei Sitzplätzen weisen regelmäßig eine geringere Personenbeförderungskapazität auf und entsprechen damit strukturell stärker dem Erscheinungsbild klassischer Transport-, Service- und Arbeitsfahrzeuge. Eine höhere Sitzplatzanzahl lässt demgegenüber grundsätzlich eine stärkere Kombination von Personen- und Güterbeförderung zu, ohne für sich genommen bereits Rückschlüsse auf die tatsächliche Verwendung des Kraftfahrzeugs zu erlauben.

Für die insgesamt 125.170 finanzintern erfassten N1-Fälle ergibt sich folgende Sitzplatzstruktur:

- ≤ 3 Sitze: 100.020 Kraftfahrzeuge (79,9 %)
- 4 – 5 Sitze: 14.988 Kraftfahrzeuge (12,0 %)
- ≥ 6 Sitze: 10.164 Kraftfahrzeuge (8,1 %)

Der hohe Anteil an Kraftfahrzeugen mit maximal drei Sitzplätzen spricht klar für die Treffsicherheit der Ausnahme.

Innerhalb der drei Aufbaugruppen zeigt sich ein differenziertes Bild. Bei den Kastenwagen bzw. Vans weisen sogar 91,2 % höchstens drei Sitzplätze auf. Diese Gruppe ist damit nahezu vollständig durch Konfigurationen geprägt, bei denen die Güterbeförderungs- und Arbeitsfunktion gegenüber der Personenbeförderung deutlich im Vordergrund steht.

Bei Pritschen- und Plattformfahrzeugen zeigt sich ein ausgeglicheneres Bild. 52,6 % verfügen über höchstens drei, 47,4 % über vier oder mehr Sitzplätze. Eine höhere Sitzplatzanzahl ist bei dieser Aufbauart für sich genommen allerdings nicht mit einer personennahen Nutzung gleichzusetzen. Insbesondere Doppelkabinen-Pritschenfahrzeuge

können auch in typischen betrieblichen Einsatzbereichen eingesetzt werden, etwa für den gemeinsamen Transport von Arbeitskräften, Werkzeugen und Material.

Eine deutlich andere Struktur weisen klassische Pick-ups auf. Nur 436 Kraftfahrzeuge bzw. 4,5 % verfügen über drei oder weniger Sitzplätze. Innerhalb der N1-Gruppe stellen Pick-ups damit jene Aufbauart dar, bei der die Möglichkeit einer kombinierten Personen- und Güterbeförderung strukturell am stärksten ausgeprägt ist.

Für die Beurteilung der Reformwirkung ist neben der Bestandsstruktur insbesondere relevant, ob die Neuregelung zu einer Veränderung der nachgefragten Fahrzeugkonfigurationen geführt hat. Ein möglicher Mitnahmeeffekt könnte insbesondere darin bestehen, dass aufgrund der günstigeren NoVA-rechtlichen Behandlung anstelle eines klassischen Personenkraftwagens vermehrt mehrsitzige N1-Fahrzeuge erworben werden, die sowohl für die Personen- als auch für die Güterbeförderung geeignet sind. In diesem Fall wäre nach Inkrafttreten der Neuregelung eine Verschiebung der N1-Struktur zugunsten von Fahrzeugen mit höherer Personenbeförderungskapazität zu erwarten. Eine solche Entwicklung lässt sich in den vorliegenden Daten jedoch nicht erkennen.

Im ersten Halbjahr 2025 verfügten 21,3 % der finanzintern erfassten N1-Fälle über zwei und 56,1 % über drei Sitzplätze. Zusammen entfielen damit 77,4 % auf Zwei- oder Dreisitzer. Im zweiten Halbjahr 2025 stiegen diese Anteile auf 22,8 % bei den Zweisitzern und 56,9 % bei den Dreisitzern. Der gemeinsame Anteil der Zwei- und Dreisitzer erhöhte sich damit auf 79,7 %, also um rund 2,3 Prozentpunkte.

Gleichzeitig ging der Anteil der Kraftfahrzeuge mit höherer Personenbeförderungskapazität zurück. Der Anteil der Fünfsitzer sank von 14,0 % im ersten Halbjahr 2025 auf 12,9 % im zweiten Halbjahr 2025. Insgesamt verringerte sich der Anteil der Kraftfahrzeuge mit vier bis neun Sitzplätzen von rund 22,2 % auf 19,8 %.

Die Entwicklung verläuft damit gerade nicht in jene Richtung, die bei einer breiteren Substitution klassischer Pkw durch mehrsitzige, gemischt nutzbare N1-Fahrzeuge zu erwarten wäre. Stattdessen nimmt der relative Anteil jener Fahrzeugkonfigurationen zu, bei denen aufgrund der geringen Personenbeförderungskapazität die Arbeits- und Güterbeförderungsfunktion bereits strukturell stärker im Vordergrund steht.

