

Abänderungsantrag

der Abgeordneten **XXX**,

Kolleginnen und Kollegen,

zum Antrag 73/A XXVIII. GP vom 26.02.2025 der Abgeordneten Mag. Andreas Hanger, Kai Jan Krainer, Dipl.-Ing. Karin Doppelbauer, Kolleginnen und Kollegen,

betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Einkommensteuergesetz 1988, das Körperschaftsteuergesetz 1988, das Umsatzsteuergesetz 1994, das Gebührengesetz 1957, das Versicherungssteuergesetz 1953, das Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992, das Tabaksteuergesetz 2022, das Bundesgesetz über den Energiekrisenbeitrag-Strom, das Bundesgesetz über den Energiekrisenbeitrag-fossile Energieträger, das Stabilitätsabgabegesetz, das Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetz, das Landarbeitsgesetz 2021, das Betriebliche Mitarbeiter- und Selbständigenvorsorgegesetz und das Arbeitslosenversicherungsgesetz geändert werden (Budgetsanierungsmaßnahmenengesetz 2025 – BSMG 2025)

Der Budgetausschuss wolle beschließen:

Der eingangs bezeichnete Gesetzesantrag wird wie folgt geändert:

I. Artikel 1 (Änderung des Einkommensteuergesetzes 1988) wird wie folgt geändert:

Nach Z 1 wird folgende Z 2 angefügt:

„2. In § 33 Abs. 1 wird im letzten Satz die Jahreszahl „2025“ durch die Jahreszahl „2029“ ersetzt.

II. Artikel 3 (Änderung des Umsatzsteuergesetzes 1994) wird wie folgt geändert:

Nach Z 1 wird folgende Z 2 angefügt:

„2. In § 28 Abs. 62 wird die Wortfolge „1. Jänner 2026“ durch die Wortfolge „1. April 2025“ ersetzt, nach dem ersten Satz folgender Satz eingefügt: „Erfolgte der Vertragsabschluss für diese Lieferungen, innergemeinschaftlichen Erwerbe, Einfuhren oder Installationen vor dem. 7. März 2025, verlängert sich der Zeitraum bis vor dem 1. Jänner 2026.“ und die Wortfolge „Dies gilt nur, wenn“ durch die Wortfolge „Voraussetzung ist, dass“ ersetzt.“

III. Artikel 4 (Änderung des Gebührengesetzes 1957) wird wie folgt geändert:

1. Nach Z 1 wird folgende Z 2 eingefügt:

„2. In § 33 TP 17 Abs. 1 Z 1 wird der Steuersatz „2 vH“ durch den Steuersatz „5 vH“ ersetzt.“

2. Die bisherige Z 2 erhält die Ziffernbezeichnung „3.“ und lautet wie folgt:

„3. Dem § 37 werden folgende Abs. 50 und 51 angefügt:

„(50) § 10 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/2025 tritt mit dem der Kundmachung folgenden Tag in Kraft.

(51) § 33 TP 17 Abs. 1 Z 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/2025 tritt mit 1. April 2025 in Kraft und ist auf Sachverhalte anzuwenden, für die die Gebührenschuld nach dem 31. März 2025 entsteht.““

IV. Artikel 5 (Änderung des Versicherungssteuergesetzes 1953) wird wie folgt geändert:

1. Nach Z 1 entfällt die bisherige Z 2 und es werden folgende Z 2 bis 11 eingefügt:

„2. In § 4 Abs. 3 wird der Verweis „§ 6 Abs. 3“ durch den Verweis „§ 6“ ersetzt.

3. § 4 Abs. 3 Z 6 lautet:

„6. Elektrisch angetriebene Kraftfahrzeuge der Klassen L1e, L2e, L3e, L4e und L5e (Krafträder), deren Leistung des Elektromotors in Kilowatt 4 Kilowatt nicht übersteigt;“

4. In § 5 Abs. 1 Z 2 wird das Satzzeichen „;“ durch das Satzzeichen „.“ ersetzt und es entfällt die Z 3.

5. In § 5 entfällt der bisherige Abs. 5 und der bisherige Abs. 6 erhält die Absatzbezeichnung „(9)“.

6. § 6 Abs. 1 wird in den § 5 verschoben und erhält die Absatzbezeichnung „(5)“.

7. In § 6 Abs. 1a werden die Verweise „Abs. 1 Z 1 lit. a“ jeweils durch die Verweise „Abs. 5 Z 1 lit. a“ bzw. die Verweise „Abs. 1 Z 1 lit. b“ jeweils durch die Verweise „Abs. 5 Z 1 lit. b“ ersetzt; der geänderte Text des Abs. 1a wird in den § 5 verschoben und erhält die Absatzbezeichnung „(6)“.

8. § 6 Abs. 2 wird in den § 5 verschoben und erhält die Absatzbezeichnung „(7)“.

9. § 6 Abs. 3 Z 6 wird in den § 5 verschoben und erhält die Absatzbezeichnung „(8)“.

10. § 6 samt Überschrift lautet:

„Motorbezogene Versicherungssteuer

§ 6. (1) Bei der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für im Inland zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge gemäß § 59 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267/1967, in der jeweils geltenden Fassung, erhöht sich die Versicherungssteuer (§ 5) um eine motorbezogene Versicherungssteuer. Die motorbezogene Versicherungssteuer beträgt für jeden Monat des Bestehens eines Versicherungsvertrages über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung:

1. für Kraftfahrzeuge der Klassen L1e, L2e, L3e, L4e und L5e mit
 - a) rein elektrischem Antrieb 0,65 Euro je Kilowatt der um 3 Kilowatt verringerten Leistung des Elektromotors in Kilowatt; aber mindestens 1,95 Euro;
 - b) anderem Antrieb, die
 - aa) vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden, 0,025 Euro je Kubikzentimeter des Hubraums in Kubikzentimetern;
 - bb) nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen werden, 0,014 Euro je Kubikzentimeter des um 52 Kubikzentimeter verringerten Hubraums sowie 0,20 Euro je Gramm des um 52 verringerten Wertes der CO₂-Emissionen in Gramm pro Kilometer gemäß Abs. 2 Z 1; es sind aber mindestens 10 Gramm pro Kilometer anzusetzen;
2. für Kraftfahrzeuge der Klasse M1 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen, ausgenommen Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, mit
 - a) rein elektrischem Antrieb je Kilowatt der um 45 Kilowatt verringerten Leistung des Elektromotors in Kilowatt
 - für die ersten 35 Kilowatt 0,25 Euro,
 - für die nächsten 25 Kilowatt 0,35 Euro,
 - und für die darüber hinausgehenden Kilowatt 0,45 Euro;
 es sind aber mindestens 10 Kilowatt anzusetzen;
 - sowie je Kilogramm des um 900 Kilogramm verringerten Eigengewichts in Kilogramm
 - für die ersten 500 Kilogramm 0,015 Euro,
 - für die nächsten 700 Kilogramm 0,030 Euro,
 - und für die darüber hinausgehenden Kilogramm 0,045 Euro;
 es sind aber mindestens 200 Kilogramm anzusetzen;

- b) anderem Antrieb, die vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden, je Kilowatt der um 24 Kilowatt verringerten Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt
- für die ersten 66 Kilowatt 0,62 Euro,
 - für die weiteren 20 Kilowatt 0,66 Euro,
 - und für die darüber hinausgehenden Kilowatt 0,75 Euro,
- aber mindestens 6,20 Euro;
- c) anderem Antrieb, die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen werden und für welche die CO₂-Emissionen gemäß Abs. 2 Z 2 ermittelt wurden, mit
- aa) extern aufladbarem Hybridelektroantrieb
- 0,72 Euro je Kilowatt der um einen Abzugsbetrag gemäß sublit. cc erster Teilstrich verringerten Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt sowie
 - 0,72 Euro je Gramm des um einen Abzugsbetrag gemäß sublit. cc dritter Teilstrich verringerten Wertes der gewichtet kombinierten CO₂-Emissionen in Gramm pro Kilometer gemäß Abs. 2 Z 2;
- es sind aber mindestens 5 Kilowatt und mindestens 5 Gramm pro Kilometer anzusetzen;
- bb) nicht extern aufladbarem Hybridelektroantrieb sowie Fremd- oder Selbstzündungsmotor (Verbrennungsmotor)
- 0,72 Euro je Kilowatt der um einen Abzugsbetrag gemäß sublit. cc erster Teilstrich verringerten Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt sowie
 - 0,72 Euro je Gramm des um einen Abzugsbetrag gemäß sublit. cc zweiter Teilstrich verringerten Wertes der kombinierten CO₂-Emissionen in Gramm pro Kilometer gemäß Abs. 2 Z 2;
- es sind aber mindestens 5 Kilowatt und mindestens 5 Gramm pro Kilometer anzusetzen;
- cc) Der Abzugsbetrag
- von der Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt beträgt für Kraftfahrzeuge, die im jeweiligen Jahr erstmalig zugelassen werden, in Kilowatt

2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53

ausgehend von einem Abzugsbetrag von 53 Gramm pro Kilometer wird der Abzugsbetrag ab 1. Jänner 2033 weiter jährlich um den Wert 1 abgesenkt;

- von den kombinierten CO₂-Emissionen in Gramm pro Kilometer, beträgt für Kraftfahrzeuge, die im jeweiligen Jahr erstmalig zugelassen werden, in Gramm pro Kilometer

2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
112	109	106	103	100	97	94	91	88	85	82	79

ausgehend von einem Abzugsbetrag von 79 Gramm pro Kilometer wird der Abzugsbetrag ab 1. Jänner 2033 weiter jährlich um den Wert 3 abgesenkt;

- von den gewichtet kombinierten CO₂-Emissionen in Gramm pro Kilometer beträgt für Kraftfahrzeuge, die im jeweiligen Jahr erstmalig zugelassen werden, in Gramm pro Kilometer

2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
16	15	14	13	12	24	24	36	35	34	33	32

ausgehend von einem Abzugsbetrag von 32 Gramm pro Kilometer wird der Abzugsbetrag ab 1. Jänner 2033 weiter jährlich um den Wert 1 abgesenkt.

- d) anderem Antrieb, die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen werden und für welche die CO₂-Emissionen nicht gemäß Abs. 2 Z 2 ermittelt wurden, je Kilowatt der um 24 Kilowatt verringerten Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt
- für die ersten 66 Kilowatt 0,65 Euro,
 - für die weiteren 20 Kilowatt 0,70 Euro,
 - und für die darüber hinausgehenden Kilowatt 0,79 Euro,

aber mindestens 6,50 Euro;

3. für Wohnmobile der Klasse M1 und Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, sowie für alle übrigen Kraftfahrzeuge jeweils mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen, ausgenommen Zugmaschinen und Motorkarren, mit

a) rein elektrischem Antrieb, je Kilowatt der um 16 Kilowatt verringerten Leistung des Elektromotors in Kilowatt

- für die ersten 66 Kilowatt 0,65 Euro,
- für die weiteren 20 Kilowatt 0,70 Euro,
- und für die darüber hinausgehenden Kilowatt 0,79 Euro,

aber mindestens 6,50 Euro, höchstens aber 76 Euro;

b) anderem Antrieb, die vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden, je Kilowatt der um 24 Kilowatt verringerten Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt

aa) für Wohnmobile der Klasse M1 und Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist,

- für die ersten 66 Kilowatt 0,62 Euro,
- für die weiteren 20 Kilowatt 0,66 Euro
- und für die darüber hinausgehenden Kilowatt 0,75 Euro,

aber mindestens 6,20 Euro;

bb) für alle übrigen Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen, ausgenommen Zugmaschinen und Motorkarren,

- für die ersten 66 Kilowatt 0,62 Euro,
- für die weiteren 20 Kilowatt 0,66 Euro,
- und für die darüber hinausgehenden Kilowatt 0,75 Euro,

aber mindestens 6,20 Euro, höchstens aber 72 Euro;

c) anderem Antrieb, die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen werden, je Kilowatt der um 24 Kilowatt verringerten Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt

- für die ersten 66 Kilowatt 0,65 Euro,
- für die weiteren 20 Kilowatt 0,70 Euro,
- und für die darüber hinausgehenden Kilowatt 0,79 Euro,

aber mindestens 6,50 Euro, höchstens aber 76 Euro.

