

# Bericht

## des Finanzausschusses

**über den Antrag 1111/A der Abgeordneten Mag. Andreas Hanger, Mag. Dr. Jakob Schwarz, BA, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Einkommensteuergesetz 1988, das Normverbrauchsabgabengesetz und das Elektrizitätsabgabengesetz geändert werden**

Die Abgeordneten Mag. Andreas **Hanger**, Mag. Dr. Jakob **Schwarz**, BA, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Initiativantrag am 20. November 2020 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

**„Zu Artikel 1 (Änderung des Einkommensteuergesetzes 1988):**

**Zu Z 1 (§ 16 Abs. 1 Z 6 lit. b):**

Durch die Ergänzung soll klargestellt werden, dass der Ausschluss vom Pendlerpauschale nur gilt, wenn dem Arbeitnehmer für die Strecke zwischen Wohnung und Arbeitsstätte ein arbeitgebereigenes Kfz zur Verfügung gestellt wird. Nicht umfasst sind demnach Fahrräder und Elektrofahrräder.

Besteht für den Arbeitnehmer die Möglichkeit, ein arbeitgebereigenes Fahrrad oder Elektrofahrrad für nicht beruflich veranlasste Fahrten einschließlich Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zu benützen, ist gemäß § 4b der Sachbezugswertverordnung kein Sachbezugswert anzusetzen und das Pendlerpauschale geht nicht verloren.

**Zu Z 2 und 3 (§ 26 Z 5 und § 124b Z 370):**

Um den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu unterstützen, soll dem Arbeitgeber die Möglichkeit eingeräumt werden, seinen Arbeitnehmern ein Ticket für die Nutzung von Massenbeförderungsmitteln unabhängig der Ticketart (1-2-3- Ticket, Netzkarten, Streckenkarten etc.), die jedenfalls auch zu Fahrten entweder am Wohnort oder am Arbeitsort berechtigen, zur Verfügung zu stellen. Die Begünstigung setzt jedoch voraus, dass die Tickets für Fahrten innerhalb eines längeren Zeitraumes gelten. Einzelfahrscheine und Tageskarten sollen daher nicht von der Begünstigung umfasst sein. Die Reichweite des Tickets soll nicht mit der Strecke Wohnung-Arbeitsstrecke begrenzt sein.

Die Zurverfügungstellung soll auch durch gänzliche oder teilweise Kostenübernahme möglich sein, eine Gehaltsumwandlung soll wie schon bisher nicht möglich sein. Ebenso soll die Begünstigung der Beförderung mit Fahrzeugen in der Art eines Massenbeförderungsmittels zwischen Wohnung und Arbeitsstätte durch den Arbeitgeber unverändert beibehalten werden.

Die Neuregelung soll für Ticketkäufe ab 1. Juli 2021 zur Anwendung kommen. Als Ticketerwerb gilt auch die Verlängerung von Tickets, insbesondere von Jahreskarten.

**Zu Artikel 2 (Änderung des Normverbrauchsabgabengesetzes):**

**Zu Z 1 und Z 5 (§ 1 Z 4 und § 12 Abs. 1 Z 3):**

Auf Grund der Neuordnung der Befreiungsbestimmungen der Normverbrauchsabgabe (NoVA) erfolgt eine Verweisanpassung.

**Zu Z 2 (§ 2):**

Auf Grundlage des Regierungsprogrammes „*Aus Verantwortung für Österreich*“ S.131: „*Normverbrauchsabgabe ökologisieren (Erhöhung, Spreizung, Überarbeitung CO2-Formel ohne Deckelung)*“ soll es zu einer Ausweitung der NoVA auf alle Kraftfahrzeuge zur Personen- oder Güterbeförderung bis 3.500 Kilogramm höchstes zulässiges Gesamtgewicht (inkl. Pick-ups und leichte Nutzfahrzeuge mit Lkw-Zulassung) kommen. Aufgrund der unionsrechtlichen Verpflichtungen Österreichs (u.a. Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030) müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen auch im Verkehr gesenkt werden. Die NoVA als „Zulassungssteuer“ soll hierzu einen wichtigen Beitrag leisten, indem dem Käufer eines Kraftfahrzeuges die umweltpolitischen Auswirkungen seiner Kaufentscheidung aufgezeigt werden.