Die nach Inkrafttreten feststellbare Zunahme der N1-Fälle konzentriert sich nicht auf mehrsitzige Fahrzeugkonfigurationen, die als mögliche Alternative zu klassischen Pkw in Betracht kommen könnten, sondern überwiegend auf Zwei- und Dreisitzer und damit auf Fahrzeugtypen, deren Bauart stärker durch eine Transport- und Arbeitsfunktion geprägt ist.

Besonders deutlich zeigt sich diese Entwicklung innerhalb der Pick-up-Gruppe. Gerade bei dieser Fahrzeugart wäre im Fall einer verstärkten Substitution klassischer Pkw durch

gemischt nutzbare N1-Fahrzeuge eine Zunahme mehrsitziger und damit stärker personentransportgeeigneter Konfigurationen zu erwarten. Die vorliegenden Daten zeigen jedoch eine gegenläufige Entwicklung. Von den insgesamt 436 erfassten Pick-ups mit höchstens drei Sitzplätzen entfallen lediglich 81 Kraftfahrzeuge auf den Zeitraum Jänner 2023 bis Juni 2025, während ab Juli 2025 bis einschließlich August 2026 bereits 355 Kraftfahrzeuge dieser Konfiguration erfasst wurden. Aufgrund der unterschiedlich langen Beobachtungszeiträume sind die absoluten Fallzahlen nicht unmittelbar miteinander vergleichbar. Gleichwohl zeigt die deutliche Häufung entsprechender Konfigurationen nach Inkrafttreten der Neuregelung, dass sich innerhalb dieses begrenzten Teilsegments die Angebots- bzw. Konfigurationsstruktur verändert hat.

Dieser Befund bestätigt damit die bereits für die N1-Gruppe insgesamt erkennbare Entwicklung. Weder in der Gesamtstruktur noch innerhalb des besonders abgrenzungsrelevanten Pick-up-Segments ist eine Verschiebung hin zu stärker personentransportorientierten Fahrzeugkonfigurationen erkennbar. Vielmehr zeigt sich nach Inkrafttreten der Neuregelung eine verstärkte Nachfrage nach Konfigurationen mit geringer Personenbeförderungskapazität. Ein in größerem Umfang auftretender Substitutionseffekt, bei dem klassische Pkw durch mehrsitzige, gemischt nutzbare N1-Fahrzeuge ersetzt werden, lässt sich anhand der vorliegenden Daten daher nicht feststellen.

5.3. Zeitliche Entwicklung der untersuchten N1-Fälle

Zeitraum	Klasse N1	Veränderung ggü. Vorperiode	Einordnung
2023 1. JH	13.864	-	-
2023 2. JH	16.634	+2.770 (+20,0 %)	Erholung auf Durchschnittsniveau
2024 1. JH	17.020	+386 (+2,3 %)	Vergleichsbasis
2024 2. JH	17.928	+908 (+5,3 %)	leichter Anstieg
2025 1. JH	13.780	-4.148 (-23,1 %)	Vor Reform; gebremste Entwicklung
2025 2. JH	21.771	+7.991 (+58,0 %)	deutlicher Effekt nach dem 1. Juli 2025
2026 1. JH	17.218	-4.553 (-20,9 %)	Trend setzt sich fort
2026 Juli/Aug.	7.176	-	Periode nicht direkt vergleichbar; Trend setzt sich fort

Tabelle 7: Klasse N1 finanzinterne Fälle pro Halbjahr

Zeitraum	Kastenwagen	+/- %	Pritschen -wagen	+/- %	Pick-up	+/- %
2023 1. JH	11.217		1.669		978	
2023 2. JH	12.885	+14,9 %	1.972	+18,2 %	1.777	+81,7 %
2024 1. JH	13.282	+3,1 %	2.144	+8,7 %	1.594	-10,3 %
2024 2. JH	15.018	+13,1 %	1.679	-21,7 %	1.231	-22,8 %
2025 1. JH	11.057	-26,4 %	1.600	-4,7 %	1.123	-8,8 %
2025 2. JH	17.433	+57,7 %	2.567	+60,4 %	1.771	+57,7 %
2026 1. JH	14.825	-15,0 %	1.720	-33,0 %	669	-62,2 %

Tabelle 8: Klasse N1 halbjährlich nach Aufbauart

Die finanzinternen Falldaten bestätigen die bereits anhand der amtlichen Neuzulassungsstatistik erkennbare Veränderung der Marktdynamik im zeitlichen Umfeld der Reform. Während die Zahl der N1-Fälle im ersten Halbjahr 2025 deutlich zurückging, zeigt sich nach Inkrafttreten der Neuregelung mit 1. Juli 2025 ein ausgeprägter Anstieg.