(2) Für die Berechnung der motorbezogenen Versicherungssteuer sind die CO₂-Emissionen in Gramm pro Kilometer maßgeblich, die gemäß

1. dem World Motorcycle Test Cycle (WMTC) gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen, ABl. Nr. L 60 vom 2. März 2013, Seite 52, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 129/2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 hinsichtlich der Anwendung der Stufe Euro 5 auf die Typgenehmigung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen, ABl. Nr. L 30 vom 16. Januar 2019, Seite 106;

2. dem Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP) gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 (im Folgenden: Verordnung (EU) 2017/1151), ABl. Nr. L 175 vom 7. Juli 2017, Seite 1;

ermittelt wurden.

(3) Die motorbezogene Versicherungssteuer für Kraftfahrzeuge gemäß Abs. 1 Z 1 lit. b sublit. aa, Abs. 1 Z 2 lit. b, Abs. 1 Z 3 lit. b sublit. aa und bb erhöht sich, wenn das Versicherungsentgelt

1. halbjährlich zu entrichten ist, um 6%,
2. vierteljährlich zu entrichten ist, um 8%,
3. monatlich zu entrichten ist, um 10%.

(4) Die motorbezogene Versicherungssteuer gemäß Abs. 1 Z 2 lit. b sowie Abs. 1 Z 3 lit. b sublit. aa erhöht sich zusätzlich zu Abs. 3 für Kraftfahrzeuge, die mit einem Fremdzündungsmotor ausgestattet sind und vor dem 1. Jänner 1987 erstmals im Inland zum Verkehr zugelassen wurden, um 20%, sofern nicht nachgewiesen wird, dass das Kraftfahrzeug die gemäß § 1d Abs. 1 Z 3 Kategorie A oder B der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967, BGBl. Nr. 399/1967, in der Fassung BGBl. Nr. 579/1991, vorgeschriebenen Schadstoffgrenzwerte einhält.

(5) Für Zeiträume, die kürzer sind als ein Monat, ist die motorbezogene Versicherungssteuer für den von einem vollen Monat abweichenden Zeitraum anteilig zu entrichten. Hiebei ist der Monat mit 30 Tagen anzusetzen.

(6) Wird zwei oder drei Kraftfahrzeugen ein Wechselkennzeichen gemäß § 48 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 in der jeweils geltenden Fassung, zugewiesen, so ist die motorbezogene Versicherungssteuer nur für das Kraftfahrzeug zu entrichten, das der höchsten Steuer unterliegt; dabei bleiben Kraftfahrzeuge, die gemäß § 4 Abs. 3 steuerbefreit sind oder der motorbezogenen Versicherungssteuer nicht unterliegen, unberücksichtigt.

(7) Im Versicherungsschein sind die Bemessungsgrundlage und die Steuer gesondert auszuweisen.

(8) Der Versicherer hat unrichtige Berechnungen der motorbezogenen Versicherungssteuer zu berichtigen. Berichtigungen können nur für das laufende und die zwei vorangegangenen Kalenderjahre erfolgen. Nachforderungen auf Grund von Berichtigungen sind vom Versicherungsnehmer ab Aufforderung zu entrichten. Die §§ 38 und 39 Versicherungsvertragsgesetz, BGBl. Nr. 2/1959, in der jeweils geltenden Fassung, gelten entsprechend. Lehnt der Versicherer eine vom Versicherungsnehmer verlangte Berichtigung ab, hat er dem Versicherungsnehmer eine Bescheinigung über die von ihm entrichtete motorbezogene Versicherungssteuer auszustellen. Der Versicherungsnehmer kann vom Finanzamt Österreich die Rückzahlung einer zu Unrecht entrichteten motorbezogenen Versicherungssteuer beantragen. Anträge können bis zum Ablauf des zweiten Jahres gestellt werden, in welchem das Verlangen auf Richtigstellung schriftlich gestellt wurde.

(9) Für die motorbezogene Versicherungssteuer gelten, sofern sich nichts anderes ergibt, die Bestimmungen über die vom Versicherungsentgelt zu berechnende Steuer. Die Einteilung der Kraftfahrzeuge in Klassen richtet sich nach § 3 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267/1967, in der jeweils geltenden Fassung.

(10) Für die Berechnung der motorbezogenen Versicherungssteuer sind die in der Zulassungsbescheinigung eingetragenen Werte maßgebend. Ist die Leistung des Verbrennungsmotors nicht in Kilowatt angegeben, hat die Umrechnung gemäß § 64 des Maß- und Eichgesetzes 1950, BGBl. Nr. 152, in der Fassung BGBl. Nr. 174/1973, zu erfolgen. Bruchteile von Kilogramm, Kilowatt oder Gramm pro Kilometer sind auf volle Kilogramm, Kilowatt oder Gramm pro Kilometer aufzurunden. Fehlt eine entsprechende Eintragung, ist bei Kraftfahrzeugen gemäß Abs. 1

1. Z 1 lit. a eine Leistung des Elektromotors von 10 Kilowatt,
2. Z 1 lit. b sublit. aa ein Hubraum von 350 Kubikzentimeter,
3. Z 1 lit. b sublit. bb ein Hubraum von 350 Kubikzentimeter oder ein CO₂-Ausstoß von 85 Gramm pro Kilometer,
4. Z 2 lit. a eine Leistung des Elektromotors von 85 Kilowatt oder ein Eigengewicht von 1.700 Kilogramm,
5. Z 2 lit. b, Z 2 lit. d, Z 3 lit. b sublit. aa und bb und Z 3 lit. c eine Leistung des Verbrennungsmotors von 50 Kilowatt,
6. Z 2 lit. c sublit. aa eine Leistung des Verbrennungsmotors von 85 Kilowatt oder ein CO₂-Ausstoß von 60 Gramm pro Kilometer,
7. Z 2 lit. c sublit. bb eine Leistung des Verbrennungsmotors von 85 Kilowatt oder ein CO₂-Ausstoß von 125 Gramm pro Kilometer,
8. Z 3 lit. a eine Leistung des Elektromotors von 40 Kilowatt anzusetzen.“

11. Dem § 12 Abs. 3 wird folgende Z 35 angefügt:

„35. Der Titel dieses Bundesgesetzes tritt mit dem der Kundmachung folgenden Tag in Kraft. § 4 Abs. 3, § 5 und § 6 samt Überschrift, jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I

Nr. xx/2025, treten mit Ablauf des 31. März 2025 in Kraft und sind auf die Zahlung von Versicherungsentgelten anzuwenden, die

- a) nach dem 31. März 2025 fällig werden und Versicherungszeiträume betreffen, die nach dem 31. März 2025 liegen;
- b) vor dem 1. April 2025 fällig geworden sind, dann und unter Anrechnung der motorbezogenen Versicherungssteuer in der Fassung vor diesem Bundesgesetz insoweit, als die Zahlung des Versicherungsentgeltes Versicherungszeiträume betrifft, die nach dem 31. März 2025 liegen.
- c) Der Versicherungsnehmer hat die motorbezogene Versicherungssteuer, die auf
 - Versicherungsentgelte gemäß lit. a entfällt, die vor dem 1. Oktober 2025 fällig werden und auf die § 4 Abs. 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/2025 nicht angewendet wurde, im Ausmaß des Unterschiedsbetrages zwischen der Steuer in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/2025 und der Steuer in der Fassung vor diesem Bundesgesetz,
 - Versicherungsentgelte gemäß lit. b entfällt,
 bei Aufforderung an den Versicherer zu entrichten.

Die §§ 38 und 39 des Versicherungsvertragsgesetzes, in der jeweils geltenden Fassung, gelten entsprechend. Abweichend von § 8 Abs. 1 hat der Versicherer die motorbezogene Versicherungssteuer gemäß lit. c erster und zweiter Teilstrich spätestens am 15. November 2025 (Fälligkeitstag) zu entrichten. Der Versicherer haftet für die auf diese Versicherungszeiträume entfallende motorbezogene Versicherungssteuer; die Haftung entfällt, wenn der Versicherer gemäß § 38 des Versicherungsvertragsgesetzes, in der jeweils geltenden Fassung, vom Versicherungsvertrag zurückgetreten ist oder dem Versicherungsnehmer eine Zahlungsfrist im Sinne des § 39 Abs. 1 des Versicherungsvertragsgesetzes, in der jeweils geltenden Fassung, bestimmt hat.““

V. Artikel 6 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1992) wird wie folgt geändert:

An die Stelle der bisherigen Ziffern 1 und 2 treten folgende Ziffern 1 bis 6:

„1. § 1 Abs. 1 Z 1 lit. c lautet:

„c) wenn und solange für diese eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, auf die § 6 des Versicherungssteuergesetzes 1953 (VersStG 1953), BGBl. Nr. 133/1953, anzuwenden ist, nicht besteht;“

2. § 2 Abs. 1 Z 9 lautet:

„9. Elektrisch angetriebene Kraftfahrzeuge gemäß § 1 Abs. 1 Z 1 sowie der Klassen L1e, L2e, L3e, L4e und L5e (Krafträder), deren Leistung des Elektromotors in Kilowatt 4 Kilowatt nicht übersteigt. Kraftfahrzeuge gemäß § 1 Abs. 1 Z 1 lit. c sind von der Befreiung insoweit umfasst, als diese auch die Voraussetzungen nach § 1 Abs. 1 Z 1 lit. a oder b erfüllen;“

3. In § 2 Abs. 2 wird der Klammerausdruck „(§ 6 Abs. 3 VersStG 1953)“ durch den Klammerausdruck „(§ 6 VersStG 1953)“ ersetzt.

4. § 5 Abs. 3 erhält die Absatzbezeichnung „(5)“; § 5 Abs. 4 erhält die Absatzbezeichnung „(6)“; in § 5 Abs. 5 wird der Verweis „Abs. 4“ durch den Verweis „Abs. 6“ ersetzt und der geänderte Abs. 5 erhält die Absatzbezeichnung „(7)“.