Bisher waren (neben bestimmten Krafträdern) ausschließlich Personenkraftwagen und andere hauptsächlich zur Personenbeförderung bestimmte Kraftfahrzeuge von der Besteuerung umfasst. Historisch bedingt – die NoVA ersetzte 1992 die erhöhte Umsatzsteuer auf Kraftfahrzeuge – gibt es eine weitgehende Überschneidung des Anwendungsbereiches der Vorsteuerabzugsberechtigung für Kraftfahrzeuge bei der Umsatzsteuer und der NoVA. Deshalb und aufgrund der damals vorherrschenden rechtlichen Rahmenbedingungen, wurde für die Definition und Einordnung der der NoVA unterliegenden Kraftfahrzeuge, auf die zolltarifarisches Einordnung nach der Kombinierten Nomenklatur zurückgegriffen.

Angesichts der nunmehr geplanten Entkoppelung des Anwendungsbereiches der NoVA von jenem der Umsatzsteuer soll auf die kraftfahrrechtliche Einordnung von Kraftfahrzeugen abgestellt werden. Dies ist mittlerweile aufgrund der europaweit einheitlichen Vorgaben für die Einordnung von Kraftfahrzeugen – umgesetzt im Kraftfahrzeuggesetz 1967 – ohne großen Aufwand möglich und wird auch bei den anderen kraftfahrzeugbezogenen Steuern (motorbezogene Versicherungssteuer und Kraftfahrzeugsteuer) so gehandhabt. Damit soll zusätzlich eine Verwaltungsvereinfachung erreicht werden, weil damit Auslegungsprobleme im Vollzug aufgrund der Abweichung der zollrechtlichen und der kraftfahrrechtlichen Einordnung vermieden werden. Eine zolltarifarisches Einordnung ist in der Regel nur für jene Kraftfahrzeuge gegeben, die aus einem Drittstaat importiert werden; die kraftfahrrechtliche Einordnung muss hingegen für jedes Kraftfahrzeug europaweit einheitlich durchgeführt werden und ist aus den Fahrzeugpapieren (EG/EU-Übereinstimmungsbescheinigung, Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank, Typenschein etc.) erkennbar.

In der konkreten Umsetzung sollen vier Gruppen von Kraftfahrzeugen - angelehnt an die Klassen des § 3 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 - im Anwendungsbereich der NoVA umfasst sein.

Es sollen unverändert Krafträder und andere zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge der NoVA unterliegen, wobei die bisher im Steuersatz enthaltene Befreiung aller Krafträder mit einem Hubraum von gleich oder weniger als 125 Kubikzentimeter vom Anwendungsbereich ausgenommen werden soll. Umfasst sind zwei und dreirädrige Krafträder sowie leichte und schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge der Klassen L3e bis L7e (also beispielsweise Krafträder, „Trikes“ und „Quads“), wobei diese auch bisher der NoVA unterlagen.

Ebenfalls unverändert sollen Personenkraftwagen der NoVA unterliegen, wobei dabei nunmehr auf Kraftfahrzeuge der Klasse M1 anstatt auf die Position 8703 der Kombinierten Nomenklatur abgestellt werden soll. Unter die Klasse M1 fallen beispielsweise Limousinen, Kombis, Geländewagen („SUV“) oder Wohnmobile.

Zum Anwendungsbereich kommen nun Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung bis einschließlich 3.500 Kilogramm höchstes zulässiges Gesamtgewicht hinzu, also Kraftfahrzeuge der Klasse N1. Dabei handelt es sich beispielsweise um Kastenwägen, Pritschenwägen („Pick up“) und Kleintransporter. Die NoVA folgt damit auch dem Anwendungsbereich der europäischen Vorgaben zur Festlegung des erlaubten durchschnittlichen Flottenverbrauchs für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (siehe u.a. Verordnung (EU) 2019/631 vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011).