Im ersten Halbjahr 2025 wurden 13.780 N1-Fälle erfasst. Im zweiten Halbjahr 2025 erhöhte sich die Zahl auf 21.771 Fälle. Das entspricht einem Anstieg um 7.991 Fälle bzw. 58,0 %. Gegenüber dem zweiten Halbjahr 2024 mit 17.928 Fällen ergibt sich ein Anstieg um 3.843 Fälle bzw. 21,4 %. Auf Gesamtjahresbasis fällt die Veränderung deutlich geringer aus: 2025 wurden insgesamt 35.551 N1-Fälle erfasst, gegenüber 34.948 Fällen im Jahr 2024. Dies entspricht einem Anstieg um lediglich 603 Fälle bzw. 1,7 %. Wie bereits bei den amtlichen Neuzulassungszahlen verdeckt die Jahresbetrachtung damit die gegenläufige Entwicklung vor und nach Inkrafttreten der Reform.

Für die Beurteilung, ob es sich beim Anstieg im zweiten Halbjahr 2025 lediglich um einen kurzfristigen Nachholeffekt handelt, ist insbesondere die Entwicklung im Jahr 2026 relevant. Die Zahlen im Jahr 2026 zeigen, dass sich dieser Trend in Richtung des Ausgangsniveaus der Jahre vor 2025 fortsetzt. Im ersten Halbjahr 2026 wurden 17.218 finanzinterne N1-Fälle erfasst. Gegenüber dem unmittelbar vorausgehenden zweiten Halbjahr 2025 entspricht dies zwar einem Rückgang von 20,9 %. Ein solcher Vergleich ist aufgrund möglicher saisonaler Unterschiede zwischen den Halbjahren jedoch nur eingeschränkt aussagekräftig.

Aussagekräftiger ist der Vergleich mit dem jeweiligen Vorjahreszeitraum. Gegenüber dem ersten Halbjahr 2025 mit 13.780 Fällen liegt das erste Halbjahr 2026 um 3.438 Fälle bzw. 24,9 % höher. Auch das Niveau des ersten Halbjahres 2024 wird mit +1,2 % wieder leicht überschritten. Damit spricht die Entwicklung dafür, dass sich das N1-Segment nach dem

ausgeprägten Anstieg im zweiten Halbjahr 2025 auf einem höheren Niveau stabilisiert und sich schrittweise in Richtung des vor 2025 beobachteten Niveaus bewegt.

Dieser Effekt ist in allen drei Aufbaugruppen sichtbar, allerdings mit unterschiedlichen Ursachen und Verläufen. Kastenwagen stiegen von 11.057 Fällen im ersten Halbjahr 2025 auf 17.433 im zweiten Halbjahr 2025 (+57,7 %). Pritschenwagen/Plattformfahrzeuge stiegen von 1.600 auf 2.567 Fälle (+60,4 %). Bei diesen beiden für die Neuregelung besonders relevanten Aufbaugruppen zeigt sich damit unmittelbar nach dem 1. Juli 2025 ein deutlicher Anstieg.

Auch bei klassischen Pick-ups erhöhte sich die Zahl zunächst von 1.123 Fällen im ersten Halbjahr 2025 auf 1.771 Fälle im zweiten Halbjahr 2025 (+57,7 %). Dieser Anstieg ist jedoch anders einzuordnen. Hier handelt es sich um einen nachwirkenden Vorzieheffekt, da es aufgrund der vorgesehenen Übergangsregelung möglich war, Kraftfahrzeuge noch unter Anwendung der alten Rechtslage zu bestellen. Ein Teil dieser Kraftfahrzeuge wurde erst im zweiten Halbjahr 2025 ausgeliefert und schlägt daher erst in diesem Zeitraum in den finanzinternen Falldaten durch. Der starke Anstieg der Pick-up-Fälle im zweiten Halbjahr 2025 ist daher nicht als nachhaltige Zunahme infolge der Begünstigung zu interpretieren, sondern wesentlich durch einen zeitlich begrenzten Bestell- und Auslieferungseffekt im Zusammenhang mit der Übergangsregelung geprägt. Dafür spricht auch die weitere Entwicklung: Im ersten Halbjahr 2026 wurden nur noch 669 Pick-up-Fälle erfasst.

Bei Kastenwagen und Pritschen- bzw. Plattformfahrzeugen zeigt sich auch im ersten Halbjahr 2026 weiterhin ein gegenüber dem Vorjahreszeitraum erhöhtes Niveau. Die Kastenwagenfälle stiegen gegenüber dem ersten Halbjahr 2025 von 11.057 auf 14.825 (+34,1 %), die Pritschen- und Plattformfahrzeuge von 1.600 auf 1.720 (+7,5 %). Der im ersten Halbjahr 2026 weiterhin erhöhte N1-Bestand wird somit im Wesentlichen von Kastenwagen und – in geringerem Umfang – von Pritschen- und Plattformfahrzeugen getragen.

