



Die Steuerreform, die den österreichischen Markt für Firmen-BEVs neu gestalten könnte

Wie Österreichs Sachbezugsregelung für E-Fahrzeuge die Flottenpolitik, die Betriebskosten und das künftige Angebot an gebrauchten Elektrofahrzeugen verändern könnten

Der Entwurf würde die derzeitigen Vergünstigungen für Fahrer von Firmen-BEVs einschränken, ohne jedoch den Steuervorteil gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor aufzuheben. Die bedeutendere Veränderung könnte sich an anderer Stelle vollziehen: bei den Budgets, der Modellauswahl, den Haltedauern und der Zusammensetzung des künftigen Gebrauchtwagenangebots.

Autor

Yoann Taitz – Regional Head of Forecast and Market Analysis | Indicata, Global

Mit Beiträgen von

Andreas Steinbach – Head of Indicata Austria & CEE

René Buzek – Managing Director Autorola Austria

Deutsche Ausgabe – August 2026. Diese Analyse basiert auf dem zum Zeitpunkt der Erstellung verfügbaren Entwurf zur Änderung der Sachbezugswerteverordnung. Die vorgeschlagenen Bestimmungen werden in ihrer aktuellen Fassung dargestellt; bis zur formellen Verabschiedung und Veröffentlichung der Reform gelten weiterhin die im Jahr 2026 geltenden Vorschriften

Die Steuerreform, die den österreichischen Markt für Elektro-Firmenwagen neu gestalten könnte



Bei der Debatte geht es nicht nur darum, ob ein elektrischer Firmenwagen künftig mehr kosten wird. Drei separate Aspekte müssen berücksichtigt werden: Was den Mitarbeitern im Vergleich zu heute entgehen würde, welcher Steuervorteil gegenüber einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor bestehen bliebe und wie Unternehmen in der Praxis voraussichtlich reagieren werden.

Im Jahr 2026 bleibt die private Nutzung eines emissionsfreien Firmenwagens in Österreich weiterhin von der Sachbezugssteuer befreit. Der veröffentlichte Entwurf sieht die Einführung eines steuerpflichtigen Sachbezugs in Höhe von 0,375 % der Anschaffungskosten vor, der im Jahr 2027 auf 180 € pro Monat begrenzt ist und ab 2028 auf 0,625 % ansteigt, wobei die Obergrenze bei 300 € pro Monat liegt.

Ein BEV würde für Arbeitnehmer somit weniger attraktiv werden als heute. Dennoch würde es gegenüber einem Benzin- oder Dieselfahrzeug einen erheblichen Steuervorteil behalten: Die derzeitige Regelung für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sieht 1,5 % der Anschaffungskosten (begrenzt auf 720 €) für Fahrzeuge vor, die den entsprechenden CO₂-Grenzwert einhalten, sowie 2 % (begrenzt auf 960 €) für alle anderen Fahrzeuge.

Der Wendepunkt

Die Reform würde den absoluten Vorteil von BEVs verringern, ohne jedoch ihren relativen Vorteil aufzuheben. Die entscheidende Frage ist, ob diese verbleibende Steuerlücke ausreichen wird, um Unterschiede bei Preis, Leasingrate, Nutzungsszenario, Lademöglichkeiten und Restwert für die jeweilige Flotte auszugleichen.

Die Reaktion wird nicht einheitlich ausfallen. Große Flotten könnten ihre Elektrifizierungsziele möglicherweise durch Rahmenvereinbarungen, bestehende Ladeinfrastruktur und festgelegte ESG-Verpflichtungen aufrechterhalten. Kleinere Unternehmen, Nutzer mit hohen Fahrleistungen und Firmen ohne geeignete Lademöglichkeiten könnten einen vorsichtigeren Ansatz verfolgen.

Vier wesentliche Schlussfolgerungen

- BEVs würden ihre vollständige Steuerbefreiung verlieren, blieben für Fahrer von Firmenwagen jedoch weitaus steuerlich effizienter als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.
- Die Reform wird eher die Art und Weise verändern, wie Unternehmen ihre Flotten elektrifizieren, als die Entscheidung, ob sie dies überhaupt tun.
- Die Auswirkungen auf den Gebrauchtwagenmarkt hängen von den bestellten Fahrzeugen, deren Preis, Ausstattung, Kilometerstand und Haltezeit ab.
- Die jüngste Verbesserung der Liquidität bei BEVs ist weitgehend konjunkturell bedingt und wird durch höhere Kraftstoffpreise im Zusammenhang mit dem Krieg im Iran gestützt; sie sollte nicht mit den strukturellen Auswirkungen der Reform verwechselt werden.

“Die Herausforderung besteht nicht einfach darin, vorherzusagen, wie viele Elektroautos zugelassen werden. Es geht darum zu verstehen, wie Unternehmen ihre Flotten anpassen werden und welche Fahrzeugtypen diese Entscheidungen drei oder vier Jahre später auf den Gebrauchtwagenmarkt bringen werden.”