Historische Kraftfahrzeuge („Oldtimer“) sind nicht in Position 8703 der Kombinierten Nomenklatur einzuordnen und unterlagen somit bisher nicht der NoVA. Dieser Zustand soll durch die explizite Herausnahme dieser Kraftfahrzeuge aus dem Steuergegenstand der NoVA weiterhin beibehalten werden. Durch das Abstellen auf die kraftfahrrechtliche Einordnung soll auch in diesem Punkt eine Verwaltungsvereinfachung erreicht werden.

Die Einteilung nach Klassen soll sich nach § 3 Kraftfahrzeuggesetz 1967 in der jeweils geltenden Fassung richten. Um eine Verwaltungsvereinfachung sicherzustellen, soll im Regelfall auf die jeweilige Einordnung laut den Fahrzeugpapieren (Typenschein bzw. Einzelgenehmigungsbescheid oder EG- bzw.

EU-Übereinstimmungsbescheinigung) abgestellt werden. Nur in jenen Fällen, in denen für ein Kraftfahrzeug noch keine Einteilung in eine Klasse getroffen wurde oder sich die Einteilung als falsch erweist, sollen die Vorgaben für die Einteilung in Klassen nach § 3 Kraftfahrgesetz 1967 sinngemäß gelten.

#### **Zu Z 3 (§ 3):**

Aufgrund der Neuordnung des Anwendungsbereiches sollen auch die Befreiungsbestimmungen entsprechend angepasst werden und soll damit gleichzeitig die Gelegenheit genutzt werden, den historisch gewachsenen § 3 neu zu ordnen. Außerdem sollen verschiedene Maßnahmen zur Senkung der Verwaltungslasten und zur Sicherstellung eines gleichmäßigen Vollzuges umgesetzt werden.

Die Befreiungsbestimmungen sollen nach der Art des Abwicklungsprozesses gegliedert werden, um einen besseren systematischen Aufbau zu erzielen. Die bisherige Befreiung gem. § 3 Z 2 lit. b soll ersatzlos entfallen, weil diese Kraftfahrzeuge nunmehr der NoVA unterliegen sollen. Die bisherige Befreiung gem. § 3 Z 2 lit. a erster Halbsatz für Kraftfahrzeuge der Klasse L2e wird in der Definition der Kraftfahrzeuge (§ 2) umgesetzt.

In Abs. 1 Z 1 soll die bisherige Befreiung für Elektrofahrzeuge gem. § 3 Z 2 lit. a zweiter Halbsatz technologieneutral angepasst werden. Diese Befreiung bezieht sich auf das Kraftfahrzeug und kann ohne weitere Verwaltungsschritte direkt in Anspruch genommen werden. Weiters soll die bisherige Befreiung gem. § 3 Z 3 für Vorführkraftfahrzeuge in § 3 Abs. 1 Z 2 an die tatsächliche Verwaltungspraxis angepasst und aus verwaltungsökonomischen Überlegungen die Verpflichtung zur Sperrsetzung aufgegeben werden. Außerdem soll die bisherige Praxis für Kraftfahrzeuge die auf den Fahrzeughändler zugelassen werden, aber nicht verwendet werden (sogenannte „Tageszulassung“) ebenfalls gesetzlich verankert werden. Hier wird bisher zumeist eine Unterlassung der Abfuhr der NoVA im Zeitpunkt der Zulassung durch den Fahrzeughändler und einer späteren Entrichtung bei Verkauf akzeptiert, weil sich im Zeitpunkt der Zulassung durch den Händler die Bemessungsgrundlage noch nicht bestimmen lässt und geschätzt werden müsste, wodurch im Nachhinein ein aufwendiges Verfahren zur Korrektur durchzuführen wäre. Diese Lösung soll durch die gesetzliche Verankerung klar geregelt werden um einen einheitlichen Vollzug sicherzustellen. Durch den Ausschluss der Anwendbarkeit des geänderten § 6 Abs. 8 soll klargestellt werden, dass für diese Kraftfahrzeuge die Rechtslage im Zeitpunkt des NoVA-pflichtigen Vorganges gelten soll.