Damit zeigt sich bei den typischen Arbeits- und Güterbeförderungsfahrzeugen auch nach Abklingen allfälliger Vorzieh- oder Verschiebungseffekte ein gegenüber dem Vorjahreszeitraum erhöhtes Niveau. Die nachhaltigere Belebung konzentriert sich damit gerade auf „Handwerkerfahrzeuge“ also jene Aufbauarten, die typischerweise für Transport-, Liefer-, Service-, Montage- oder sonstige betriebliche Arbeitszwecke eingesetzt werden. Dies steht mit dem angestrebten Effekt der Neuregelung in Einklang.

6. Branchenstruktur und Zielgruppenwirkung

Grundsätzlich ist die Halterstruktur in der Klasse N1 unternehmensnah. 64.540 Kraftfahrzeuge entfallen auf juristische Personen, 8.309 auf Personengesellschaften und 18.936 auf natürliche Personen. In 33.604 Fällen bzw. 26,9 % des Datenbestandes ist keine eindeutige Halterzuordnung möglich.

Für die Beurteilung der Zielgruppenwirkung ist allerdings nicht primär die Rechtsform des Halters, sondern insbesondere die Branchenzuordnung von Bedeutung. Diese ermöglicht eine Einordnung danach, ob N1-Fahrzeuge in Wirtschaftszweigen eingesetzt werden, in denen Transport-, Service-, Montage- oder sonstige Arbeitsfahrzeuge typischer Bestandteil der betrieblichen Tätigkeit sind.

Von den insgesamt 125.170 untersuchten N1-Fällen können 85.914 Fälle bzw. 68,6 % unmittelbar einem Wirtschaftszweig zugeordnet werden. Bei 39.256 Fällen bzw. 31,4 % liegt keine hinreichende ÖNACE-Zuordnung vor. Diese Fälle werden in der branchenbezogenen Auswertung nicht berücksichtigt.

Dies ist für die Zwecke der Evaluierung vertretbar, da für die Beurteilung der strukturellen Verteilung insbesondere die prozentualen Anteile innerhalb der eindeutig zuordenbaren Fälle maßgeblich sind und nicht die absoluten Fallzahlen. Der Auswertung liegt dabei die Annahme zugrunde, dass sich die nicht zuordenbaren Fälle hinsichtlich ihrer Branchenstruktur nicht systematisch von den zuordenbaren Fällen unterscheiden und sich bei vollständiger Datenlage grundsätzlich eine vergleichbare proportionale Verteilung ergeben würde. Eine rechnerische Zurechnung der nicht zuordenbaren Fälle zu einer bestimmten Halter- oder Nutzungsgruppe wird daher bewusst nicht vorgenommen.

Die nachfolgende Branchenanalyse stützt sich daher ausschließlich auf die 85.914 unmittelbar zuordenbaren Fälle. Dabei wird unterstellt, dass die fehlenden Fälle hinsichtlich ihrer Branchenstruktur nicht systematisch anders verteilt sind. Diese Annahme stellt eine methodische Einschränkung der Branchenanalyse dar.

ÖNACE	Wirtschaftszweig	N1-Fälle	Anteil Branche an N1-Fällen
Zielgruppe			
F43	Sonstige spezialisierte Bautätigkeiten	19.368	22,5 %
G47	Einzelhandel	12.603	14,7 %
G46	Großhandel	8.510	9,9 %
H49	Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	5.196	6,0 %
O81	Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau	3.913	4,6 %
D35	Energieversorgung	2.399	2,8 %
F41	Hochbau	2.171	2,5 %
F42	Tiefbau	1.406	1,6 %
A01	Landwirtschaft	963	1,1 %
Prüfgruppe			
N69–N75	Rechts- und Steuerberatung, Unternehmensberatung, Architektur- und Ingenieurbüros, Forschung, Werbung, sonstige freiberufliche Tätigkeiten und Veterinärwesen	2.043	2,4 %
M68	Grundstücks- und Wohnungswesen	1.619	1,9 %
I56	Gastronomie	1.455	1,7 %

Tabelle 9: Klasse N1 Branchenverteilung

Die Branchenstruktur zeigt eine deutliche Konzentration der N1-Fälle auf Wirtschaftszweige, in denen leichte Nutzfahrzeuge typischerweise betrieblich eingesetzt werden. Besonders hervorzuheben sind die spezialisierten Bautätigkeiten (F43) mit 19.368 Fällen bzw. 22,5 % der unmittelbar branchenzuordenbaren N1-Fälle. Ebenfalls von erheblicher Bedeutung ist der Einzelhandel (G47) mit 12.603 Fällen bzw. 14,7 %. Gerade im

Einzelhandel kommen leichte Nutzfahrzeuge typischerweise für Warenzustellung, Filialbelieferung, Lagerlogistik, Service- und Montagetätigkeiten sowie sonstige betriebliche Transportzwecke zum Einsatz.