5. § 5 Abs. 1 bis 4 lauten:

„(1) Die Steuer beträgt je Monat bei

1. Kraftfahrzeugen der Klassen L1e, L2e, L3e, L4e und L5e mit

- a) rein elektrischem Antrieb 0,65 Euro je Kilowatt der um 3 Kilowatt verringerten Leistung des Elektromotors in Kilowatt; es sind mindestens 3 Kilowatt anzusetzen;
- b) anderem Antrieb, die
 - aa) vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden, je Kubikzentimeter Hubraum 0,0275 Euro;

- bb) nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen werden, 0,014 Euro je Kubikzentimeter des um 52 Kubikzentimeter verringerten Hubraums sowie 0,20 Euro je Gramm des um 52 verringerten Wertes der CO₂-Emissionen in Gramm pro Kilometer gemäß Abs. 2 Z 1; es sind mindestens 10 Gramm pro Kilometer anzusetzen;
2. Kraftfahrzeugen der Klasse M1 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen, ausgenommen Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, mit
- a) rein elektrischem Antrieb je Kilowatt der um 45 Kilowatt verringerten Leistung des Elektromotors in Kilowatt
- für die ersten 35 Kilowatt 0,35 Euro,
 - für die nächsten 25 Kilowatt 0,40 Euro,
 - und für die darüber hinausgehenden Kilowatt 0,45 Euro;
- es sind aber mindestens 10 Kilowatt anzusetzen;
- sowie je Kilogramm des um 900 Kilogramm verringerten Eigengewichts in Kilogramm
- für die ersten 500 Kilogramm 0,015 Euro,
 - für die nächsten 700 Kilogramm 0,025 Euro,
 - und für die darüber hinausgehenden Kilogramm 0,035 Euro;
- es sind aber mindestens 200 Kilogramm anzusetzen;
- b) anderem Antrieb, die vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden, je Kilowatt der um 24 Kilowatt verringerten Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt
- für die ersten 66 Kilowatt 0,682 Euro,
 - für die weiteren 20 Kilowatt 0,726 Euro,
 - und für die darüber hinausgehenden Kilowatt 0,825 Euro,
- aber mindestens 6,82 Euro;
- c) anderem Antrieb, die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen werden und für welche die CO₂-Emissionen gemäß Abs. 2 Z 2 ermittelt wurden, mit
- aa) extern aufladbarem Hybridelektroantrieb
- 0,72 Euro je Kilowatt der um einen Abzugsbetrag gemäß sublit. cc erster Teilstrich verringerten Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt sowie
 - 0,72 Euro je Gramm des um einen Abzugsbetrag gemäß sublit. cc dritter Teilstrich verringerten Wertes der gewichtet kombinierten CO₂-Emissionen in Gramm pro Kilometer gemäß Abs. 2 Z 2;
- es sind aber mindestens 5 Kilowatt und mindestens 5 Gramm pro Kilometer anzusetzen;
- bb) nicht extern aufladbarem Hybridelektroantrieb sowie Fremd- oder Selbstzündungsmotor (Verbrennungsmotor)
- 0,72 Euro je Kilowatt der um einen Abzugsbetrag gemäß sublit. cc erster Teilstrich verringerten Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt sowie
 - 0,72 Euro je Gramm des um einen Abzugsbetrag gemäß sublit. cc zweiter Teilstrich verringerten Wertes der kombinierten CO₂-Emissionen in Gramm pro Kilometer gemäß Abs. 2 Z 2;
- es sind aber mindestens 5 Kilowatt und mindestens 5 Gramm pro Kilometer anzusetzen;
- cc) Der Abzugsbetrag
- von der Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt beträgt für Kraftfahrzeuge, die im jeweiligen Jahr erstmalig zugelassen werden, in Kilowatt

2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53

- ausgehend von einem Abzugsbetrag von 53 Gramm pro Kilometer wird der Abzugsbetrag ab 1. Jänner 2033 weiter jährlich um den Wert 1 abgesenkt;
- von den kombinierten CO₂-Emissionen in Gramm pro Kilometer, beträgt für Kraftfahrzeuge, die im jeweiligen Jahr erstmalig zugelassen werden, in Gramm pro Kilometer

2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

112	109	106	103	100	97	94	91	88	85	82	79
-----	-----	-----	-----	-----	----	----	----	----	----	----	----

ausgehend von einem Abzugsbetrag von 79 Gramm pro Kilometer wird der Abzugsbetrag ab 1. Jänner 2033 weiter jährlich um den Wert 3 abgesenkt;

- von den gewichtet kombinierten CO₂-Emissionen in Gramm pro Kilometer beträgt für Kraftfahrzeuge, die im jeweiligen Jahr erstmalig zugelassen werden, in Gramm pro Kilometer

2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
16	15	14	13	12	24	24	36	35	34	33	32

ausgehend von einem Abzugsbetrag von 32 Gramm pro Kilometer wird der Abzugsbetrag ab 1. Jänner 2033 weiter jährlich um den Wert 1 abgesenkt.

- d) anderem Antrieb, die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen werden und für welche die CO₂-Emissionen nicht gemäß Abs. 2 Z 2 ermittelt wurden, je Kilowatt der um 24 Kilowatt verringerten Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt

- für die ersten 66 Kilowatt 0,682 Euro,
- für die weiteren 20 Kilowatt 0,726 Euro,
- und für die darüber hinausgehenden Kilowatt 0,825 Euro,

aber mindestens 6,82 Euro;

3. für Wohnmobile der Klasse M1 und Aufbauart „SA“ bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, sowie für alle übrigen Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen mit

- a) rein elektrischem Antrieb, je Kilowatt der um 16 Kilowatt verringerten Leistung des Elektromotors in Kilowatt

- für die ersten 66 Kilowatt 0,682 Euro,
- für die weiteren 20 Kilowatt 0,726 Euro,
- und für die darüber hinausgehenden Kilowatt 0,825 Euro,

aber mindestens 6,82 Euro, höchstens aber 80 Euro;

- b) anderem Antrieb, die vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden, je Kilowatt der um 24 Kilowatt verringerten Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt

- aa) für Wohnmobile der Klasse M1 und Aufbauart „SA“ bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist,

- für die ersten 66 Kilowatt 0,682 Euro,
- für die weiteren 20 Kilowatt 0,726 Euro
- und für die darüber hinausgehenden Kilowatt 0,825 Euro,

aber mindestens 6,82 Euro;

- bb) für alle übrigen Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen,

- für die ersten 66 Kilowatt 0,682 Euro,
- für die weiteren 20 Kilowatt 0,726 Euro,
- und für die darüber hinausgehenden Kilowatt 0,825 Euro,

aber mindestens 6,82 Euro, höchstens aber 80 Euro;

- c) anderem Antrieb, die nach dem 30. September 2020 erstmalig zugelassen werden, je Kilowatt der um 24 Kilowatt verringerten Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt

- für die ersten 66 Kilowatt 0,682 Euro,
- für die weiteren 20 Kilowatt 0,726 Euro,
- und für die darüber hinausgehenden Kilowatt 0,825 Euro,

aber mindestens 6,82 Euro, höchstens aber 80 Euro.

(2) Für die Steuerberechnung gemäß Abs. 1 sind die CO₂-Emissionen in Gramm pro Kilometer, die gemäß

1. dem World Motorcycle Test Cycle (WMTC) gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen, ABl. Nr. L 60 vom 2. März 2013, Seite 52 zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 129/2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 hinsichtlich der Anwendung der Stufe Euro 5

auf die Typgenehmigung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen, ABl. Nr. L 30 vom 16. Januar 2019, Seite 106;

2. dem Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP) gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 (im Folgenden: Verordnung (EU) 2017/1151), ABl. Nr. L 175 vom 7. Juli 2017, Seite 1;

ermittelt wurden, maßgeblich.

(3) Für die Steuerberechnung gemäß Abs. 1 sind die in der Zulassungsbescheinigung eingetragenen Werte maßgebend. Ist die Leistung des Verbrennungsmotors nicht in Kilowatt angegeben, hat die Umrechnung gemäß § 64 des Maß- und Eichgesetzes 1950, BGBl. Nr. 152, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 174/1973, zu erfolgen. Bruchteile von Kilowatt oder Gramm pro Kilometer sind auf volle Kilowatt oder Gramm pro Kilometer aufzurunden. Fehlt eine entsprechende Eintragung, ist bei Kraftfahrzeugen gemäß Abs. 1

1. Z 1 lit. a eine Leistung des Elektromotors von 10 Kilowatt,
2. Z 1 lit. b sublit. aa ein Hubraum von 350 Kubikzentimeter,
3. Z 1 lit. b sublit. bb ein Hubraum von 350 Kubikzentimeter oder ein CO₂-Ausstoß von 85 Gramm pro Kilometer,
4. Z 2 lit. a eine Leistung des Elektromotors von 85 Kilowatt oder ein Eigengewicht von 1.700 Kilogramm,
5. Z 2 lit. b, lit. d, Z 3 lit. b sublit. aa und bb und lit. c und eine Leistung des Verbrennungsmotors von 50 Kilowatt,
6. Z 2 lit. c sublit. aa eine Leistung des Verbrennungsmotors von 85 Kilowatt oder ein CO₂-Ausstoß von 60 Gramm pro Kilometer,
7. Z 2 lit. c sublit. bb eine Leistung des Verbrennungsmotors von 85 Kilowatt oder ein CO₂-Ausstoß von 125 Gramm pro Kilometer,
8. Z 3 lit. a eine Leistung des Elektromotors von 40 Kilowatt anzusetzen.

(4) Die Steuer gemäß Abs. 1 Z 2 lit. b sowie Abs. 1 Z 3 lit. b sublit. aa erhöht sich für Kraftfahrzeuge, die mit einem Fremdzündungsmotor ausgestattet sind und vor dem 1. Jänner 1987 erstmals im Inland zum Verkehr zugelassen wurden, um 20%, sofern nicht nachgewiesen wird, dass das Kraftfahrzeug die gemäß § 1d Abs. 1 Z 3 Kategorie A oder B der Kraftfahrergesetz-Durchführungsverordnung 1967, BGBl. Nr. 399/1967, in der Fassung BGBl. Nr. 579/1991, vorgeschriebenen Schadstoffgrenzwerte einhält.“

6. Dem § 11 Abs. 1 wird folgende Z 14 angefügt:

„14. § 1 Abs. 1 Z 1 lit. a und c, § 2 Abs. 1 Z 9 und § 5, jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/2025, treten mit Ablauf des 31. März 2025 in Kraft.““

VI. Artikel 7 (Änderung des Tabaksteuergesetzes 2022) wird wie folgt geändert:

1. Die Ziffern 1 bis 7 lauten wie folgt:

„1. § 4 Abs. 1 Z 1 lit. d lautet:

„d) wenn die Tabaksteuerschuld nach dem 31. März 2025 entsteht, 32% des Kleinverkaufspreises und 83,50 Euro je 1 000 Stück.“

2. § 4 Abs. 1 Z 1 lit. e entfällt.

3. § 4 Abs. 1 Z 5 lit. d lautet:

„d) wenn die Tabaksteuerschuld nach dem 31. März 2025 entsteht, 339 Euro je Kilogramm Tabak.“

4. § 4 Abs. 1 Z 5 lit. e entfällt.

5. In § 4 Abs. 3 wird jeweils der Betrag „163“ durch den Betrag „175“ ersetzt.

6. In § 4 Abs. 7 tritt an die Stelle der Wortfolge „im Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ die Wortfolge „auf der elektronischen Verlautbarungs- und Informationsplattform des Bundes (EVI) gemäß Bundesgesetz über die Wiener Zeitung GmbH und Einrichtung einer elektronischen Verlautbarungs- und Informationsplattform des Bundes – WZEVI-Gesetz, BGBl. I Nr. 46/2023“.