In Abs. 2 sollen jene Befreiungen geregelt werden, bei denen die Sperre in der Zulassungsdatenbank und die Bekanntgabe der Fahrzeugidentifikationsnummer Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Befreiung sind. Die bisherige Befreiung für Ausfuhrlieferungen gem. § 3 Z 1 wurde unverändert in § 3 Abs. 2 Z 1 übernommen. Die bisherige Befreiung für Menschen mit Behinderung gem. § 3 Z 5 soll in § 3 Abs. 2 Z 2 überführt werden und an die Verwaltungspraxis angepasst werden. Um einen geordneten Vollzug sicherstellen zu können und eine Verwaltungsvereinfachung für alle Beteiligten zu erreichen, soll der Nachweis der Behinderung und Verwendung für den Menschen mit Behinderung nicht mehr gesondert durch den Fahrzeughändler erfolgen, sondern mit dem bestehenden System der Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer und Gratis-Vignette verknüpft werden. Es soll damit das Prinzip verfolgt werden, dass die Prüfung des Vorliegens der Voraussetzungen für Menschen mit Behinderung nicht durch mehrere Behörden/Beteiligte (ua Fahrzeughändler) vorgenommen werden muss, sondern die bereits bei den Zulassungsstellen erfolgte Prüfung für mehrere nachgelagerte Prozesse verwendet wird. Somit kann sichergestellt werden, dass jene Personen, die anspruchsberechtigt sind, die Befreiungsvoraussetzungen nachträglich durch Vorlage einer Bestätigung nachweisen können. Für den Fahrzeughändler soll Rechtssicherheit hergestellt werden. Bei unberechtigter Inanspruchnahme soll durch eine Meldung an das Finanzamt eine entsprechende Überprüfungsmöglichkeit geschaffen werden. Die Voraussetzungen der Befreiungen können somit durch das Finanzamt geprüft werden. Durch die gewählte Ausgestaltung der nachträglichen Beibringung soll daran festgehalten werden, dass dem Menschen mit Behinderung keine finanziellen Lasten aufgebürdet werden. Da in der Regel dem Fahrzeughändler aufgrund gewährter Rabatte die Zulassung auf den Begünstigten ohnehin nachgewiesen werden muss, entstehen auch keine weiteren Verwaltungslasten. Zusätzlich soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass Kraftfahrzeuge auch im Wege des Leasings steuerfrei angeschafft werden können. In jenen Fällen, in denen die NoVA beim Finanzamt durch den Menschen mit Behinderung entrichtet werden muss (beispielsweise Eigenimport), soll eine ähnliche Systematik vorgesehen werden, bei dem die Befreiungsvoraussetzung dem Finanzamt nachträglich nachgewiesen werden muss, widrigenfalls die Normverbrauchsabgabe der Person, die die Befreiung unberechtigt in Anspruch genommen hat, vorzuschreiben ist.

In § 3 Abs. 2 Z 3 sollen bestimmte Einsatzfahrzeuge von der NoVA befreit werden. Ursprünglich sollten die Kraftfahrzeuge der Blaulichtorganisationen (Rettung, Feuerwehr, Polizei) und des Bundesheeres nicht

der NoVA unterliegen, ähnlich wie bei anderen kraftfahrzeugbezogenen Steuern (motorbezogene Versicherungssteuer, Kraftfahrzeugsteuer). Es sollen nunmehr zur Klarstellung und Vereinheitlichung eine explizite Befreiungsbestimmung für Einsatzfahrzeuge des Bundesheeres, der Polizei und der Justizwache geschaffen werden.

In § 3 Abs. 3 sollen die bisherigen Befreiungen, die im Wege der Vergütung vollzogen werden, aufgenommen werden. Es soll das notwendige Ausmaß der begünstigten Verwendung klarstellend in den Gesetzestext übernommen werden, wobei es dadurch zu keiner inhaltlichen Änderung kommt.

In § 3 Abs. 4 sollen die bisherigen Befreiungen für Diplomaten und internationale Organisationen übernommen werden.