Yoann Taitz – Regionalleiter Prognosen und Marktexperte

1

BEVs würden die Befreiung verlieren, nicht den Steuervorteil

Die vorgeschlagene Änderung ist bedeutend, doch ihre Auswirkungen müssen genau beschrieben werden: Sie würde die Position von BEVs im Vergleich zu 2026 verschlechtern, während sie weiterhin eine günstigere Behandlung als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor genießen würden.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Artikels handelt es sich bei der Reform noch um einen Änderungsentwurf zur Sachbezugswerteverordnung, der noch nicht in die geltende konsolidierte Gesetzgebung aufgenommen wurde. Emissionsfreie Fahrzeuge bleiben daher auch im Jahr 2026 vom Sachbezug befreit.

Jahr	Vorgeschlagene Regelung für BEV	Monatliche Obergrenze
2026	0 %	0 €
2027	0,375 % der Anschaffungskosten	180 €
Ab 2028	0,625 % der Anschaffungskosten	300

Der Entwurf soll für Abrechnungszeiträume gelten, die nach dem 31. Dezember 2026 enden. In der veröffentlichten Fassung enthält er keine allgemeine Bestandsschutzklausel für Fahrzeuge, die bereits an Mitarbeiter zugeteilt wurden. Die praktische Handhabung bestehender Fahrzeuge und Verträge muss jedoch durch die endgültige Gesetzgebung und nachfolgende Verwaltungsrichtlinien bestätigt werden.

Sonderfälle und operative Umsetzung

Der Entwurf sieht außerdem vor, dass die neuen Regelungen auch für Gehaltsumwandlungsvereinbarungen gelten, bei denen ein Teil der Vergütung eines Mitarbeiters in die Bereitstellung eines Fahrzeugs umgewandelt wird. Er regelt zudem die spezifische Behandlung für Fälle, in denen ein und derselbe Mitarbeiter Zugang zu mehr als einem Firmenwagen hat: Ab dem zweiten emissionsfreien Fahrzeug würde ein Sachbezug von 1,5 % gelten. Diese Bestimmungen sollten in ihrer endgültigen Fassung wiedergegeben werden, sobald die Verordnung veröffentlicht ist.

Für Arbeitgeber würde die Reform daher auch einen zusätzlichen Arbeitsaufwand in der Lohn- und Gehaltsabrechnung mit sich bringen: Aktualisierung der Berechnungsparameter, Abwicklung der Arbeitnehmerbeiträge, Überprüfung der Zuteilungsdaten für Fahrzeuge und Mitteilung des neuen steuerpflichtigen Vorteils. Dieser operative Aufwand dürfte kleinere Unternehmen, die über weniger spezialisierte Ressourcen in den Bereichen Steuern und Personalwesen verfügen, stärker belasten.

Ein Steuervergleich, der BEVs nach wie vor deutlich begünstigt

Die nachstehende Tabelle vergleicht ausschließlich den monatlichen Sachbezug. Sie dient nicht dazu, die Gesamtkosten für den Betrieb einer Flotte zu berechnen, sondern zeigt vielmehr die Steuerlücke auf, die nach der Reform bestehen bleiben würde.

Anschaffungskosten	BEV im Jahr 2028	Effizienter Verbrennungsmotor / 1,5 %	Verbrennungsmotor / 2 %
48.000 €	300 €/Monat	720 €/Monat	960 €/Monat
60.000 €	300 €/Monat	720 €/Monat (Obergrenze erreicht)	960 € pro Monat (Obergrenze erreicht)

Was die Tabelle tatsächlich zeigt

Bei gleichen Anschaffungskosten hätte ein BEV im Jahr 2028 einen monatlichen Steuervorteil von 420 € gegenüber einem effizienten Fahrzeug mit Verbrennungsmotor und von 660 € gegenüber einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor, für das der Steuersatz von 2 % gilt. Diese Zahlen stellen eine Differenz beim steuerpflichtigen Vorteil dar, nicht die direkten Nettokosten für den Mitarbeiter.

Warum der Sachbezug allein nicht ausschlaggebend für die Entscheidung ist

Die Besteuerung von Sachbezügen spielt zwar eine zentrale Rolle für die Akzeptanz eines Firmenwagens durch den Mitarbeiter, ist jedoch nur ein Aspekt der Flottenentscheidung. Das Ergebnis hängt auch vom tatsächlich ausgehandelten Preis, der Leasingrate, den Energie- und Wartungskosten, dem Ladeverhalten, der Fahrleistung, der Vertragslaufzeit und dem Restwert ab.

Diese Variablen unterscheiden sich je nach Unternehmen und Fahrzeug. Das Ziel dieses Whitepapers ist es daher nicht, jeder Flotte ein einheitliches TCO-Ergebnis vorzuschreiben, sondern die Mechanismen aufzuzeigen, die eine Entscheidung, in die eine oder andere Richtung beeinflussen könnten.