Auch im Großhandel, im Landverkehr, in der Gebäudebetreuung und im Garten- und Landschaftsbau, in der Energieversorgung sowie im Hoch- und Tiefbau treten N1-Fahrzeuge in erheblichem Umfang auf. Diese Branchen sind durch Tätigkeiten geprägt, bei denen Transport-, Liefer-, Service- oder Arbeitsfahrzeuge regelmäßig Bestandteil der betrieblichen Leistungserbringung sind.

Die neun dargestellten Zielbranchen umfassen zusammen 56.529 N1-Fälle und damit rund 65,8 % aller unmittelbar branchenzuordenbaren Fälle. Damit entfallen bereits knapp zwei Drittel der auswertbaren N1-Fälle auf die hier als Zielgruppe abgegrenzten Wirtschaftszweige. Die Branchenstruktur liefert somit ein deutliches Indiz dafür, dass die von der Neuregelung erfassten Kraftfahrzeuge in erheblichem Umfang in Bereichen eingesetzt werden, in denen leichte Nutzfahrzeuge typischer Bestandteil der betrieblichen Tätigkeit sind.

Die Fahrzeugstruktur innerhalb der Zielbranchen verstärkt den Befund einer überwiegenden arbeits- und güterbeförderungsbezogenen Nutzung. In mehreren zentralen Zielbranchen dominieren Kastenwagen deutlich. Ihr Anteil beträgt bei den spezialisierten Bautätigkeiten (F43) rund 88,3 %, bei Gebäudebetreuung sowie Garten- und Landschaftsbau (O81) rund 85,4 %, in der Energieversorgung (D35) rund 91,5 % und im Landverkehr (H49) rund 81,4 %. Auch im Einzelhandel (G47), der der Zielgruppe zugerechnet wird, entfallen rund 84,0 % der N1-Fälle auf Kastenwagen. Damit wird ein erheblicher Teil der Kraftfahrzeuge gerade durch jene Aufbauart geprägt, die typischerweise für Liefer-, Service-, Montage- und sonstige betriebliche Transportzwecke eingesetzt wird.

Im Hoch- und Tiefbau zeigt sich daneben eine besonders starke Bedeutung von Pritschen- und Plattformfahrzeugen. Im Hochbau (F41) entfallen rund 37,3 % der N1-Fälle auf diese Aufbaugruppe, im Tiefbau (F42) rund 43,6 %. Auch dies entspricht der für diese Branchen typischen Verwendung leichter Nutzfahrzeuge für Material-, Geräte- und Werkzeugtransporte.

Klassische Pick-ups machen demgegenüber auch innerhalb der größeren Zielbranchen regelmäßig nur einen vergleichsweise begrenzten Teil des Fahrzeugbestands aus. Im Einzelhandel (G47) entfallen 1.113 Kraftfahrzeuge bzw. rund 8,8 % der dortigen N1-Fälle auf Pick-ups. Im Tiefbau (F42) sind es 120 Kraftfahrzeuge bzw. rund 8,5 %. Der Umstand, dass auch in diesen Branchen Pick-ups auftreten, steht einer Zuordnung zur Zielgruppe nicht

entgegen, da entsprechende Kraftfahrzeuge abhängig vom konkreten betrieblichen Einsatz ebenfalls Transport-, Service- oder Baustellenfunktionen erfüllen können.

Die Kombination aus einer deutlichen Konzentration der branchenzuordenbaren N1-Fälle auf arbeitsfahrzeugnahe Wirtschaftszweige und der innerhalb dieser Branchen überwiegend arbeitsfahrzeugtypischen Aufbaustruktur stellt ein wesentliches Indiz dafür dar, dass die Neuregelung in erheblichem Umfang jene betrieblichen Einsatzbereiche erreicht, die dem Leitbild klassischer Arbeits-, Transport- und Handwerkerfahrzeuge entsprechen.

Den Zielbranchen stehen Wirtschaftszweige gegenüber, die für Zwecke der Evaluierung der Prüfgruppe zugeordnet werden. Hierzu zählen insbesondere die freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Tätigkeiten (N69–N75), das Grundstücks- und Wohnungswesen (M68) sowie die Gastronomie (I56). Diese Wirtschaftszweige weisen zwar ebenfalls relevante N1-Fallzahlen auf, ihr Gewicht innerhalb des unmittelbar branchenzuordenbaren N1-Bestands bleibt jedoch deutlich hinter den größten Zielbranchen zurück.

Im Unterschied zu den Zielbranchen zeigt sich in der Prüfgruppe damit keine vergleichbare Konzentration der N1-Fälle. Während insbesondere spezialisierte Bautätigkeiten, Einzel- und Großhandel, Landverkehr sowie Gebäudebetreuung jeweils erhebliche Teile des branchenzuordenbaren N1-Bestands auf sich vereinen, verteilen sich die Fälle in den übrigen Wirtschaftszweigen wesentlich stärker und erreichen einzeln regelmäßig deutlich geringere Anteile.