#### **Zu Z 4 (§ 6):**

In § 6 Abs. 1 soll der bisherige Höchststeuersatz für Krafträder von 20% auf 30% angehoben werden, um Krafträder mit einem besonders hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoß einer höheren Besteuerung zu unterziehen. Davon abgesehen soll die bisher geltende Rechtslage unverändert weiter gelten.

Für Personenkraftwagen sollen mit der Änderung des § 6 Abs. 2 verschiedene Werte des Steuersatzes angepasst und der Höchststeuersatz startend bei 50% jährlich auf bis zu 80% angehoben werden. Der CO<sub>2</sub>-Abzugsbetrag soll startend bei 112 g/km jährlich um 5 g/km abgesenkt werden. Der Grenzwert ab dem der NoVA ein „Malus“ hinzuzurechnen ist (Malusgrenzwert) soll mit 200 g/km festgeschrieben werden und jährlich bis einschließlich 2024 um 15 g/km sinken. Der Malusbetrag ist jener Betrag, der pro g/km den Malusgrenzwert überschreitenden CO<sub>2</sub>-Ausstoß, der NoVA hinzuzurechnen ist. Er soll für 2021 mit 50 Euro festgelegt werden und jährlich bis einschließlich 2024 um 10 g/km steigen. Ansonsten sollen die bisher geltenden Regelungen weiter anwendbar sein.

Für die neu der NoVA unterliegenden Lastkraftwagen bis einschließlich 3.500 kg höchstes zulässiges Gesamtgewicht soll in § 6 Abs. 3 eine Systematik des Steuersatzes, ähnlich wie bei den Personenkraftwagen, eingeführt werden. Allerdings soll der aufgrund der Eigenheiten bei Lastkraftwagen (höhere Nutzlasten; Anbauten, die eine höhere Motorleistung erfordern; weniger windschnittige Ausgestaltung der Karosserie möglich) höhere durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß teilweise mit eigenen Werten berücksichtigt werden. Damit soll eine verfassungsrechtlich bedenkliche und unsachgemäße Gleichbehandlung verhindert werden. Diese Werte entsprechen auch den auf europarechtlicher Ebene vorgegebenen höheren Flottenzielwerten für leichte Nutzfahrzeuge. Konkret soll der CO<sub>2</sub>-Abzugsbetrag im Jahr 2021 mit 165 g/km festgelegt werden und der Malus-Grenzwert mit 253 g/km.

Für Personen- und Lastkraftwagen sollen zusammengefasst folgende Werte gelten:

|                               | ab 1. Juli 2021<br>PKW / LKW | ab 1. Jänner 2022<br>PKW / LKW | ab 1. Jänner 2023<br>PKW / LKW | ab 1. Jänner 2024<br>PKW / LKW |
|-------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| CO <sub>2</sub> -Abzugsbetrag | 112 / 165 g/km               | 107 / 160 g/km                 | 102 / 155 g/km                 | 97 / 150 g/km                  |
| Malus-Grenzwert               | 200 / 253 g/km               | 185 / 238 g/km                 | 170 / 223 g/km                 | 155 / 208 g/km                 |
| Malusbetrag                   | 50 Euro                      | 60 Euro                        | 70 Euro                        | 80 Euro                        |
| Höchststeuersatz              | 50 %                         | 60 %                           | 70 %                           | 80 %                           |

Ab 1. Jänner 2025 soll ausschließlich der CO<sub>2</sub>-Abzugsbetrag in § 6 Abs. 2 und 3 jährlich jeweils ab 1. Jänner eines Jahres um 3 g/km abgesenkt werden. Der CO<sub>2</sub>-Abzugsbetrag soll im Jahr 2025 für PKW 94 g/km und für LKW 147 g/km betragen. Die Entwicklung der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte, insbesondere der Anteil von Elektro- und Hybridfahrzeugen, ist eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Ausgestaltung der Normverbrauchsabgabe. Die Projektion dieser Entwicklung wird mit zunehmendem zeitlichem Abstand ungenauer, weshalb die Absenkung des CO<sub>2</sub>-Abzugsbetrages ab 1. Jänner 2025 evaluiert werden soll. Dabei soll die Wirksamkeit der Maßnahme hinsichtlich der Erreichung der Klimaziele und der Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes (insbesondere auf die Automobilindustrie, die vor- und nachgelagerten Wirtschaftszweige, die inländische Wertschöpfung und den Arbeitsmarkt) bis 31. März 2024 geprüft werden. Nach eingehender Evaluierung hat die Bundesregierung dem Nationalrat bis zum 31. Mai 2024 einen Vorschlag für die weiteren Anpassungen der Berechnungsformel zu übermitteln. Durch die Übermittlung bis 31. Mai 2024 soll sichergestellt werden, dass den Rechtsunterworfenen, beispielsweise den Fahrzeughändlern, ausreichend Zeit bleibt, um eine allfällige neue Rechtslage zu implementieren.