7. In § 5 Abs. 5 tritt an die Stelle der Wortfolge „im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung““ die Wortfolge „auf der elektronischen Verlautbarungs- und Informationsplattform des Bundes (EVI)“.

2. Die bisherige Z 1 erhält die Ziffernbezeichnung „8.“.

3. Es wird folgende Z 9 angefügt:

„9. Dem § 43 wird folgender Abs. 9 angefügt:

„(9) § 4 Abs. 1 Z 1 lit. d, § 4 Abs. 1 Z 5 lit. d, § 4 Abs. 3, § 4 Abs. 7 und § 5 Abs. 5, jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2025, sowie der Entfall des § 4 Abs. 1 Z 1 lit. e und des § 4 Abs. 1 Z 5 lit. e, jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 185/2022, treten mit 1. April 2025 in Kraft. § 4 Abs. 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 185/2022 ist weiterhin auf Waren anzuwenden, für welche die Steuerschuld vor dem 1. April 2025 entstanden ist.““

VII. Artikel 8 (Änderung des Bundesgesetzes über den Energiekrisenbeitrag-Strom) wird wie folgt geändert:

1. Die Ziffern 1 bis 19 lauten wie folgt:

„1. Der Titel lautet:

„Bundesgesetz über den Energiekrisenbeitrag-Strom und den Elektrizitätswirtschaftstransformationsbeitrag“

2. Vor der Überschrift des § 1 wird folgende Abschnittsüberschrift eingefügt:

„1. Allgemeine Bestimmungen“

3. § 1 samt Überschrift lautet:

„Energiekrisenbeitrag-Strom und Elektrizitätswirtschaftstransformationsbeitrag

§ 1. (1) Dem Energiekrisenbeitrag-Strom (im Folgenden EKB-S) unterliegt die Veräußerung von im Inland erzeugtem Strom durch den Stromerzeuger einschließlich der Realisierung von Veräußerungsrechten auf Strom.

(2) Dem Elektrizitätswirtschaftstransformationsbeitrag (im Folgenden EWTB) unterliegt die Erzeugung von Strom im Inland.

(3) Der EKB-S und der EWTB sind ausschließliche Bundesabgaben.“

4. Vor der Überschrift des § 2 wird folgende Abschnittsüberschrift eingefügt:

„2. Energiekrisenbeitrag-Strom“

5. In § 2 entfällt in Z 2 die Wortfolge „nicht gemäß Art. 8 der VO (EU) 2022/1854 erlassenen“, am Ende von Z 4 tritt an die Stelle des Strichpunkts ein Punkt und Z 5 entfällt.

6. § 3 Abs. 1 samt Überschrift des § 3 lautet:

„Bemessungsgrundlage und Höhe des Energiekrisenbeitrags-Strom

§ 3. (1) Bemessungsgrundlage für den EKB-S ist

1. die Summe der monatlichen Überschusserlöse aus der Veräußerung von Strom gemäß § 1 Abs. 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 13/2024, die nach dem 30. November 2022 und vor dem 1. Jänner 2024 (Erhebungszeitraum 1) und nach dem 31. Dezember 2023 und vor dem 1. Jänner 2025 (Erhebungszeitraum 2) erzielt wurden;
2. die Summe der monatlichen Überschusserlöse aus der Veräußerung von Strom gemäß § 1 Abs. 1, die
 - a) nach dem 31. März 2025 und vor dem 1. Jänner 2026 (Erhebungszeitraum 3);
 - b) nach dem 31. Dezember 2025 und vor dem 1. Jänner 2027 (Erhebungszeitraum 4);
 - c) nach dem 31. Dezember 2026 und vor dem 1. Jänner 2028 (Erhebungszeitraum 5);
 - d) nach dem 31. Dezember 2027 und vor dem 1. Jänner 2029 (Erhebungszeitraum 6);
 - e) nach dem 31. Dezember 2028 und vor dem 1. Jänner 2030 (Erhebungszeitraum 7)
 erzielt wurden.

Die Bemessungsgrundlage beinhaltet auch das Ergebnis von derivativen Kontrakten, die in einem engen wirtschaftlichen Zusammenhang mit den Markterlösen stehen. Aufwendungen können nicht berücksichtigt werden.“

7. In § 3 Abs. 2 Z 3 wird in lit. b der Punkt am Ende durch einen Strichpunkt ersetzt und danach folgende lit. c angefügt:

„c) für Überschusserlöse, die nach dem 31. März 2025 erzielt wurden, beträgt die Obergrenze 100 Euro je MWh Strom.“

8. § 3 Abs. 3 lautet:

„(3) Liegen die notwendigen direkten Investitions- und Betriebskosten der Energieerzeugung über der Obergrenze für Markterlöse, können diese Kosten

1. für Erhebungszeitraum 1 und 2 zuzüglich eines Aufschlags von 20_%
2. für Erhebungszeitraum 3 bis 7 zuzüglich eines Aufschlags von 10_%

der notwendigen direkten Investitions- und Betriebskosten als Obergrenze für Markterlöse angesetzt werden, sofern der Beitragspflichtige die Voraussetzungen nachweist.“

9. In § 3 Abs. 4 entfällt die Wortfolge „im Sinne des § 1 Abs. 3“.

10. § 3 Abs. 5 lautet:

„(5) Der EKB-S beträgt

1. für Erhebungszeitraum 1 und 2 90 % der Überschusserlöse
2. für Erhebungszeitraum 3 bis 7 95 % der Überschusserlöse.“

11. In § 4 Abs. 1 lautet der erste Satz wie folgt:

„Vom gemäß § 3 ermittelten EKB-S kann im Erhebungszeitraum 1 und 2 ein Absetzbetrag für begünstigte Investitionen in erneuerbare Energien und Energieeffizienz abgezogen werden.“

12. In § 4 Abs. 3 wird der Klammerausdruck „(§ 5 Abs. 2)“ durch den Klammerausdruck „(§ 5 Abs. 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 13/2024)“ ersetzt.

13. Nach § 4 werden folgende §§ 4a und 4b samt Paragraphenüberschriften und Abschnittsüberschrift eingefügt:

„3. Elektrizitätswirtschaftstransformationsbeitrag“

Bemessungsgrundlage und Höhe des Elektrizitätswirtschaftstransformationsbeitrags

§ 4a. (1) Bemessungsgrundlage des EWTB ist die Summe der

1. nach dem 31. März 2025 und vor dem 1. Jänner 2026 (Erhebungszeitraum 3);
2. nach dem 31. Dezember 2025 und vor dem 1. Jänner 2027 (Erhebungszeitraum 4);
3. nach dem 31. Dezember 2026 und vor dem 1. Jänner 2028 (Erhebungszeitraum 5);
4. nach dem 31. Dezember 2027 und vor dem 1. Jänner 2029 (Erhebungszeitraum 6);

5. nach dem 31. Dezember 2028 und vor dem 1. Jänner 2030 (Erhebungszeitraum 7) erzeugten Mengen an Strom.

(2) Der EWTB beträgt

1. 3 Euro je MWh aus erneuerbaren Quellen erzeugten Stroms
2. 4 Euro je MWh sonstigen erzeugten Stroms.

(3) Der EWTB stellt keine abzugsfähige Betriebsausgabe dar (§ 4 Abs. 4 Einkommensteuergesetz 1988 – EStG 1988, BGBl. Nr. 400/1988) und kann nicht im Rahmen der Kosten gemäß § 3 Abs. 3 berücksichtigt werden.

(4) Eine Überwälzung des EWTB auf Stromverbraucher ist nicht zulässig.“

Beitragsverwendung für die Energiewende

§ 4b. Die Einnahmen aus dem EWTB fließen dem Bund zu, wobei Mittel in Höhe des entsprechenden finanziellen Gegenwerts des Aufkommens des EWTB für Zwecke der Energiewende einzusetzen sind.““

14. Vor § 5 wird folgende Abschnittsüberschrift eingefügt:

„4. Gemeinsame Bestimmungen“

15. § 5 samt Überschrift lautet:

„Beitragsschuldner

§ 5. (1) Beitragsschuldner des EKB-S und des EWTB ist der Betreiber einer Anlage (§ 7 Abs. 1 Z 20 ElWOG 2010, zur Erzeugung von Strom mit einer installierten Kapazität von mehr als 1 MW.

(2) Beitragsschuldner des EKB-S ist weiters der Begünstigte eines Strombezugsrechtes aus Erzeugungsanlagen gemäß Abs. 1. Strombezugsrechte sind langfristige Stromlieferungen, die entweder über Istwertaufschaltung direkt oder über Fahrpläne abgewickelt werden und deren Abgeltung nicht auf einem Marktpreis beruht. In diesen Fällen gilt der Betreiber gemäß Abs. 1 insoweit nicht als Beitragsschuldner für die auf das Strombezugsrecht entfallenden Strommengen.

(3) Betreibt ein Stromerzeuger an einem Standort mehrere Anlagen gemäß Abs. 1, ist zur Ermittlung des Schwellenwertes nach Abs. 1 auf die installierte Kapazität sämtlicher von diesem Erzeuger an diesem Standort betriebenen Anlagen abzustellen.

(4) Betreiben mehrere Stromerzeuger gemeinsam eine Anlage gemäß Abs. 1, ist zur Ermittlung des Schwellenwertes nach Abs. 1 auf die installierte Kapazität der Anlage abzustellen. Abs. 3 gilt sinngemäß.

(5) Schulden mehrere Stromerzeuger den EKB-S oder EWTB, so sind diese gesamtschuldnerisch zur Erfüllung dieser Beitragsschuld verpflichtet.“

16. Nach § 5 wird folgender § 5a samt Überschrift eingefügt:

„Entstehung und Fälligkeit

§ 5a. (1) Der Anspruch auf EKB-S und EWTB entsteht jeweils mit Ablauf des Erhebungszeitraumes.

(2) Der EKB-S wird zu folgenden Zeitpunkten fällig:

1. am 30. September 2023 für den Zeitraum 1. Dezember 2022 bis 30. Juni 2023;
2. am 15. April 2024 für den Zeitraum 1. Juli 2023 bis 31. Dezember 2023;
3. am 15. Oktober 2024 für den Zeitraum 1. Jänner 2024 bis 30. Juni 2024;
4. am 15. April 2025 für den Zeitraum 1. Juli 2024 bis 31. Dezember 2024.

(3) Der EKB-S und der EWTB werden zu folgenden Zeitpunkten fällig:

1. am 15. April 2026 für Erhebungszeitraum 3;
2. am 15. April 2027 für Erhebungszeitraum 4;

- 3. am 15. April 2028 für Erhebungszeitraum 5;
- 4. am 15. April 2029 für Erhebungszeitraum 6;
- 5. am 15. April 2030 für Erhebungszeitraum 7.

(4) Die Fälligkeit eines gemäß § 201 der Bundesabgabenordnung – BAO, BGBl. Nr. 194/1961, festgesetzten EKB-S oder EWTB richtet sich nach Abs. 2 und 3.“

17. § 6 samt Überschrift lautet:

„Erhebung des Beitrags

§ 6. (1) Die Erhebung des EKB-S und des EWTB obliegt dem für die Erhebung der Umsatzsteuer zuständigen Finanzamt.