Das Auftreten von N1-Fahrzeugen in einer Prüfbranche ist für sich genommen allerdings nicht als Hinweis auf eine Fehlsteuerung zu verstehen. Auch in diesen Wirtschaftszweigen können Transport-, Liefer-, Service- oder sonstige betriebliche Tätigkeiten den Einsatz leichter Nutzfahrzeuge sachlich erklären. Für die Evaluierung ist daher nicht entscheidend, ob einzelne N1-Fahrzeuge auch außerhalb der definierten Zielbranchen auftreten, sondern ob sich insgesamt eine strukturelle Konzentration auf jene Bereiche erkennen lässt, in denen leichte Nutzfahrzeuge typischer Bestandteil der betrieblichen Tätigkeit sind.

Eine solche Konzentration ist in den vorliegenden Daten erkennbar. Die Fallzahlen verteilen sich nicht gleichmäßig über sämtliche Wirtschaftszweige, sondern weisen einen deutlichen Schwerpunkt in den als Zielgruppe definierten Branchen auf. In Verbindung mit der dort überwiegend arbeitsfahrzeugtypischen Aufbaustruktur spricht dies dafür, dass die Neuregelung im Schwerpunkt jene betrieblichen Einsatzbereiche erreicht, für die die Entlastung vorgesehen ist.

7. Vollzugs und Abgrenzungsfragen

Aus den vorliegenden Daten ergeben sich keine Hinweise auf eine breit angelegte Verschiebung der Begünstigung in personen- oder freizeitnahe Fahrzeugkonfigurationen. Die Fahrzeugstruktur bleibt vielmehr deutlich durch klassische Nutzfahrzeuge geprägt. Rund 80,8 % entfallen auf Kastenwagen/Vans, weitere 11,4 % auf Pritschenwagen bzw. Plattformfahrzeuge. Zudem verfügen 99.761 der untersuchten Kraftfahrzeuge bzw. 79,6 % über zwei oder drei Sitzplätze.

Auch die Entwicklung der Sitzplatzstruktur nach Inkrafttreten der Reform spricht nicht für eine allgemeine Verlagerung in Richtung stärker personentransportorientierter Kraftfahrzeuge. Der Anteil der Fünf-Sitzer sank vom ersten zum zweiten Halbjahr 2025 von 14,0 % auf 12,9 %, während die Anteile der Zwei- und Drei-Sitzer leicht zunahmen. Die Veränderung der Gesamtstruktur spricht vielmehr dafür, dass die Entlastung überwiegend „Handwerkerfahrzeugen“ also Fahrzeugkonfigurationen zugutekommt, bei denen die Arbeits- und Güterbeförderungsfunktion im Vordergrund steht.

Abgrenzungsfragen bestehen dennoch bei einzelnen Fahrzeuggruppen, bei denen Personen- und Güterbeförderungsfunktion stärker miteinander verbunden sind. Dies betrifft insbesondere bestimmte mehrsitzige Pick-up-Konfigurationen. Klassische Pick-ups machen zwar nur rund 7,8 % der untersuchten N1-Fälle aus, weisen innerhalb dieser Gruppe jedoch überwiegend eine höhere Sitzplatzanzahl auf.

Diese Konstellationen sind für den Vollzug relevant und bedürfen weiterhin einer sorgfältigen Beurteilung anhand der jeweiligen Fahrzeugmerkmale. Nach den vorliegenden Mengendaten prägen sie jedoch nicht die Gesamtstruktur der untersuchten N1-Fälle. Der weit überwiegende Teil des Datenbestands entfällt weiterhin auf Fahrzeugkonfigurationen, die strukturell dem Bereich klassischer Transport-, Service- und Arbeitsfahrzeuge zuzuordnen sind.

Insgesamt ergeben sich daher aus der Evaluierung keine Anhaltspunkte für einen breit angelegten Mitnahme- oder Fehlsteuerungseffekt. Die festgestellten Vollzugs- und Abgrenzungsfragen konzentrieren sich vielmehr auf einzelne, funktional abgrenzbare Fahrzeugkonfigurationen. Sie stellen damit einen gesondert zu beobachtenden Vollzugsbereich dar, ohne den Gesamtbefund zur Struktur und Zielgruppenwirkung der Neuregelung wesentlich zu verändern.

8. Einschränkung des NoVA-Anwendungsbereichs

Für die Evaluierung ist neben der Entwicklung des N1-Marktes und der Struktur der betroffenen Kraftfahrzeuge auch von Bedeutung, wie viele Kraftfahrzeuge seit Inkrafttreten der Neuregelung tatsächlich dem eingeschränkten Anwendungsbereich der NoVA zuzurechnen sind.