Unverändert soll nach § 6 Abs. 4 der nach dem WLTP (Kraftwagen) oder WMTC (Krafträder) Messverfahren ermittelte kombinierte CO<sub>2</sub>-Ausstoß für die Ermittlung des NoVA Satzes herangezogen

werden. Für extern aufladbare Elektro-Hybridfahrzeuge soll weiterhin der gewichtet kombinierte CO<sub>2</sub>-Ausstoß gelten.

Da es ab 2017 zu einer stufenweisen Umstellung des alten NEFZ Messverfahrens auf das WLTP Verfahren gekommen ist, aber für bestimmte Kraftfahrzeuge, die weiterhin verkauft und zugelassen werden können, der maßgeblich CO<sub>2</sub>-Ausstoß ausschließlich nach dem NEFZ Messverfahren ermittelt wird (auslaufende Serien), gilt für diese Personenkraftwagen bereits die vor dem 1. Jänner 2020 geltende Rechtslage weiter. Da es auch Lastkraftwagen gibt, für die dies gilt, soll in § 6 Abs. 5 eine eigene Regelung für Lastkraftwagen, für die der CO<sub>2</sub>-Ausstoß ausschließlich nach dem NEFZ Messverfahren ermittelt wird, geschaffen werden. Es soll ein an das Messverfahren angepasster CO<sub>2</sub>-Abzugsbetrag und Malusgrenzwert festgelegt werden. Davon abgesehen soll die gleiche Ermittlungssystematik gelten wie sie für Lastkraftwagen in Abs. 3 angeordnet wird, allerdings ohne jährliche Absenkung.

In § 6 Abs. 6 sollen, wie bisher, für jene Fälle, in denen kein CO<sub>2</sub>-Emissionswert vorliegt, Ersatzberechnungen festgelegt werden, wobei für Kraftfahrzeuge gem. § 2 Abs. 1 Z 1 und 2 eine vom Hubraum des Kraftfahrzeuges abhängige alternative Ermittlung des Steuersatzes festgelegt werden soll. Für die anderen Kraftfahrzeuge soll, wie bisher, eine ersatzweise Berechnungsmethode für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß abhängig von der Motorleistung festgelegt werden. Für Wohnmobile soll weiterhin eine Sonderregelung gelten, wobei klargestellt werden soll, dass für alle Wohnmobile, bei denen der CO<sub>2</sub>-Ausstoß nach der doppelten Motorleistung berechnet wird, ein Mindeststeuersatz von 16% gelten soll.

In § 6 Abs. 8 soll der mit BGBl. I Nr. 13/2014 als Reaktion auf EuGH Rechtsprechung normierte Grundsatz, dass bei Gebrauchtfahrzeugen, die unmittelbar aus dem übrigen Unionsgebiet in das Inland gebracht werden, die Rechtslage der Erstzulassung im übrigen Unionsgebiet gilt, neu formuliert werden, um nicht nur auf die Rechtslage vor dem 1. März 2014 abzustellen. Für Kraftfahrzeuge, die im Inland zugelassen waren, aber aufgrund einer Befreiung oder der damaligen Rechtslage nicht der NoVA unterlagen, soll dieser Grundsatz, der bisher in den Übergangsbestimmungen festgelegt war, in das Dauerrecht übernommen werden, um einen Gleichklang mit den Gebrauchtfahrzeugen aus dem übrigen Unionsgebiet zu erreichen.