(2) Der Beitragsschuldner hat eine Vorauszahlung zu leisten, die

- 1. bis zum Ablauf des 15. Dezember 2025 für den Zeitraum 1. April 2025 bis 30. November 2025;
- 2. bis zum Ablauf des 15. Dezember 2026 für den Zeitraum 1. Jänner 2026 bis 30. November 2026;
- 3. bis zum Ablauf des 15. Dezember 2027 für den Zeitraum 1. Jänner 2027 bis 30. November 2027;
- 4. bis zum Ablauf des 15. Dezember 2028 für den Zeitraum 1. Jänner 2028 bis 30. November 2028;
- 5. bis zum Ablauf des 15. Dezember 2029 für den Zeitraum 1. Jänner 2029 bis 30. November 2029

entsteht und jeweils bis zu diesem Zeitpunkt unter Erteilung einer Verrechnungsweisung im Sinne des § 214 Abs. 4 BAO zu entrichten ist.

(3) Der Beitragsschuldner hat den EKB-S und EWTB jeweils unter Anrechnung der geleisteten Vorauszahlung (Restzahlung) selbst zu berechnen und am Fälligkeitstag (§ 5a) an das zuständige Finanzamt zu entrichten. Ist die Beitragsschuld kleiner als der anzurechnende Betrag, ist der Unterschiedsbetrag gutzuschreiben.“

18. § 8 Abs. 1 lautet:

„(1) Der Beitragsschuldner ist verpflichtet, Aufzeichnungen zu führen, aus denen sich für die Erhebungszeiträume 1 bis 7 die Erzeugung und Veräußerung von Strom, der Einkauf von Strom, das Eingehen und die Realisierung von Strombezugs- und -veräußerungsrechten, die nach § 3 relevanten Veräußerungserlöse sowie für die Erhebungszeiträume 1 und 2 die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme des Absatzbetrages nach § 4 ergeben.“

19. In § 8 Abs. 2 wird der Klammerausdruck „(§ 5 Abs. 2)“ durch den Klammerausdruck „(§ 5a)“ ersetzt.“

2. Die bisherige Z 1 erhält die Ziffernbezeichnung „20.“.

3. Nach Z 20 werden folgende Z 21 bis 23 eingefügt:

„21. Vor § 9 wird folgende Abschnittsüberschrift eingefügt:

„5. Schlussbestimmungen“

22. § 9 samt Überschrift lautet:

„Verordnungsermächtigungen

§ 9. (1) Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt

- 1. die Ableitung der Markterlöse für erzeugte Strommengen im Sinne des § 3 Abs. 2 Z 2 sowie die Voraussetzungen samt Inlandsbezug für den Absatzbetrag für begünstigte Investitionen gemäß § 4,
- 2. die Plausibilitätsprüfung gemäß § 7 und
- 3. die Aufzeichnungs- und Übermittlungspflichten gemäß § 8

mit Verordnung näher zu konkretisieren.

(2) Verordnungen aufgrund dieses Bundesgesetzes dürfen auch rückwirkend in Kraft gesetzt werden.“

23. § 10 Abs. 1 samt Überschrift des § 10 lautet:

„Vollziehung

§ 10. (1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Finanzen betraut.““

4. Die bisherige Z 2 erhält die Ziffernbezeichnung „24.“ und lautet wie folgt:

„24. Dem § 11 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Die Änderung des Gesetzstitels, § 1 samt Überschrift, die Überschrift vor § 2, § 2 Z 2 und 4, § 3 samt Überschrift, § 4 Abs. 1 erster Satz und Abs. 3, § 4a samt Abschnittsüberschrift und Überschrift, § 4b samt Überschrift, § 5 samt Abschnittsüberschrift und Überschrift, § 5a samt Überschrift, § 6 samt Überschrift, § 8 Abs. 1 und 2, § 9 Abschnittsüberschrift und samt Überschrift sowie § 10 Abs. 1 samt Überschrift, jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2025 sowie der Entfall von § 8 Abs. 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 13/2024 treten mit 1. April 2025 in Kraft.““

VIII. Artikel 10 (Änderung des Stabilitätsabgabegesetzes) wird wie folgt geändert:

1. An die Stelle der bisherigen Z 1 treten folgende Z 1 bis 9:

„1. In § 3 Z 1 wird der Prozentsatz „0,024%“ durch Prozentsatz „0,033%“ ersetzt.

2. In § 3 Z 2 wird der Prozentsatz „0,029%“ durch den Prozentsatz „0,04%“ ersetzt.

3. In § 4 Z 1 wird der Prozentsatz „20%“ durch den Prozentsatz „35%“ ersetzt.

4. In § 4 Z 2 wird der Prozentsatz „50%“ durch den Prozentsatz „65%“ ersetzt.

5. § 5 Abs. 1 lautet:

„(1) Zusätzlich zur Abgabenschuld der Stabilitätsabgabe hat das Kreditinstitut (§ 1) für die Kalenderjahre 2025 und 2026 jeweils eine Sonderzahlung zu entrichten. Die Sonderzahlung wird nach Maßgabe folgender Bestimmungen errechnet:

1. Die Sonderzahlung beträgt für jene Teile der Bemessungsgrundlage gemäß § 2,
 - a) die einen Betrag von 300 Millionen Euro überschreiten und 20 Milliarden Euro nicht überschreiten.....0,059%,
 - b) die einen Betrag von 20 Milliarden Euro überschreiten.....0,068%.
2. § 4 ist für die Berechnung der Sonderzahlung nicht anzuwenden.
3. Auf die Sonderzahlung sind § 2 Abs. 5 sowie §§ 6, 7 und 8 sinngemäß anzuwenden. Abweichend von § 7 Abs. 2 ist die Sonderzahlung für das Kalenderjahr 2025 zur Gänze bis zum 31. Oktober 2025 zu entrichten (Fälligkeitstag).“

6. §§ 7a und 7b entfallen.

7. Dem § 9 wird folgender Abs. 11 angefügt:

„(11) § 3, § 4 Z 1 und 2, § 5 Abs. 1 sowie § 10 Abs. 1, jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/xxxx treten mit 1. Jänner 2025 in Kraft und sind erstmals für Zahlungen anzuwenden, die für Abgabenschulden geleistet werden, die nach dem 31. Dezember 2024 entstehen. §§ 7a, 7b und 10 Abs. 2, jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/xxxx treten mit 1. Jänner 2025 außer Kraft.“

8. In § 10 Abs. 1 wird die Wortfolge „Die Stabilitätsabgabe stellt eine nicht abzugsfähige Betriebsausgabe“ durch die Wortfolge „Die Stabilitätsabgabe und die Sonderzahlung (§ 5) stellen nicht abzugsfähige Betriebsausgaben“ ersetzt.

9. § 10 Abs. 2 entfällt.“

Begründung

Zu I. (Änderung des Einkommensteuergesetzes 1988):

Zu § 33 Abs. 1:

Entsprechend dem Regierungsprogramm 2025-2029 soll es zu einer Verlängerung des Spitzensteuersatzes von 55% um vier Jahre bis 2029 kommen.

Zu II. (Änderung des Umsatzsteuergesetzes 1994):

Zu § 28 Abs. 62:

Die Anwendung des Steuersatzes iHv 0% für die Lieferungen, innergemeinschaftlichen Erwerbe, Einfuhren sowie Installationen von Photovoltaikmodulen, unter den in § 28 Abs. 62 und 63 UStG 1994 genannten Bedingungen, soll ab dem 1. April 2025 nicht mehr möglich sein.

Jedoch soll, aus verfassungsrechtlichen Überlegungen bzw. aufgrund des aus dem Gleichheitssatz abgeleiteten Grundsatz des Vertrauensschutzes (vgl. zB VfSlg 12.944/1991, VfSlg 13.655/1993, VfSlg 15.739/2000), die Steuer für Lieferungen, innergemeinschaftliche Erwerbe, Einfuhren oder Installationen von Photovoltaikmodulen unverändert 0% betragen, wenn der diesen Umsätzen und sonstigen Sachverhalten zugrundeliegende Vertrag vor dem 7. März 2025 abgeschlossen wurde. Mit dem 7. März 2025 wurde die gegenständliche Änderung im Plenum des Nationalrats eingebracht, somit allgemein öffentlich bekannt und aufgrund der parlamentarischen Mehrheit der Regierungsfractionen verbindlich. Somit konnte ab diesem Zeitpunkt kein Vertrauen in die bis zu diesem Zeitpunkt geltende Rechtslage gesetzt werden.

Beispiel:

Betreiber B betreibt seit 2024 eine Photovoltaikanlage auf seinem Einfamilienhaus mit einer Engpassleistung von 19 kW (peak). Am 25. Feber 2025 schließt er mit einem Elektroinstallateur einen Vertrag über die Installation von Photovoltaikmodulen mit einer Leistung von 10 kW (peak) ab. Die Installation erfolgt witterungsbedingt erst im Mai 2025.

Lösung:

Aufgrund des Vertragsabschlusses vor dem 7. März 2025 kommt der Nullsteuersatz für die Installation der Photovoltaikmodule zur Anwendung.

Zur Klarstellung soll eine Anpassung hinsichtlich der Voraussetzungen für die Inanspruchnahme des Nullsteuersatzes vorgenommen werden, dass sämtliche Voraussetzungen (zB Lieferung an den Betreiber) unabhängig davon vorliegen müssen, ob der Anwendungszeitraum des Nullsteuersatzes mit dem 31. März 2025 oder dem 31. Dezember 2025 endet.

Zu III. (Änderung des Gebührengesetzes 1957):

Zu § 37 TP 17 Abs. 1 Z 1 und § 37 Abs. 51):

Die Rechtsgeschäftsgebühr gemäß § 33 TP 17 Abs. 1 Z 1 Gebührengesetz 1957 beträgt derzeit 2% von den Wetteinsätzen. Diese ist damit im Verhältnis zur Glücksspielabgabe gemäß § 57 Abs. 1 Glücksspielgesetz, BGBl. Nr. 620/1989, die grundsätzlich 16% vom Einsatz beträgt, relativ niedrig. Aufgrund der Ähnlichkeit von Wetten und Glücksspielen nach dem Glücksspielgesetz, soll hier eine Annäherung der Abgabenbelastung erfolgen. Das Inkrafttreten soll mit 1. April 2025 festgelegt werden und gilt somit für Wetten, für die die Gebührenschuld gemäß § 16 Abs. 5 Gebührengesetz 1957 (Bezahlung des Wetteinsatzes) nach dem 31. März 2025 entsteht.

Zu IV. (Änderung des Versicherungssteuergesetzes 1953):

Zu § 4 Abs. 3, § 5 und § 6:

Bisher sind Kraftfahrzeuge, die auf Grund ihres Antriebes einen CO₂-Emissionswert von 0 g/km aufweisen, von der motorbezogenen Versicherungssteuer befreit. Diese Befreiung umfasst im Wesentlichen rein elektrisch angetriebene Kraftfahrzeuge. Der Anteil von Elektrofahrzeugen an den Erstzulassungen ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen (2024: ca. 128.000 Verbrennungsmotorkraftfahrzeuge, ca. 81.000 Hybridkraftfahrzeuge und ca. 44.000

Elektrokraftfahrzeuge). Dies führt zu einem ansteigenden Aufkommensentfall bei der motorbezogenen Versicherungssteuer.