Mit 1. Juli 2025 wurde der Fahrzeugbegriff des § 2 NoVAG 1991 für leichte Nutzfahrzeuge neu abgegrenzt. Kraftfahrzeuge mit nicht mehr als drei Sitzplätzen fallen grundsätzlich nicht unter den Anwendungsbereich des NoVAG 1991. Bei Fahrzeugen mit mehr als drei Sitzplätzen sieht § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991 darüber hinaus Ausnahmen für bestimmte Kraftfahrzeuge vor, sofern die dort normierten fahrzeugtechnischen Voraussetzungen erfüllt sind.

Für die quantitative Evaluierung wird davon ausgegangen, dass sämtliche in den definierten Zielbranchen erfassten Kastenwagen sowie Pritschen- und Plattformfahrzeuge die jeweiligen Voraussetzungen des § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991 erfüllen. Diese Annahme ermöglicht eine näherungsweise Quantifizierung jener Kraftfahrzeuge, die infolge der seit 1. Juli 2025 geltenden Einschränkung des Fahrzeugbegriffs nicht mehr der NoVA unterliegen.

Im Zeitraum vom 1. Juli 2025 bis einschließlich August 2026 umfasst die finanzinterne Datenbasis 46.165 N1-Fälle. Davon weisen 37.838 Kraftfahrzeuge bzw. rund 82 % höchstens drei Sitzplätze auf und können damit unmittelbar dem Kernbereich der Neuregelung zugeordnet werden.

Hinzu kommen 2.317 Kraftfahrzeuge mit vier bis neun Sitzplätzen, die als Kastenwagen oder Pritschen-/Plattformfahrzeuge den definierten Zielbranchen zugeordnet sind. Unter der für die Evaluierung getroffenen Annahme erfüllen auch diese Kraftfahrzeuge die Voraussetzungen für die Ausnahme vom Fahrzeugbegriff. Dabei handelt es sich um 1.519 Kastenwagen sowie 798 Pritschen- bzw. Plattformfahrzeuge.

Insgesamt können damit jedenfalls 40.155 Kraftfahrzeuge bzw. rund 87 % der seit 1. Juli 2025 in der finanzinternen Datenbasis erfassten N1-Fälle dem durch die Neuregelung aus dem NoVA-Anwendungsbereich herausgenommenen Bereich zugerechnet werden. Bei den verbleibenden rund 13% kann aufgrund der vorliegenden Merkmale bzw. der für die Evaluierung getroffenen Annahmen eine Ausnahme vom Fahrzeugbegriff nicht unmittelbar abgeleitet werden.

9. Gesamtergebnis

Die im Rahmen der Evaluierung untersuchten Indikatoren ergeben insgesamt ein weitgehend konsistentes Bild. Die Entwicklung der amtlichen Neuzulassungen, die finanzinternen Falldaten, die Fahrzeug- und Branchenstruktur sowie die stichprobenartig untersuchten Herstellerpreise stehen überwiegend mit einer wirtschaftlich relevanten Entlastung typischer leichter Nutzfahrzeuge in Einklang.

Besonders deutlich ist die Veränderung in der zeitlichen Marktentwicklung. Dem erheblichen Rückgang der N1-Neuzulassungen im ersten Halbjahr 2025 folgte unmittelbar nach dem 1. Juli 2025 eine ausgeprägte Gegenbewegung. Ein Teil dieses Anstiegs ist als Nachholeffekt zuvor zurückgestellter Anschaffungen einzuordnen. Die Entwicklung im Jahr 2026 zeigt zugleich, dass der außergewöhnliche Ausschlag nach Inkrafttreten der Reform zunehmend abklingt, ohne dass das Segment wieder auf das schwache Niveau vor der Reform zurückfällt. Dies ist mit einer fortschreitenden Normalisierung des N1-Marktes vereinbar.

Ein vollständiger Kausalnachweis über das Ausmaß der zusätzlichen Nachfrage ist allein anhand der Zulassungsdaten nicht möglich, da auch konjunkturelle Entwicklungen, Flottenzyklen und sonstige Marktfaktoren Einfluss auf Fahrzeuganschaffungen haben. Die zeitliche Abfolge der Entwicklung, die im Vergleich zum Gesamtmarkt wesentlich stärkeren Ausschläge sowie die Fortsetzung der Erholung im Jahr 2026 ergeben jedoch zusammen ein deutliches Indiz dafür, dass die geänderte NoVA-rechtliche Behandlung für die Entwicklung des Segments wirtschaftlich relevant ist.

Die Untersuchung der Herstellerpreise ergänzt diesen Befund. Bei den stichprobenartig untersuchten typischen Nutzfahrzeugen von Volkswagen, Citroën, Renault und Mercedes-Benz liegen die Nettopreissteigerungen gegenüber den jeweiligen Vergleichszeitpunkten vor der Reform lediglich zwischen rund 1,6 % und 2,0 %. Damit ist bei den untersuchten Kraftfahrzeugen weder ein außergewöhnlicher Preisanstieg noch ein mit dem Wegfall der NoVA zeitlich zusammenfallender Preissprung festzustellen. Die Daten liefern insbesondere keinen Hinweis auf eine systematische Kompensation der steuerlichen Entlastung durch entsprechend höhere Herstellerpreise. Der Wegfall der NoVA führt bei diesen Kraftfahrzeugen daher tatsächlich zu einer gegenüber der früheren Rechtslage geringeren Anschaffungsbelastung.