2

Eine Reform, drei unterschiedliche Flottenrealitäten

Ein nationaler Durchschnittswert wäre irreführend. Dieselbe Steueränderung kann von einer großen Unternehmensflotte aufgefangen werden, während sie ein kleineres Unternehmen dazu veranlasst, seinen Erneuerungszyklus zu verschieben.

Flottenprofil	Stärken oder Einschränkungen	Wahrscheinlichste Reaktion
Kleine Flotte	Begrenzte Verhandlungsmacht, wenige dedizierte Ressourcen und teilweise unzureichende Lademöglichkeiten	Einige Ersatzanschaffungen aufschieben, das Budget senken oder für die anspruchsvollsten Anwendungsfälle weiterhin Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor einsetzen, um die Elektrifizierung zu verzögern
Mittelgroße Flotte	Strukturierte Dienstwagenrichtlinie, jedoch geringere finanzielle und betriebliche Flexibilität	Anpassung der zulässigen Modelle, Ausstattungsvarianten, Fahreranteile oder Vertragsbedingungen
Große Flotte	Rahmenverträge, ausgehandelte Stückzahlen, Infrastruktur und festgelegte ESG-Verpflichtungen	Beibehaltung des BEV-Ziels bei gleichzeitiger Optimierung von Spezifikationen, Leasingkonditionen, Lade- und Zuteilungsregeln

Große Flotten verfügen über mehr Handlungsspielraum, doch sie sind nicht die einzigen betroffenen Unternehmen

Rahmenverträge und ausgehandelte Mengen können einen Teil der Auswirkungen abfedern. Ihre Wirkung muss jedoch von Fall zu Fall bewertet werden: Es gibt kein marktweit repräsentatives Rabattniveau, und die Differenz zwischen den Rabatten für BEVs und Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor variiert je nach Hersteller, Modell, Finanzierungskanal und kommerziellem Zeitplan.

Große Konzerne können die Anpassung zudem auf mehrere Variablen verteilen: Fahrzeugbudget, Fahreranteil, Ausstattung, Vertragslaufzeit, Ladevereinbarungen und Modellauswahl. Für sie könnte die Reform die Dienstwagenpolitik stärker umgestalten, als dass sie das Elektrifizierungsziel selbst in Frage stellt. Kleinere Unternehmen könnten dennoch indirekt von Änderungen bei den Angeboten der Leasinggesellschaften betroffen sein, insbesondere wenn der künftige europäische Rechtsrahmen auch für die Zulassungen der Leasinggeber gilt und die Modelle, Leasingraten oder Konditionen für Kunden verändert.

“Es ist unwahrscheinlich, dass große Unternehmen darauf reagieren, indem sie ihre Elektrifizierungsziele aufgeben. Stattdessen könnten sie die angebotenen Modelle überprüfen, die Ausstattungsvarianten vereinfachen, Verträge neu verhandeln oder den von den Fahrern geforderten Eigenanteil anpassen.”

René Buzek – Leiter von Autorola Österreich

Warum ESG-Ziele unverändert bleiben könnten

Viele Unternehmen haben die Elektrifizierung bereits in mehrjährige Verpflichtungen zur Emissionsreduzierung eingebettet. Diese Ziele können auf einer internationalen Strategie, der ESG-Berichterstattung, den Erwartungen von Kunden und Investoren oder bereits getätigten Investitionen in die Ladeinfrastruktur beruhen.

In solchen Fällen wird der Entwurf das Endziel möglicherweise nicht ändern. Er könnte jedoch den Weg dorthin verändern: erschwinglichere Modelle, einfachere Spezifikationen, ein anderer Mitarbeiterbeitrag oder längere Haltedauern.

Die Reform könnte eher eine Kostenverlagerung bewirken als eine Richtungsänderung

Ein Teil der Kosten könnte vom Unternehmensbudget auf den Fahrer verlagert oder durch ein preisgünstigeres Fahrzeug, einen anderen Vertrag oder ein besser gesteuertes Ladeverhalten aufgefangen werden. Die Auswirkungen auf die Zulassungszahlen hängen daher von der Fähigkeit der jeweiligen Flotte ab, ihre Wirtschaftlichkeit neu auszubalancieren.

3

Wie sich die Dienstwagenpolitik weiterentwickeln könnte

Zwischen der vollständigen Beibehaltung des BEV-Programms und der Rückkehr zu Verbrennungsmotoren steht den Unternehmen eine breite Palette an Anpassungsmöglichkeiten zur Verfügung.