Die motorbezogene Versicherungssteuer (als Einhebungsform der Kraftfahrzeugsteuer) knüpft die Steuerpflicht an die Zulassung eines Kraftfahrzeuges zum Verkehr im Inland und soll den durch die Zulassung bewirkten Dauerzustand, nämlich das Recht, ein Kraftfahrzeug im Rahmen der bestehenden Vorschriften auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland zu verwenden, besteuern. Damit sollen die negativen externen Effekte, die durch die Verwendung von Kraftfahrzeugen verursacht werden (Ressourcenverbrauch, Aufbau der notwendigen Infrastruktur und Verwendung des öffentlichen Raums, durch Unfälle entstandene Schäden, Umweltschäden, Staus etc.), internalisiert werden. Bisher sind Elektrokraftfahrzeuge u.a. von der motorbezogenen Versicherungssteuer ausgenommen, um Anreize zur Anschaffung dieser Kraftfahrzeuge zu setzen. Zu diesem Zweck wurden auch eine Reihe an anderen steuer-, förder- und ordnungspolitischen Maßnahmen getroffen. Auch da mittlerweile ordnungspolitische Regelungen auf Unionsebene klare Vorgaben für die Emissionswerte von Kraftfahrzeugen normieren (Flottenemissionsziele, Abgasnormen etc.) und der Anstieg des Anteils von Elektrokraftfahrzeugen sich entsprechend fortsetzen wird, erscheint es nicht mehr notwendig, alle bisherigen Anreizmaßnahmen im vollen Umfang fortzusetzen. Aus diesem Grund soll die Befreiung für Elektrokraftfahrzeuge von der motorbezogenen Versicherungssteuer ab 1. April 2025 entfallen.

Die bisherige Befreiungsbestimmung in § 4 Abs. 3 Z 6 soll angepasst werden, sodass zukünftig nur mehr Kleinkrafträder („Mopeds“) mit elektrischem Antrieb befreit sein sollen. Damit soll eine Gleichschaltung mit § 4 Abs. 3 Z 7 erreicht werden, der eine Befreiung für Krafträder (mit Verbrennungsmotor) vorsieht, deren Hubraum 100 Kubikzentimeter nicht übersteigt. Da Elektromotoren keinen Hubraum haben und eine direkte Umrechnung von Hubraum in Kilowatt Motorleistung nicht möglich ist, soll auf die Abgrenzung lt. Verordnung (EU) Nr. 168/2013 für die Klassen L1e und L2e (4.000 Watt) abgestellt werden.

Da durch die zusätzlich notwendigen Regelungen zur Steuerberechnung der motorbezogenen Versicherungssteuer für Elektrokraftfahrzeuge die bereits bisher komplexen Regelungen in den §§ 5 und 6 noch einmal umfassender werden, soll zur besseren Übersichtlichkeit und Verständlichkeit eine Neuordnung dieser beiden Paragraphen vorgenommen werden. Jene Regelungen zur Steuerberechnung der „allgemeinen“ Versicherungssteuer, sollen in § 5 zusammengeführt werden. Durch diese Bündelung sollen keine inhaltlichen Änderungen im Vergleich zur bisherigen Rechtslage vorgenommen werden. Jene Regelungen zur Steuerberechnung der motorbezogenen Versicherungssteuer sollen in § 6 zusammengeführt werden. Dadurch entfallen ua. die bisher notwendigen Verweise.

Auf Grundlage des § 6 Abs. 1 Z 1 soll es bei Kraftfahrzeugen der Klassen L1e, L2e, L3e, L4e und L5e (Krafträder bzw. „Motorräder“) mit Verbrennungsmotor keine Änderungen im Vergleich zur bisherigen Rechtslage geben. Für elektrisch angetriebene Motorräder soll die Steuer, mangels Hubraum oder erfasster CO₂-Emissionen, auf Grundlage der Motorleistung in Kilowatt erfolgen.

In § 6 Abs. 1 Z 2 soll die Steuerberechnung für Kraftfahrzeuge der Klasse M1 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen („Personenkraftwagen“, PKW), ausgenommen Wohnmobile der Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, geregelt werden.

Für bereits zugelassene und zukünftig zuzulassende PKW, die ausschließlich mit Verbrennungsmotor angetrieben werden, soll es keine Änderungen geben.

Für elektrisch angetriebene PKW soll in § 6 Abs. 1 Z 2 lit. a ein eigener Steuersatz geschaffen werden. Das durchschnittliche Steuerniveau soll sich dabei an jenem von PKW mit Verbrennungsmotor orientieren, zur weiteren abgabenrechtlichen Unterstützung der Erreichung der Klimaziele aber unter diesem angesetzt werden. Es soll einerseits wie bei PKW mit Verbrennungsmotor die Motorleistung und andererseits – mangels eines CO₂-Ausstoßes – das Eigengewicht des PKW berücksichtigt werden. Durch das Abstellen auf die Motorleistung und die Ausgestaltung als Stufentarif sollen kleinere und leistungsschwächere Kraftfahrzeuge weniger belastet werden. Da die Motorleistung allerdings relativ leicht verändert werden kann und auf Grundlage dieses Faktors beispielsweise die Abnutzung der Straßeninfrastruktur nicht entsprechend berücksichtigt werden kann, soll als weiterer Faktor das Eigengewicht des Kraftfahrzeuges herangezogen werden. Dadurch werden besonders leichte Kraftfahrzeuge und damit in der Regel günstigere Kraftfahrzeuge begünstigt. Außerdem ist die notwendige Energie zur Bewegung einer größeren Masse höher, weshalb das Gewicht auch im Zusammenhang mit der Energieeffizienz steht.

Zudem soll der Steuersatz für PKW mit extern aufladbarem Hybridelektroantrieb („Plug-in Hybrid“) angepasst werden. Um einen Anstieg der Komplexität zu vermeiden, soll die bisherige Berechnungslogik zwar beibehalten werden, allerdings soll der Abzugsbetrag angepasst werden, um eine durchschnittliche steuerliche Gleichstellung mit rein elektrisch angetriebenen PKW zukünftig sicherzustellen. Bei dieser Anpassung wird der durchschnittliche Unterschied zu PKW mit Verbrennungsmotor nicht zur Gänze berücksichtigt, um eine Besserstellung gegenüber diesen zu erreichen.

Wohnmobile der Klasse M1 und Aufbauart „SA“, bei denen das Basisfahrzeug ein Kraftfahrzeug der Klasse N ist, sowie alle übrigen Kraftfahrzeuge jeweils mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen, ausgenommen Zugmaschinen und Motorkarren, sollen in § 6 Abs. 1 Z 3 geregelt werden. Auch hier soll es bei Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu keinen Änderungen kommen. Für elektrisch angetriebene Kraftfahrzeuge soll ein Steuersatz abhängig von der Motorleistung, wie auch bei den übrigen Kraftfahrzeugen, angewendet werden. Da elektrisch angetriebene Kraftfahrzeuge insbesondere der Klasse N1 eine durchschnittlich wesentlich geringere Motorleistung aufweisen, soll der Abzugsbetrag angepasst werden, allerdings nicht zur Gänze, um eine gewisse Besserstellung der elektrisch angetriebenen Kraftfahrzeuge weiterhin aufrecht zu erhalten.

In § 6 Abs. 2 soll zur besseren Lesbarkeit der anzuwendende Wert für den CO₂-Ausstoß zentral beschrieben und in Abs. 1 durch Verweis festgelegt werden. Die Abs. 3 bis 9 in § 6 wurden unverändert übernommen. In § 6 Abs. 3 soll die bisherige Regelung zur Festlegung des Erhöhungsbetrages bei unterjähriger Zahlweise für Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 2020 erstmalig zugelassen wurden, positioniert werden. Dadurch soll sichergestellt werden, dass es zu keinen Änderungen bei der bisherigen Besteuerung kommt. Dies gilt auch für den Erhöhungsbetrag gemäß § 6 Abs. 5 für Kraftfahrzeuge ohne Katalysator, die vor dem 1. Jänner 1987 erstmalig im Inland zugelassen wurden. In § 6 Abs. 10 wurden die Mindestbesteuerungsbeträge bei fehlenden Eintragungen in der Zulassungsbescheinigung entsprechend angepasst.

Zu § 12 Abs. 3 Z 35:

Die neue Rechtslage soll für alle Kraftfahrzeuge ab 1. April 2025 gelten. Demnach soll es für Versicherungszeiträume vor dem 1. April 2025 keine Änderung geben, sondern nur für Zeiträume nach dem Inkrafttreten. Da zwischen der Beschlussfassung und dem Inkrafttreten der Änderungen ein relativ kurzer Zeitraum liegt, soll – analog zur Vorgehensweise bei der Valorisierung der motorbezogenen Versicherungssteuer mit 1. März 2014 – vorgesehen werden, dass der Unterschiedsbetrag zur derzeit geltenden Rechtslage nacherhoben werden kann. Der Fälligkeitszeitpunkt für diesen Unterschiedsbetrag soll mit 15. November 2025 festgelegt werden, um sicherzustellen, dass die notwendigen organisatorischen und technischen Änderungen bei den Versicherungsunternehmen durchgeführt werden können.

Zu V. (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1992):

Zu § 1 Abs. 1 Z 1 lit. a und c, § 2 Abs. 1 Z 9, § 5 und § 11 Abs. 1 Z 14):

Da es sich bei der motorbezogenen Versicherungssteuer im Wesentlichen um eine Einhebungsform der Kraftfahrzeugsteuer handelt und alle Kraftfahrzeuge, die widerrechtlich verwendet werden in der Kraftfahrzeugsteuer erfasst sind, werden die Änderungen bei der motorbezogenen Versicherungssteuer immer auch in der Kraftfahrzeugsteuer nachgebildet. Entsprechend soll der Gesetzestext angepasst werden. Die Befreiung für elektrisch angetriebene Kraftfahrzeuge wird wie bei der motorbezogenen Versicherungssteuer eingeschränkt auf Leichtkrafträder und zusätzlich auf jene Kraftfahrzeuge, die im Regelfall der Kraftfahrzeugsteuer unterliegen. Die Änderungen sollen ebenfalls mit 1. April 2025 in Kraft treten.

Zu VI. (Änderung des Tabaksteuergesetzes 2022):

Zu § 4 Abs. 1 Z 1 und 5 sowie Abs. 3:

Zur Steigerung des Tabaksteueraufkommens soll die Tabaksteuer auf Zigaretten angepasst werden, indem die ab 1. April 2025 vorgesehene Absenkung des Preiselements von 32% auf 31,5% ausgesetzt wird.

Als Folge der Änderungen und zur Berücksichtigung zwischenzeitiger Preisentwicklungen wäre auch der Mindeststeuersatz für Zigaretten anzupassen. Der absolute Betrag der Mindestverbrauchsteuer auf Zigaretten gemäß § 4 Abs. 3 soll auf 175 Euro je 1 000 Stück angepasst und damit an die Tabaksteuerbelastung von Zigaretten des im Jahr 2025 geltenden gewichteten Durchschnittspreises und an die danach zu errechnende Mindestverbrauchsteuer angenähert werden.