In § 6 Abs. 9 wird der ursprüngliche § 6 Abs. 7 unverändert übernommen.

#### **Zu Z 6 (§ 15 Abs. 25):**

Die neuen Regelungen sollen ab 1. Juli 2021 Anwendung finden. Wie bei allen bisherigen Änderungen des Normverbrauchsabgabegesetzes soll es auch bei dieser Änderung einer Übergangsregelung geben. Liegt für Kraftfahrzeuge ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag vor, der vor dem 1. Juni 2021 abgeschlossen wurde, besteht die Möglichkeit einer Anwendung der derzeit geltenden Regelungen, wenn der für die Entstehung der Abgabenschuld maßgebende Vorgang nach § 1 Z 1 oder Z 2 zwar nach dem 30. Juni 2021, jedoch vor dem 1. November 2021 liegt.

#### **Zu Artikel 3 (Änderung des Elektrizitätsabgabegesetzes):**

##### **Zu Z 1 und Z 2 (§ 2 Z 5 und § 4 Abs. 3 und 4):**

Durch die Änderungen soll die im Regierungsprogramm 2020 - 2024 vorgesehene steuerliche Begünstigung von Bahnstrom umgesetzt werden. Dabei soll von Eisenbahnunternehmen selbst erzeugter „grüner“ Bahnstrom aus erneuerbaren Energieträgern gänzlich von der Elektrizitätsabgabe entlastet werden. Für sonstigen Bahnstrom soll eine Teilentlastung in Höhe von 1,32 Cent/kWh vorgesehen werden, um einen erheblich reduzierten Steuersatz von 0,18 Cent/kWh (an Stelle des Steuersatzes von 1,5 Cent/kWh) zu gewähren. Soweit Eisenbahnunternehmen selbst erzeugten Bahnstrom einsetzen, sollen die Befreiung von der Elektrizitätsabgabe sowie der ermäßigte Abgabensatz direkt in Anspruch genommen werden können. Verwendet ein Eisenbahnunternehmen nicht selbst erzeugten Bahnstrom, soll eine Vergütungslösung vorgesehen werden.

Eisenbahnunternehmen sind Unternehmen, die Haupt- und Nebenbahnen im Sinne des § 4 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60 betreiben.

Der Begriff Bahnstrom umfasst neben elektrischer Energie für den Antrieb von Schienenfahrzeugen auch Energie, die im Zusammenhang mit dem Betrieb von Schienenfahrzeugen verwendet wird, z. B. zum Heizen und Klimatisieren von Zügen sowie für Weichenheizungen. Umfasst sein soll auch elektrische Energie mit leicht abweichender Nennfrequenz (16 2/3 anstelle von 16,7 Hertz).

##### **Zu Z 3 (§ 7 Abs. 9):**

Die neuen Begünstigungen stehen im Einklang mit Art. 15 Abs. 1 lit. b und lit. e der EU-Energiesteuerrichtlinie 2003/96/EG.

Sie bedürfen einer beihilferechtlichen Zulassung oder Freistellung nach der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung, Verordnung (EU) Nr. 651/2014 (AGVO 2014).

Sie sollen ab dem 1. Juli 2021 anwendbar werden.“

Der Finanzausschuss hat den gegenständlichen Initiativantrag in seiner Sitzung am 24. November 2020 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Mag. Dr. Jakob **Schwarz**, BA die Abgeordneten Kai Jan **Krainer**, Josef **Schellhorn**, MMag. DDr. Hubert **Fuchs**, Dr. Christoph **Matznetter**, Mag. Andreas **Hanger**, Dipl.-Ing. Karin **Doppelbauer** und Ing. Reinhold **Einwallner** sowie der Bundesminister für Finanzen Mag. Gernot **Blümel**, MBA.

Bei der Abstimmung wurde der Gesetzentwurf mit Stimmenmehrheit (**dafür:** V, G, **dagegen:** S, F, N) beschlossen.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Finanzausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2020 11 24

**Mag. Dr. Jakob Schwarz, BA**

Berichterstatter

**Karlheinz Kopf**

Obmann