1. Überprüfen Sie die Fahrzeugkategorien, die den Mitarbeitern je nach Funktion, Budget oder jährlicher Fahrleistung zur Verfügung stehen.
2. Bevorzugen Sie kostengünstigere Modelle oder Fahrzeuge mit einer umfangreicheren Serienausstattung, um die Abhängigkeit von teuren Sonderausstattungen zu verringern.
3. Passen Sie den monatlichen Fahrerbeitrag für Fahrzeuge an, die das Referenzbudget überschreiten.
4. Verhandeln Sie Leasingraten, Servicepakete und Rahmenverträge mit Herstellern und Leasinggesellschaften neu.
5. Verlängern Sie ausgewählte Verträge, um die Kosten zu glätten und die Rückgabe von Fahrzeugen hinauszuzögern.

6. Erweitern Sie die Lademöglichkeiten am Arbeitsplatz oder zu Hause, um den Vorteil der BEV bei den Betriebskosten zu erhalten.
7. Ersetzen Sie für ausgewählte Mitarbeitergruppen den Firmenwagen durch eine Fahrzeugpauschale und übertragen Sie die Fahrzeugwahl auf den Einzelnen.

Dies ist jedoch keine neutrale Option. Sie kann die Kontrolle des Unternehmens über Emissionen, Fahrzeugalter, Sicherheit und die Konsistenz seiner ESG-Richtlinien einschränken. Daher eignet sie sich eher für bestimmte Fahrergruppen als für eine vollständige Ablösung des Dienstwagenprogramms.

Die Schwelle von 48.000 € könnte den Fahrzeugmix beeinflussen, ohne zu einer absoluten Trennlinie zu werden

Nach dem aktuellen Entwurf entsprechen die Obergrenzen für BEVs Anschaffungskosten von 48.000 €. Oberhalb dieser Grenze steigt der steuerpflichtige Sachbezug nicht weiter an. Dies könnte einige Unternehmen dazu veranlassen, ihr Fahrzeugangebot auf diesen Preisbereich zu konzentrieren, könnte aber auch die Attraktivität teurerer Modelle erhalten, da deren Sachbezug weiterhin begrenzt bleibt.

Die Auswirkung ist daher nicht einseitig. Für manche Arbeitnehmer würde die Obergrenze ein BEV für 60.000 € steuerlich günstiger machen als ein vergleichbares Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Für manche Arbeitgeber könnten jedoch der Kaufpreis, die Leasingrate oder das Restwertrisiko weiterhin für ein günstigeres Modell sprechen.

Was diese Entscheidungen für den Gebrauchtwagenmarkt bedeuten werden

Die in den Jahren 2027 und 2028 getroffenen Entscheidungen werden sich drei oder vier Jahre später auf den Gebrauchtwagenmarkt auswirken. Sie werden nicht nur bestimmen, wie viele BEVs zurückgegeben werden, sondern auch deren Profil: ursprünglicher Listenpreis, Segment, Ausstattung, Kilometerstand, Alter und Batteriezustand. Wo der österreichische Markt das gesamte Volumen nicht aufnehmen kann, könnten Exporte einen Absatzmarkt bieten, doch die für gebrauchte BEVs geeigneten Märkte sind nicht unbedingt diejenigen, die traditionell Benzin- und Dieselfahrzeuge aufnehmen.

“Für den Gebrauchtwagenmarkt sagt das Volumen nicht alles aus. Preisgünstigere, stärker standardisierte Fahrzeuge oder Autos, die länger gehalten werden, können sich hinsichtlich Liquidität und Restwert sehr unterschiedlich verhalten, selbst wenn der BEV-Anteil in Firmenflotten unverändert bleibt.”

Andreas Steinbach – Leiter von Indicata Austria

Das Hauptrisiko auf dem Gebrauchtwagenmarkt

Privatkäufer müssen letztendlich Fahrzeuge aufnehmen, die ursprünglich im Rahmen von Firmenwagenrichtlinien ausgewählt wurden. Ein Modell mag für ein Unternehmen aufgrund seiner steuerlichen Behandlung und der Leasingrate sinnvoll sein, ist aber dennoch zu teuer, zu groß oder passt schlecht zu den Erwartungen eines Gebrauchtwagenkäufers.