Tabak zum Erhitzen wird typischerweise als Zigarettensubstitut konsumiert. Die Tabaksteuerbelastung von Tabak zum Erhitzen ist jedoch im Vergleich zu jener für Zigaretten wesentlich geringer. Dem kontinuierlich steigenden Marktanteil von Tabak zum Erhitzen Rechnung tragend, soll nunmehr die Tabaksteuerbelastung (Tabaksteuerinzidenz) von Tabak zum Erhitzen jener von Zigaretten weiter angenähert werden. Dadurch soll auch der Verlust an Aufkommen kompensiert werden, den die zunehmende Substitution von Zigaretten durch Tabak zum Erhitzen mit sich bringt.

Die Bestimmungen über die Steuersätze für Zigaretten nach § 4 Abs. 1 Z 1 lit. d sollen ab dem 1. April 2025 anwendbar werden. Ab diesem Stichtag gilt gemäß § 4 Abs. 7 ein neu ermittelter gewichteter Durchschnittspreis, welcher auch für die Berechnung der Mindestverbrauchsteuer nach § 4 Abs. 3 relevant ist. Die Anpassung des Tabaksteuersatzes für Tabak zum Erhitzen nach § 4 Abs. 1 Z 5 lit. d soll demselben Zeitplan folgen.

Auch die Anpassung des absoluten Betrags der Mindestverbrauchsteuer für Zigaretten nach § 4 Abs. 3 soll mit 1. April 2025 in Kraft treten, somit zeitgleich mit der zu erwartenden Anhebung der errechneten Mindestverbrauchsteuer.

Die gemäß Bundesgesetz BGBl. I Nr. 185/2022 für das Jahr 2026 vorgesehenen Steuerstufen (§ 4 Abs. 1 Z 1 lit. e und § 4 Abs. 1 Z 5 lit. e) sollen vorerst entfallen und gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt neu geregelt werden.

Zu § 4 Abs. 7 und § 5 Abs. 5:

Die in § 4 Abs. 7 und § 5 Abs. 5 geregelten Veröffentlichungen haben seit 1. Juli 2023 an Stelle des Amtsblatts zur Wiener Zeitung auf der elektronischen Verlautbarungs- und Informationsplattform des Bundes (EVI) nach § 5 des Bundesgesetzes über die Wiener Zeitung GmbH und Einrichtung einer elektronischen Verlautbarungs- und Informationsplattform des Bundes – WZEVI-Gesetz, BGBl. I Nr. 46/2023 zu erfolgen.

Zu § 43 Abs. 9:

Sämtliche vorgeschlagenen Änderungen sollen mit 1. April 2025 in Kraft treten.

Zu VII. (Änderung des Bundesgesetzes über den Energiekrisenbeitrag-Strom):

Zu Änderung des Titels, § 1 samt Überschrift und § 2 samt Überschrift:

Der Energiekrisenbeitrag-Strom (im Folgenden EKB-S) wurde Ende 2022 zur näheren Umsetzung der - nicht mehr in Geltung befindlichen - Verordnung (EU) 2022/1854 über Notfallmaßnahmen als Reaktion auf die hohen Energiepreise, ABl. Nr. L 261 vom 07.10.2022, S. 1, eingeführt. Das Bundesgesetz über den Energiekrisenbeitrag-Strom (im Folgenden EKBSG) ist weiter in Kraft, nach der derzeit geltenden Fassung endete der letzte EKB-S-Erhebungszeitraum mit 31. Dezember 2024.

Zur Abwendung eines EU-Defizitverfahrens hat sich die Republik Österreich verpflichtet, rasch Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Wie im neuen Regierungsprogramm „Jetzt das richtige tun. Für Österreich“ vorgesehen (siehe insb. Abschnitt „Aus Verantwortung für die Zukunft“ S 15 ff) und um eine rasche Umsetzbarkeit zu gewährleisten, soll der bewährte, bereits mehrere Jahre erhobene EKB-S befristet auf fünf weitere Erhebungszeiträume (Erhebungszeitraum 3 beginnend mit April 2025 bis Dezember 2025, Erhebungszeitraum 4 bis 7 jeweils von Jänner bis Dezember der Jahre 2026 bis 2029) erstreckt werden. Nunmehr soll auch Strom aus Erdgas in den Anwendungsbereich des EKBSG aufgenommen werden und die Befreiung für Pumpspeicherkraftwerke (§ 2 Z 5) soll nicht weitergeführt werden. Der EKB-S dient weiter der Hintanhaltung überhöhter Preise im Energiesektor.

Bezugnahmen auf die nicht mehr geltende Verordnung (EU) 2022/1854 sollen entfallen.

Um zusätzlich zur Erreichung der Budgetkonsolidierungsziele die Bereitstellung von Mitteln für die Transformation des Energiesektors zur Umsetzung des „Green Deal“ besser abzusichern, soll zudem ein Elektrizitätswirtschafts-Transformationsbeitrag (EWTB) vorgesehen werden.

Der Gesetzestitel soll entsprechend ergänzt werden.

Elektrische Energie (Strom) unterliegt dem Verbrauchsteuerregime der Europäischen Union. Nach der VerbrauchsteuersystemRL 2020/262/EU, ABl. Nr. L 58 vom 27.2.2020, dürfen die Mitgliedstaaten andere indirekte Steuern auf verbrauchsteuerpflichtige Waren wie Strom erheben, allerdings nur „für

besondere Zwecke“ (abgesehen von Haushaltszwecken) und sofern diese Steuern mit den Vorschriften der Union für die Verbrauchsteuer oder die Mehrwertsteuer vereinbar sind (Art. 1 Abs. 2).

Nach der dazu ergangenen Judikatur des EuGH (siehe zB Rs C-437/97 Evangelischer Krankenhausverein, Rs C-220/19 Olivia Park, Rs C-743/22 DISA) bezeichnet der Begriff „andere indirekte Steuern“ im Sinne dieser Bestimmung indirekte Steuern auf den Verbrauch der in Art. 1 Abs. 1 der Richtlinie aufgezählten Erzeugnisse, die keine „Verbrauchssteuern“ im Sinne der letztgenannten Bestimmung sind und zu besonderen Zwecken erhoben werden (so EuGH, Rz 48 Rs Olivia Park mwN). Davon zu unterscheiden sind Fälle, in denen die Abgabenerhebung nicht am Verbrauch, sondern an der Stromerzeugung anknüpft (so EuGH, Rz 51 Rs Olivia Park mwN).

Aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs (zB Rn 38 Rs C-833/21 Endesa mwN) ergibt sich weiters, dass zu den besonderen Zwecken im Sinne dieser Bestimmung jeder andere als ein reiner Haushaltszweck gehört.

Damit bei einer Steuer, deren Einnahmen einer vorher festgelegten Zweckbindung unterliegen, von einem besonderen Zweck im Sinne von Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 2008/118 (der Vorgängerrichtlinie zu Richtlinie 2020/262/EU) ausgegangen werden kann, muss sie nach der Rspr des EuGH selbst darauf gerichtet sein, den geltend gemachten besonderen Zweck zu gewährleisten, so dass ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der Verwendung der Einnahmen und dem Ziel der fraglichen Besteuerung besteht (so EuGH Rn 63 Rs DISA C-743/22, mwN). Ohne einen solchen Mechanismus der im Voraus vorgenommenen Festlegung der Verwendung der Einnahmen könne bei einer Abgabe auf verbrauchssteuerpflichtige Waren schließlich nur dann davon ausgegangen werden, dass sie einen besonderen Zweck im Sinne von Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 2008/118 verfolgt, wenn diese Abgabe hinsichtlich ihrer Struktur, insbesondere des Abgabegenstands und des Abgabensatzes, derart gestaltet ist, dass sie das Verhalten der Abgabepflichtigen mit Blick auf die Erreichung des beanspruchten besonderen Zwecks beeinflusst (so EuGH Rn 64 Rs C-743/22).

Um dieser EU-Rechtslage Rechnung zu tragen, soll der EWTB auf die Stromerzeugung, und nicht auf den Stromverbrauch erhoben und eine Beitragssatzdifferenzierung nach Umweltgesichtspunkten (siehe § 4a) vorgenommen werden sowie eine Beitragsverwendung für Zwecke der Energiewende (§ 4b) vorgesehen werden..

Nach ständiger Judikatur des Verfassungsgerichtshofes (zB kürzlich VfGH vom 11. Dezember 2024, E 1757/2024, siehe insb. Rz 35) hat der „Gesetzgeber ... den Gleichheitsgrundsatz auch bei der Auswahl von Besteuerungsgegenständen und der Abgrenzung des Steuergegenstandes zu beachten (vgl. VfSlg. 4392/1963, 5577/1967, 10.001/1984). Dabei kann die sachliche Rechtfertigung in einer besonderen Leistungsfähigkeit, in Äquivalenzüberlegungen oder auch in einer nichtfiskalischen Zielsetzungen verfolgenden Einnahmenerzielung bestehen. Entscheidet sich der Gesetzgeber, einen bestimmten Lebenssachverhalt mit einer Abgabe zu belasten, kann eine Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes vorliegen, wenn im wesentlichen vergleichbare Sachverhalte unbelastet bleiben und hierfür keine sachliche Rechtfertigung zu erkennen ist. Dabei hat der Gesetzgeber vor dem Hintergrund eines weiten rechtspolitischen Gestaltungsspielraumes ausgehend von der Belastungskonzeption der Abgabe auch die mit der Abgabe verfolgten öffentlichen Interessen zu berücksichtigen.

Die derzeitige Budgetsituation erfordert dringend Maßnahmen zur Konsolidierung des Haushalts. Eine erfolgreiche Energiewende setzt Mittel für ihre Umsetzung voraus. In den vergangenen Jahren konnten Unternehmen des Energiesektors besonders von der Energiekrise und ihren Begleiterscheinungen profitieren. Solchen Unternehmen weiterhin besondere Beiträge zum Haushalt abzuverlangen scheint gerechtfertigt, zumal nunmehr ein beträchtlicher Teil der Erträge aus dem EWTB auch für die Fortentwicklung des Sektors eingesetzt werden sollen.

Die Höhe des neuen Beitrags soll zudem nach Energiequellen differenzierend zusätzlich Anreize für einen Umstieg auf erneuerbare Quellen schaffen.

Zu § 3 samt Überschrift:

Die weitergehende Erhebung des EKB-S soll einen Beitrag zur Budgetkonsolidierung erbringen. Dazu soll einerseits in Abs. 2 die Obergrenze für Markterlöse, ab der beitragsrelevante Überschusserlöse vorliegen, auf 100 Euro/MWh Strom abgesenkt werden. Andererseits sollen der Aufschlag für die Obergrenze nach Abs. 3 (höhere notwendige Investitions- und Betriebskosten) auf 10% abgesenkt und der Beitragssatz nach Abs. 5 auf 95 % angehoben werden. Auch die Erdgasverstromung soll erfasst

werden (Verweis auf Strom gemäß § 1 Abs. 1 in Abs. 1 Z 2 und Änderung von Abs. 4). Fünf weitere Erhebungszeiträume (Erhebungszeitraum 3 von April bis Dezember 2025, Erhebungszeitraum 4 von Jänner bis Dezember 2026, Erhebungszeitraum 5 von Jänner bis Dezember 2027, Erhebungszeitraum 6 von Jänner bis Dezember 2028 und Erhebungszeitraum 7 von Jänner bis Dezember 2029) sollen vorgesehen werden.