Besondere Bedeutung kommt schließlich der Branchenstruktur zu. Rund 65,8 % der unmittelbar branchenzuordenbaren N1-Fälle entfallen bereits auf die im Rahmen der Evaluierung näher betrachteten Zielbranchen. Hierzu zählen insbesondere spezialisierte

Bautätigkeiten, Einzel- und Großhandel, Landverkehr, Gebäudebetreuung und Garten- und Landschaftsbau, Energieversorgung sowie Hoch- und Tiefbau. Zugleich zeigt sich innerhalb dieser Wirtschaftszweige überwiegend eine arbeitsfahrzeugtypische Aufbaustruktur: Kastenwagen dominieren in zahlreichen Zielbranchen deutlich, während insbesondere im Hoch- und Tiefbau auch Pritschen- und Plattformfahrzeuge einen erheblichen Anteil ausmachen. Die Verbindung von branchenmäßiger Konzentration und nutzfahrzeugtypischer Fahrzeugstruktur spricht dafür, dass die wirtschaftliche Entlastung in erheblichem Umfang jene betrieblichen Einsatzbereiche erreicht, in denen leichte Nutzfahrzeuge typischerweise für Transport-, Liefer-, Service-, Montage- oder sonstige Arbeitszwecke eingesetzt werden.

Auch die quantitative Reichweite der Neuregelung spricht für eine weitreichende Entlastungswirkung. Von den im Zeitraum vom 1. Juli 2025 bis August 2026 erfassten 46.165 N1-Fällen können nach den für die Evaluierung zugrunde gelegten Kriterien jedenfalls 40.155 Kraftfahrzeuge bzw. rund 87 % dem aus dem NoVA-Anwendungsbereich herausgenommenen Bereich zugerechnet werden. Davon entfallen 37.838 Kraftfahrzeuge auf Kraftfahrzeuge mit höchstens drei Sitzplätzen und weitere 2.317 Kraftfahrzeuge auf mehrsitzige Kastenwagen sowie Pritschen- und Plattformfahrzeuge in den definierten Zielbranchen, bei denen im Rahmen der Evaluierung von der Erfüllung der Voraussetzungen des § 2 Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991 ausgegangen wird.

Damit erfasst die Einschränkung des NoVA-Anwendungsbereichs einen Großteil der seit Inkrafttreten der Neuregelung untersuchten N1-Fälle. In Verbindung mit der überwiegend arbeitsfahrzeugtypischen Fahrzeug- und Branchenstruktur spricht dieser Befund dafür, dass die Neuregelung in erheblichem Umfang jene Fahrzeugkonfigurationen und betrieblichen Einsatzbereiche erreicht, die mit der Einschränkung des Anwendungsbereichs adressiert werden sollten.

Einzelne Abgrenzungsfragen bleiben bei Kraftfahrzeugen mit kombinierter Personen- und Güterbeförderungsfunktion bestehen. Diese Fälle sind für den Vollzug relevant, stellen nach den vorliegenden Daten jedoch kein strukturelles Problem der N1-Gruppe insgesamt dar. Die Sitzplatzentwicklung nach Inkrafttreten der Reform zeigt, dass der Anteil von Fahrzeugkonfigurationen mit arbeitsfahrzeugtypischer Aufbaustruktur zugenommen hat, während mehrsitzige Konfigurationen relativ an Bedeutung verloren haben. Ein breiter Substitutionseffekt zugunsten mehrsitziger, gemischt nutzbarer N1-Fahrzeuge ist damit nicht erkennbar.

Zusammenfassend sprechen die Ergebnisse der Evaluierung dafür, dass die mit 1. Juli 2025 eingeführte Neuregelung ihre intendierte wirtschaftliche Wirkung entfaltet. Sie geht mit einer deutlichen Erholung des zuvor gedämpften N1-Segments einher, die Entlastung ist bei

den untersuchten typischen Nutzfahrzeugen in den Anschaffungskosten erkennbar und die Struktur der begünstigten Kraftfahrzeuge sowie deren Branchenzuordnung weisen überwiegend auf klassische betriebliche Arbeits- und Güterbeförderungsfahrzeuge hin. Hinweise auf eine flächendeckende Fehlsteuerung oder eine systematische Abschöpfung der steuerlichen Entlastung durch Preissteigerungen ergeben sich aus den untersuchten Daten nicht.

Bundesministerium für Finanzen

Johannesgasse 5, 1010 Wien

+43 1 514 33-0

bmf.gv.at