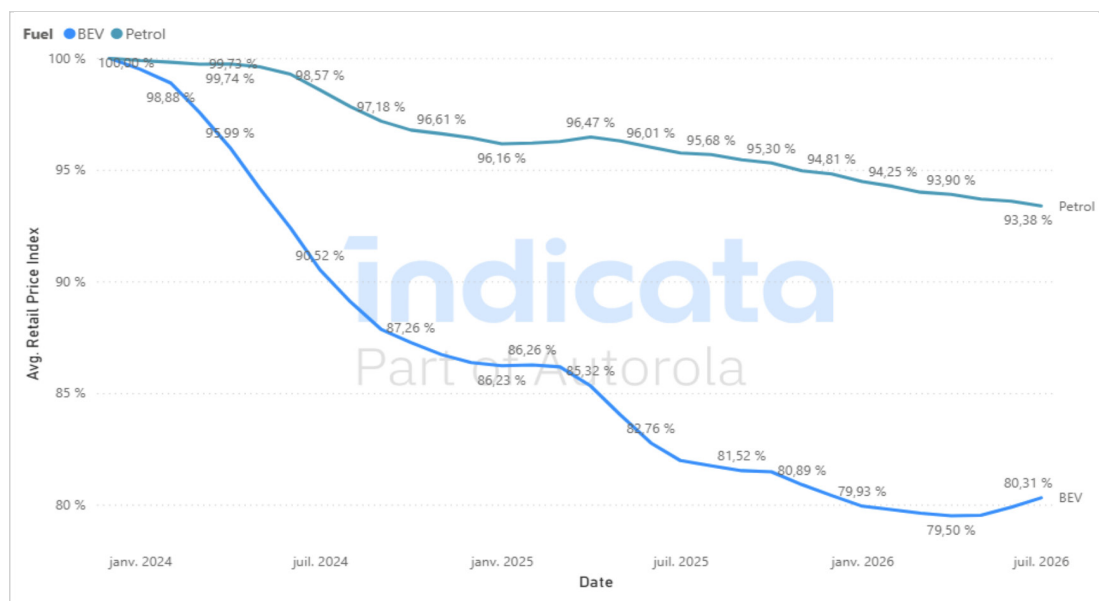
4

Der österreichische Markt für gebrauchte BEVs steht bereits unter erheblichem Preisdruck

Daten von Indicata zeigen, dass der BEV-Markt bereits lange vor der geplanten Reform eine Anpassung vollzogen hat: Die Preise für gebrauchte Elektroautos sind weitaus stärker gefallen als die für Benzin.

Zwischen Januar 2024 und Juli 2026 fiel der BEV-Index auf 80,31, verglichen mit 93,38 für Benzin. Die Korrektur war daher bei Elektroautos deutlich stärker ausgeprägt. Auf das Tief im Frühjahr 2026 folgte eine leichte Erholung, die jedoch bei weitem nicht ausreichte, um den früheren Rückgang auszugleichen.

ABBILDUNG 1 – Durchschnittlicher Verbraucherpreisindex in Österreich, Januar 2024 = 100



Quelle:
Indicata, Daten bis Juli 2026.

Die wichtigste Erkenntnis

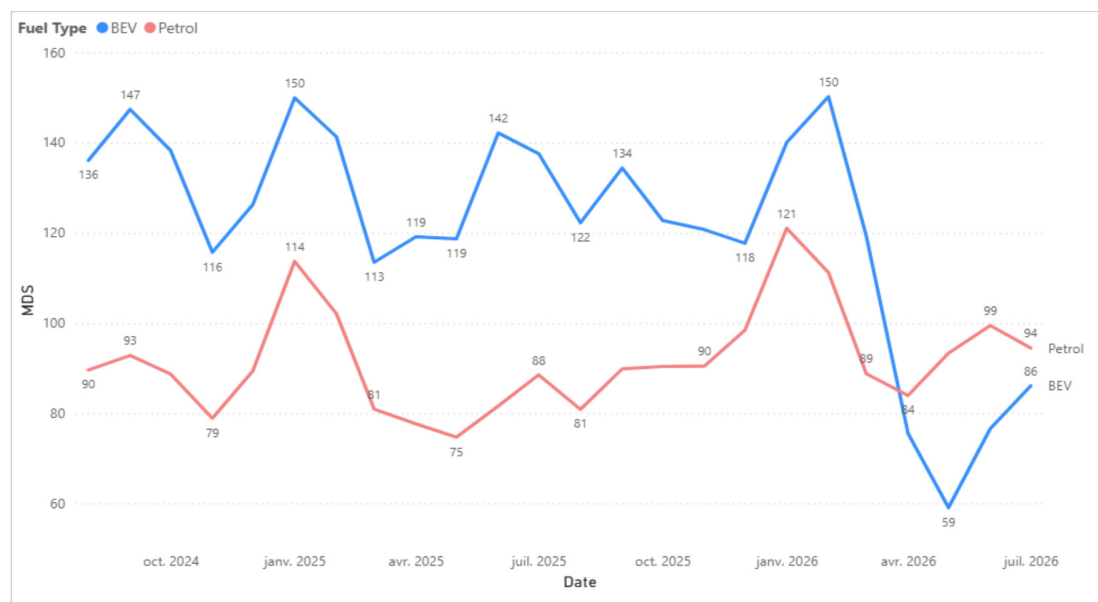
Niedrigere Preise machen gebrauchte BEVs erschwinglicher und können den Bestandsumschlag fördern. Sie deuten zudem auf einen deutlich stärkeren Druck auf die Restwerte hin. Eine Nachfrage, die sich erst nach einer starken Preiskorrektur verbessert, ist nicht gleichbedeutend mit einem strukturell stabilisierten Markt.