Die weiteren Änderungen sind Folgeänderungen.

Zu § 4 Abs. 1 erster Satz und Abs. 3:

Auch die Änderung in § 4 Abs. 1 dient dem Ziel der Budgetkonsolidierung, indem für die Erhebungszeiträume 3 bis 7 kein Absetzbetrag für begünstigte Investitionen vorgesehen wird. Dies soll auch durch die Präzisierung der Verweisung auf die vor dieser Novelle geltende Fassung des § 5 Abs. 2 (Fälligkeitszeitpunkt) in § 4 Abs. 3 verdeutlicht werden. Klargestellt sei, dass für den Erhebungszeitraum 2 begünstigte Investitionen auch noch 2025 geltend gemacht werden können (Fälligkeit 15. April 2025 nach § 5 Abs. 2 Z 4 in der Fassung BGBl. I Nr. 13/2024).

Zu §§ 4a und 4b samt Überschriften:

Im Gleichklang mit dem EKB-S sollen auch für den EWTB fünf Erhebungszeiträume (Erhebungszeitraum 3 von April bis Dezember 2025, Erhebungszeitraum 4 von Jänner bis Dezember 2026, Erhebungszeitraum 5 von Jänner bis Dezember 2027, Erhebungszeitraum 6 von Jänner bis Dezember 2028 und Erhebungszeitraum 7 von Jänner bis Dezember 2029) vorgesehen werden.

Bemessungsgrundlage soll die Summe der im jeweiligen Erhebungszeitraum vom Beitragsschuldner (nach § 5 Abs. 1 der Betreiber einer Stromerzeugungsanlage mit einer installierten Kapazität von mehr als 1 MW) erzeugten Strommengen sein.

Die Beitragshöhe soll nach eingesetzter Energiequelle gestaffelt werden, wodurch weitere Anreize zum Umstieg auf die Erzeugung elektrischer Energie aus erneuerbaren Quellen gesetzt werden (3 Euro je MWh für Strom aus erneuerbaren Quellen, 4 Euro je MWh für sonstigen Strom).

Mit dem EWTB soll der Energiesektor einen Beitrag zur Budgetkonsolidierung und zur Bereitstellung von Mitteln für die Transformation des Energiesektors leisten. Eine Überwälzung des EWTB auf Verbraucherpreise soll ausgeschlossen werden. Neben einer ausdrücklichen Regelung in § 4a Abs. 4 soll die Überwälzung des EWTB auf Verbraucher auch durch die EKB-S Obergrenze in § 3 Abs. 2 Z 3 lit. c in Höhe von 100 Euro je MWh veräußerten Stroms hintangehalten werden. Der EWTB soll nicht als Betriebsausgabe iSd Einkommensteuergesetzes 1988 – EStG 1988, BGBl. Nr. 400/1988 idgF, oder im Rahmen der Kosten gemäß § 3 Abs. 3 geltend gemacht werden können.

Zu § 5 samt Überschriften:

Diese Bestimmung soll die Beitragsschuldnerschaft regeln. Wie beim EKB-S soll auch beim EWTB eine Ausnahme für kleinere Anlagen (bis zu 1 MW Anlagenkapazität) vorgesehen werden.

Weiters sollen Erfahrungen mit der Erhebung des EKB-S einfließen, nämlich mit Fällen, in denen ein oder mehrere Stromerzeuger an einem Standort eine oder mehrere kleinere Anlage(n) betreibt bzw. betreiben. Auch mit Blick auf die Budgetkonsolidierungszielsetzung soll künftig – für den EKB-S und den EWTB einheitlich – für die Ermittlung des Schwellenwertes auf die Anlagenkapazität des jeweiligen Standorts abgestellt werden. Dies gilt auch für den Fall, dass eine oder mehrere Anlagen von mehreren Stromerzeugern betrieben werden. Mehrere Anlagenbetreiber sollen als Gesamtschuldner zur Erfüllung der jeweiligen Beitragsschuld verpflichtet werden.

Zu §§ 5a und 6 samt Überschriften:

Aus Gründen der Rechtssicherheit soll klargestellt werden, dass der Beitragsanspruch mit Ablauf des (jeweiligen) Erhebungszeitraums entsteht. Künftig sollen EKB-S und EWTB mit 15. April des Folgejahres fällig werden.

EKB-S und EWTB sollen neben den vorstehend genannten besonderen Zielsetzungen einen Beitrag zur Budgetkonsolidierung erbringen. Um einen solchen Budgetbeitrag bereits für 2025 sicherzustellen, soll die Leistung von Vorauszahlungen vorgesehen werden (§ 6 Abs. 2), und zwar für den Zeitraum 1. April 2025 bis 30. November 2025 bis zum Ablauf des 15. Dezember 2025 und für die jeweils folgenden Zeiträume von Jänner bis November jeweils bis zum Ablauf des 15. Dezember des betreffenden Jahres.

Geleistete Vorauszahlungen werden auf den selbst zu berechnenden und am Fälligkeitstag an das zuständige Finanzamt zu entrichtenden Beitrag angerechnet (§ 6 Abs. 3).

Wie beim EKB-S soll auch beim EWTB die Erhebung in Form einer Selbstbemessungsabgabe erfolgen und das für die Erhebung der Umsatzsteuer zuständige Finanzamt für die Erhebung zuständig sein.

Zu § 8:

Diese Änderungen erfolgen zur Anpassung an die Erstreckung des Anwendungsbereichs und als Folgeänderungen, insb. auch der Einführung des EWTB. Abs. 3 entfällt als obsolet, da die Meldungen an die Europäische Kommission wie vorgesehen vorgenommen wurden und keine weiteren Meldepflichten zu erfüllen sind.

Um dem Finanzamt den Nachvollzug der Beitragsermittlung sowie Überprüfungen zu ermöglichen, sollen Beitragsschuldner beitragsrelevante Vorgänge dokumentieren und dem Finanzamt Aufstellungen übermitteln, in denen sie die Berechnung des jeweils abgeführten Beitrags nachvollziehbar und überprüfbar zu erläutern.

Zu § 9 samt Überschriften und § 10 Abs. 1 samt Überschrift:

Im Interesse einer Verwaltungsvereinfachung soll für die Erlassung von Verordnungen und die Vollziehung des gesamten EKBSG allein der Bundesminister für Finanzen zuständig sein. Klargestellt sei, dass die auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 EKBSG in der Fassung BGBl. I Nr. 220/2022 erlassene EKB-S-Umsetzungsverordnung, BGBl. II Nr. 195/2023, auch auf Erhebungszeitraum 3 bis 7 Anwendung finden soll, soweit nicht in der Novelle – wie insbesondere in § 5 dieses Bundesgesetzes im Hinblick auf § 5 EKB-S-Umsetzungsverordnung – Anderweitiges geregelt ist.

Da für Erhebungszeitraum 3 bis 7 keine Absetzmöglichkeiten nach § 4 EKBSG vorgesehen werden sollen, werden sich für Erhebungszeitraum 3 bis 7 für die EKB-InvestitionsV, BGBl. II Nr. 194/2023 in der Fassung BGBl. II Nr. 244/ 2024, keine Anwendungsfälle ergeben. Für bisherige Anwendungsfälle soll die Verordnung weiter gelten.

Zu § 11 Abs. 4:

Der EKB-S und der EWTB sollen ab 1. April 2025 (weiter) erhoben werden, demgemäß sollen sämtliche Änderungen zu diesem Zeitpunkt in Kraft treten.

Zu VIII. (Änderung des Stabilitätsabgabegesetzes):

Wie im Regierungsprogramm „Jetzt das Richtige tun. Für Österreich“ 2025-2030 vorgesehen, sollen auch Banken einen gerechten Beitrag zur Budgetsanierung erbringen. Da Banken durch den seit 2022 historisch starken Zinsanhebungszyklus der EZB und der asymmetrischen Anpassungen von Kredit- und Einlagezinsen besonders in den letzten Jahren von hohen Einnahmen profitieren konnten, haben rund die Hälfte der EU-Mitgliedsstaaten ihre Bankensteuern erhöht bzw. neue Bankensteuern eingeführt. Diesem Trend entsprechend soll die in Österreich bereits seit 2011 bestehende und seit 2014 laufende reduzierte Stabilitätsabgabe erneut erhöht werden.

Zu § 3:

Um eine nachhaltige Erhöhung der Stabilitätsabgabe zu erzielen, soll der Steuersatz unter Beibehaltung der Wertgrenzen der Bemessungsgrundlage erhöht werden. Dadurch soll ein jährliches Mehraufkommen von ca. 50 Mio. Euro erzielt werden.

Zu § 4:

Um die Banken bei sich ändernder Ertragslage nicht ungebührlich durch die Stabilitätsabgabe zu belasten, soll die Begrenzung der Stabilitätsabgabe in § 4 beibehalten werden. Im Hinblick auf die Erhöhung des Steuersatzes sollen jedoch die Zumutbarkeitsgrenze in Z 1 und die Belastungsgrenze in Z 2 entsprechend angepasst werden.

Zu § 5 Abs. 1:

Zusätzlich zur Erhöhung der Stabilitätsabgabe soll für die Kalenderjahre 2025 und 2026 – wie auch schon in den Kalenderjahren 2017 bis 2020 – jeweils eine Sonderzahlung geleistet werden. Während die Steuersätze der Sonderzahlung von jenen der Stabilitätsabgabe abweichen sollen, soll die Ermittlung der

Bemessungsgrundlage sowie die Regelungen zu Abgabenschuldner, Abgabenschuld und Erhebung der Stabilitätsabgabe analog auf die Sonderzahlung angewendet werden.

Da die ersten Zahlungen der Stabilitätsabgabe für das Kalenderjahr 2025 bereits geleistet wurden, soll die Entrichtung der Sonderzahlung für dieses Jahr zur Gänze mit 31. Oktober 2025 erfolgen.

Die Sonderzahlung soll im Gegensatz zur Stabilitätsabgabe nicht durch die Vorgaben des § 4 begrenzt werden. Die Sonderzahlung soll ca. 200 Mio. Euro pro Jahr zur Budgetkonsolidierung beitragen.

Zu §§ 7a und 7b:

Die in den §§ 7a und 7b enthaltenen, mittlerweile obsoleten Regelungen zu Sonderbeitrag und Abgabenschuld des Kalenderjahres 2014 sollen künftig entfallen.

Zu § 9 Abs. 11:

Um bereits im Kalenderjahr 2025 ein erhöhtes Aufkommen zu erzielen, sollen die Änderungen rückwirkend mit 1. Jänner 2025 in Kraft treten und somit die Berechnungsgrundlage für das gesamte Kalenderjahr 2025 darstellen. Da bereits die ersten Zahlungen für das Jahr 2025 geleistet wurden, sollen die durch die Erhöhung bedingten Differenzen nach Maßgabe des § 7 Abs. 2 mit 31. Oktober nachentrichtet werden.

Zu § 10 Abs. 1 und 2:

Die Sonderzahlung soll – genauso wie die Stabilitätsabgabe – nicht als Betriebsausgabe abzugsfähig sein.