5

Die Liquidität hat sich verbessert, jedoch hauptsächlich aufgrund konjunktureller Bedingungen

Der jüngste Rückgang des Markt-Tage-Angebots für BEVs ist real. Er fiel jedoch mit einem außergewöhnlichen Energiepreisschock zusammen, der die Preise an den Tankstellen in die Höhe trieb und die wirtschaftlichen Argumente für Elektroautos vorübergehend stärkte.

ABBILDUNG 2
“Market Days Supply”
in Österreich



Quelle:
Indicata, Daten bis Juli 2026.

Die österreichische „Market Days Supply“ für BEVs lag über weite Teile des Zeitraums deutlich über der von Benzin, mit mehreren Spitzenwerten nahe 150 Tagen. Im Frühjahr 2026 sank sie auf 59 Tage, bevor sie im Juli wieder auf 86 Tage anstieg, verglichen mit 94 Tagen bei Benzin.

Diese Verbesserung sollte nicht als strukturelle Neuausrichtung des Marktes interpretiert werden. Sie trat ein, als der Krieg im Iran die Öl- und Kraftstoffpreise in die Höhe trieb. Im März 2026 kündigte die österreichische Regierung eine Maßnahme an, mit der die Auswirkungen auf die Benzin- und Dieselpreise um 10 Cent pro Liter gemildert werden sollten, was den Ausnahmecharakter der Situation unterstreicht.

Zyklisch, nicht strukturell

Höhere Kraftstoffpreise stützten im Frühjahr 2026 den Umtausch von BEV-Beständen, nachdem die Preise für Elektroautos bereits stark gefallen waren. Der Anstieg des MDS auf 86 Tage im Juli zeigt, dass dieser Effekt nach wie vor fragil ist und nicht als neue Marktnorm extrapoliert werden sollte.

“Der Gebrauchtwagenmarkt profitiert derzeit von einer vorübergehenden Stützung durch die Kraftstoffpreise, während die Sachbezugsreform ab 2027 einen nachhaltigeren Einfluss auf die Flottenentscheidungen haben könnte. Es ist wichtig, diese beiden Faktoren nicht zu verwechseln.”

Yoann Taitz – Regionalleiter Prognosen und Marktexperte

6

Deutschland bestätigt, dass die Entwicklung regional bedingt ist

Der deutsche Vergleich bedeutet nicht, dass die beiden Märkte identisch sind. Er zeigt jedoch, dass die jüngste Verbesserung der BEV-Liquidität Teil eines breiteren regionalen Energiepreis-Kontexts ist und nicht nur einen rein österreichischen Trend darstellt.

ABBILDUNG 3 – Marktversorgungstage in Deutschland. Quelle: Indicata, Daten bis Juli 2026.



Quelle:
Indicata, Daten bis Juli 2026.

In Deutschland sank die Marktversorgungstagezahl für BEV im Frühjahr 2026 auf 42 Tage, bevor sie im Juli wieder auf 69 Tage anstieg. Im gleichen Zeitraum meldete Destatis, dass die Kraftstoffpreise im April 2026 immer noch um 26,2 % höher lagen als ein Jahr zuvor, was den Konflikt im Iran und im gesamten Nahen Osten widerspiegelte.

Die Parallele zu Österreich legt eine vorsichtige Interpretation nahe: Die jüngste BEV-Liquidität wurde durch einen außergewöhnlichen Vorteil bei den Betriebskosten begünstigt. Eine Normalisierung der Kraftstoffpreise könnte diese Stütze schwächen, während die Steuerreform in die entgegengesetzte Richtung wirken würde, indem sie den Vorteil für den Fahrer im Vergleich zu heute verringert.

Zwei Kräfte unterschiedlicher Art

Der Ölschock bietet gebrauchten BEVs vorübergehende Unterstützung. Der neue Sachbezug würde, falls er verabschiedet wird, die Wirtschaftlichkeit von Firmenwagen nachhaltig verändern. Bei Prognosen müssen diese beiden Effekte getrennt betrachtet werden, um zu vermeiden, dass eine zyklische Verbesserung zu einer strukturellen Annahme wird.

7

Drei mögliche Entwicklungspfade von 2027 bis 2032

Der wichtigste analytische Beitrag des Whitepapers liegt in der Wirkungskette: Steuerreform, Reaktion der Flottenbetreiber, Neuwagenbestellungen, Rückgaben von Gebrauchtwagen und Restwerte.

Szenario 1 – Anpassung ohne Verlangsamung

Die BEV-Ziele bleiben unverändert. Unternehmen federn die Reform ab, indem sie Fahrzeugkategorien anpassen, preisgünstigere Modelle auswählen, Ausstattungsmerkmale vereinfachen, Leasingraten neu verhandeln oder den Fahrerbeitrag ändern. Zudem passen sie ihre Gehaltsabrechnungsprozesse an und bieten für eine begrenzte Anzahl von Mitarbeitergruppen möglicherweise eine Fahrzeugpauschale anstelle eines Firmenwagens an.

- Neuwagenmarkt: Der BEV-Anteil bleibt weitgehend stabil, doch der Mix verschiebt sich hin zu erschwinglicheren und standardisierteren Fahrzeugen.
- Gebrauchtwagenmarkt: Das Rückgabevolumen bleibt hoch, wobei die Fahrzeuge möglicherweise besser auf die Budgets privater Käufer abgestimmt sind.
- Restwerte: neutral bis leicht positiv für erschwingliche Modelle, jedoch mit Konzentrationsrisiko, wenn zu viele Flotten dieselben Fahrzeuge wählen.

Szenario 2 – Selektive Verlangsamung

Kleinere Flotten, Unternehmen ohne geeignete Lademöglichkeiten und Nutzer mit hoher Fahrleistung unterscheiden stärker zwischen den verschiedenen Anwendungsfällen. BEVs bleiben die bevorzugte Option für städtische, regionale und vorhersehbare Fahrten, doch die Einführung verlangsamt sich in teuren Segmenten und bei Langstreckenfahrten. Einige Arbeitgeber könnten selektiv wieder auf Verbrennungsmotoren zurückgreifen oder den Firmenwagen durch eine Fahrzeugpauschale für Fahrer ersetzen, deren Anwendungsfälle am schwierigsten zu elektrifizieren sind.

- Neuwagenmarkt: Die Bestellungen von BEVs verlangsamen sich, ohne jedoch einzubrechen; die Einführung erfolgt gezielter.
- Gebrauchtwagenmarkt: Die künftigen Rückgabemengen fallen geringer aus als ursprünglich erwartet, konzentrieren sich jedoch weiterhin auf bestimmte Kategorien.
- Restwerte: Ein knapperes Angebot könnte einige Modelle stützen; teure, stark befahrene oder technologisch veraltete BEVs bleiben jedoch anfällig.

Das wahrscheinlichste Szenario

Der Markt wird wahrscheinlich alle drei Dynamiken vereinen: Anpassung bei großen Flotten, selektive Verlangsamung in Teilen des Marktes für kleine und mittelgroße Flotten sowie fortgesetzte Elektrifizierung bei Gruppen, die sich bereits dazu verpflichtet haben. Die Reform wird die Elektrifizierung eher selektiver und verhandlungsintensiver gestalten, als sie zum Stillstand zu bringen.

Szenario 3 – Politikgetriebene Beschleunigung

ESG-Verpflichtungen, internationale Ziele und künftige europäische Vorschriften überwiegen den Rückgang der steuerlichen Vorteile. Große Flotten setzen ihre Bestellungen fort oder beschleunigen sie, während sie gleichzeitig die Fahrerbeiträge und Budgets umstrukturieren. Sollten sich die europäischen Verpflichtungen auf Leasinggesellschaften ausweiten, könnten deren Zulassungsentscheidungen auch Einfluss darauf haben, welche Fahrzeuge kleineren Geschäftskunden angeboten werden.

- Neuwagenmarkt: Die BEV-Verkaufszahlen steigen rasch an, vor allem getrieben durch große Flotten.
- Gebrauchtwagenmarkt: Ab 2030 zeichnet sich eine größere Rückgabewelle ab. Deren Absorption hängt nicht nur von der österreichischen Privatnachfrage ab, sondern auch von Exportmärkten, die tatsächlich für die Aufnahme gebrauchter BEVs gerüstet sind.
- Restwerte: Dies ist der risikoreichste Szenarioverlauf, falls die private Nachfrage, die Preisgestaltung, die Ladeinfrastruktur und die E-Auto-Bereitschaft der Zielmärkte nicht mit dem Angebot Schritt halten können.

8

Worauf sich Marktteilnehmer einstellen sollten

Die Reform könnte das wirtschaftliche und technische Profil künftiger BEVs stärker verändern als die Gesamtzahl der in Flotten aufgenommenen Fahrzeuge. Diese Verschiebung muss nun in Flottenentscheidungen und Restwertprognosen berücksichtigt werden.

Exporte bieten kein universelles Sicherheitsventil

Die Exportkanäle für BEVs entsprechen nicht automatisch denen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Lokale Besteuerung, Ladestationsdichte, die relativen Stromkosten, die Reife des Gebrauchtwagenmarktes und das Vertrauen in den Batteriezustand bestimmen allesamt, ob ein Land diese Fahrzeuge tatsächlich aufnehmen kann.

Entscheidungen zum Restwert müssen daher neben Logistikkosten und Wiedervermarktungsbeschränkungen auch eine BEV-spezifische Bewertung der Marktreife des Zielmarktes beinhalten. Ein Markt mit einer starken Aufnahmekapazität für exportierte Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor bietet nicht zwangsläufig die gleiche Tiefe für BEVs.

Marktteilnehmer	Priorität
Flottenmanager	Vergleichen Sie Fahrzeuge hinsichtlich des tatsächlichen Einsatzes, der Lademöglichkeiten und der Gesamtkosten; beziehen Sie die Lohnbuchhaltung und die Personalabteilung mit ein; prüfen Sie, wie die Fahrer den neuen Sachbezug annehmen und ob eine Fahrzeugzulage sinnvoll sein könnte.
Leasinggesellschaften und RV-Teams	Strukturierte Erstellen Sie differenzierte Szenarien nach Flottengröße, Segment, Neupreis, Vertragslaufzeit und Kilometerleistung; unterscheiden Sie Exportziele für BEVs von Vertriebskanälen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und bewerten Sie die EV-Bereitschaft der Zielmärkte. , jedoch geringere finanzielle und betriebliche Flexibilität
Hersteller	Bieten Sie BEVs an, die in die Budgets für Firmenwagen passen, ohne auf taktische Rabatte zurückzugreifen, die den Restwert mindern könnten.
Wiedervermarktung und Gebrauchtwagenhandel	Machen Sie den Batteriezustand, die Garantie, die Fahrhistorie und die Betriebskosten leicht verständlich; entwickeln Sie Vertriebs- und Exportkanäle für Märkte, die tatsächlich in der Lage sind, gebrauchte BEVs aufzunehmen.

Der österreichische Gesetzentwurf würde eine Steuerbefreiung abschaffen, die bisher ein zentraler Faktor für die Attraktivität von Elektro-Firmenwagen war. Ein BEV würde für Mitarbeiter weniger attraktiv werden als im Jahr 2026, bliebe aber im Rahmen der Sachbezugsregelung immer noch deutlich günstiger als ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor.

Dieser Unterschied ist entscheidend. Die Reform würde den steuerlichen Vergleichsvorteil des BEV nicht beseitigen; sie würde jedoch die Marge verringern, die manchmal dazu beigetragen hat, einen ungünstigeren Preis, eine höhere Leasingrate oder einen weniger vorteilhaften Einsatzfall auszugleichen. Ihre Auswirkungen werden daher von der Fähigkeit jedes Unternehmens abhängen, die anderen Kostenkomponenten zu steuern und seine Dienstwagenpolitik anzupassen.

Große Flotten werden ihren Elektrifizierungskurs wahrscheinlich beibehalten, indem sie die Fahrzeugauswahl, Verträge und Gehaltsabrechnungsprozesse anpassen. Kleinere Unternehmen und bestimmte Nutzungsszenarien könnten sich verlangsamen, selektiv zu Verbrennungsmotoren zurückkehren oder verstärkt auf Fahrzeugzulagen zurückgreifen. Für den Gebrauchtwagenmarkt wird weniger die Gesamtzahl der zurückgegebenen BEVs entscheidend sein als vielmehr deren ursprünglicher Preis, Segment, Ausstattung, Alter und Kilometerstand – und die Frage, ob Märkte, die wirklich bereit für Elektrofahrzeuge sind, diese auch aufnehmen können.

“Die Reform wird die Elektrifizierung der österreichischen Flotten wahrscheinlich nicht aufhalten. Vielmehr wird sie dazu führen, dass diese selektiver, intensiver verhandelt und stärker von Anwendungsfällen, Budget und der Fähigkeit zur Kontrolle der Gesamtkosten abhängig sein wird.”

Yoann Taitz – Regionalleiter Prognosen und Marktexperte

Quellen und Umfang

- » Republik Österreich, RIS – Entwurf einer Novelle der Sachbezugswerteverordnung, Juni 2026.
- » Österreichisches Bundesministerium für Finanzen – 2026 geltende Sachbezugsregeln und der Referenzsatz 2026 für die Erstattung von Heimladekosten.
- » Österreichische Bundeswirtschaftskammer – Sachbezugsregelungen für Dienstwagen im Jahr 2026, Sätze und Obergrenzen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.
- » Österreichisches Ministerium für Mobilität – Maßnahme vom März 2026 zur Abfederung des Kraftstoffpreisanstiegs um 10 Cent pro Liter.
- » Destatis – Entwicklung der Kraftstoffpreise in Deutschland im April 2026.
- » Indicata – Einzelhandelspreisindizes und Marktvorratsdauer für Österreich und Deutschland, Daten bis Juli 2026.
- » Europäische Kommission – Vorschlag zu umweltfreundlichen Firmenfahrzeugen: Ziele für Firmenfahrzeuge und mögliche Auswirkungen auf große Fuhrparks und Leasingunternehmen.

Dieses Dokument stellt eine Marktanalyse dar und ist keine Rechts-, Steuer-, Buchhaltungs- oder Arbeitsrechtsberatung. Es unterscheidet zwischen den im Jahr 2026 geltenden Vorschriften und dem für die Jahre 2027 und 2028 veröffentlichten Entwurf. Jede externe Veröffentlichung sollte den zum Zeitpunkt der Veröffentlichung geltenden Rechtsstand widerspiegeln.

Weitere Informationen
über B2B-Markttrends
finden Sie unter:

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

