

Bundesgesetz, mit dem das Einkommensteuergesetz 1988, das Normverbrauchsabgabengesetz und das Elektrizitätsabgabengesetz geändert werden

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Einkommensteuergesetzes 1988

Das Einkommensteuergesetz 1988, BGBl. Nr. 400/1988, zuletzt geändert durch das BGBl. I Nr. xxx/2020, wird wie folgt geändert:

1. § 16 Abs. 1 Z 6 wird wie folgt geändert:

a) In lit. b wird am Ende die Wortfolge samt Satzzeichen „; dies gilt nicht wenn ein arbeitgebereigenes Fahrrad oder Elektrofahrrad zur Verfügung gestellt wird“ eingefügt.

b) In lit. i lautet der erste Satz:

„Wird ein Arbeitnehmer, bei dem die Voraussetzungen für die Berücksichtigung eines Pendlerpauschales vorliegen, überwiegend auf Kosten des Arbeitgebers gemäß § 26 Z 5 befördert, steht ihm ein Pendlerpauschale nur für jene Wegstrecke zu, die nicht von § 26 Z 5 umfasst ist.“

2. § 26 Z 5 lautet:

„5. a) Die Beförderung des Arbeitnehmers, wenn der Arbeitgeber seine Arbeitnehmer zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit Fahrzeugen in der Art eines Massenbeförderungsmittels befördert oder befördern lässt (Werkverkehr).

b) Die Übernahme der Kosten der Wochen-, Monats- oder Jahreskarte für ein Massenbeförderungsmittel durch den Arbeitgeber für seine Arbeitnehmer, sofern die Karte zumindest am Wohn- oder Arbeitsort gültig ist.

Die Beförderung und Übernahme der Kosten stellen steuerpflichtigen Arbeitslohn dar, wenn diese anstelle des bisher gezahlten Arbeitslohns oder einer üblichen Lohnerhöhung geleistet werden.“

3. In § 124b wird nach Z 369 folgende Ziffer angefügt:

„370. § 26 Z 5 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2020 ist erstmalig für Lohnzahlungszeiträume anzuwenden, die nach dem 30. Juni 2021 enden, und bei Anwendung der lit. b, wenn der Erwerb der Wochen-, Monats- oder Jahreskarte nach dem 30. Juni 2021 erfolgt.“

Artikel 2 Änderung des Normverbrauchsabgabengesetzes

Das Normverbrauchsabgabengesetz, BGBl. Nr. 695/1991, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 99/2020, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Z 4 wird die Wortfolge „§ 3 Z 3“ durch die Wortfolge „§ 3 Abs. 1 Z 2 und Abs. 3“ sowie die Wortfolge „§ 3 Z 4“ durch die Wortfolge „§ 3 Abs. 4“ ersetzt.

2. § 2 lautet:

„§ 2. (1) Als Kraftfahrzeuge gelten:

1. Krafräder und Kraftfahrzeuge mit zwei oder drei Rädern (Klassen L3e, L4e und L5e), jeweils mit einem Hubraum von mehr als 125 Kubikzentimetern;
2. Leichte und schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge (L6e und L7e), jeweils mit einem Hubraum von mehr als 125 Kubikzentimetern;
3. Personen- und Kombinationskraftwagen (Klasse M1) sowie
4. Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg (Klasse N1).

Ausgenommen sind jeweils historische Fahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 43 Kraftfahrzeuggesetz 1967.

(2) Die Einteilung der Kraftfahrzeuge in Klassen richtet sich nach § 3 Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967, in der jeweils geltenden Fassung. Für die Einordnung eines Kraftfahrzeuges in diese Klassen ist der Typenschein, der Einzelgenehmigungsbescheid oder die EG- bzw. EU-Übereinstimmungsbescheinigung, jeweils gemäß Abschnitt III des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, maßgeblich. Wurde für ein Kraftfahrzeug keine oder eine falsche Einordnung in einem entsprechenden Fahrzeugdokument vorgenommen, sind für die Einordnung die kraftfahrrechtlichen Vorschriften (§ 3 Kraftfahrzeuggesetz 1967) sinngemäß anzuwenden.“

3. § 3 lautet:

„§ 3. (1) Von der Normverbrauchsabgabe sind befreit

1. Vorgänge in Bezug auf Kraftfahrzeuge, die auf Grund ihres Antriebes (insbesondere Elektro oder Wasserstoff) einen CO₂-Emissionswert von 0 g/km aufweisen.
2. Vorführkraftfahrzeuge von Fahrzeughändlern sowie Kraftfahrzeuge, die auf den Fahrzeughändler zugelassen und nicht auf öffentlichen Straßen verwendet werden (sogenannte „Tageszulassung“), wenn die Zulassung nicht länger als drei Monate dauert. Wird dieser Zeitraum überschritten, entsteht die Steuerpflicht gemäß § 1 Z 3 lit. b mit dem Tag der Überschreitung. Für diese Kraftfahrzeuge ist § 6 Abs. 8 nicht anwendbar.

(2) Von der Normverbrauchsabgabe sind unter der Voraussetzung der Bekanntgabe der Fahrzeugidentifizierungsnummer und der Sperre des Fahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank nach § 30a Kraftfahrzeuggesetz 1967 befreit:

1. Ausfuhrlieferungen. § 6 Abs. 1 Z 1 und § 7 Umsatzsteuergesetz 1994 sind mit der Maßgabe anzuwenden, dass als Ausfuhrlieferungen auch Lieferungen in das übrige Unionsgebiet (§ 1 Abs. 1 Umsatzsteuergesetz 1994) gelten.
2. Vorgänge in Bezug auf Kraftfahrzeuge, die von Menschen mit Behinderung zur persönlichen Fortbewegung verwendet werden, sofern bescheinigt wird, dass der Mensch mit Behinderung für das Kraftfahrzeug die Steuerbefreiung gemäß § 4 Abs. 3 Z 9 Versicherungssteuergesetz 1953, BGBl. Nr. 133/1953, in der jeweils geltenden Fassung, in Anspruch nimmt.
 - a) In jenen Fällen, in denen der Steuerschuldner ein Unternehmer ist, muss die Bescheinigung dem Unternehmer innerhalb von zwei Wochen ab Lieferung vorgelegt werden. Wird die Bescheinigung nicht innerhalb dieser Frist vorgelegt, geht die Steuerschuld auf den Empfänger der Leistung über. In diesem Fall hat der Unternehmer die Sperre des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank nach § 30a Kraftfahrzeuggesetz 1967 zu veranlassen und das zuständige Finanzamt über den Übergang der Steuerschuld in Kenntnis zu setzen. Das Finanzamt hat bei unberechtigter Inanspruchnahme der Befreiung den Steuerschuldner aufzufordern, eine Anmeldung über die zu entrichtende Normverbrauchsabgabe einzureichen.
 - b) In allen übrigen Fällen muss die Bescheinigung innerhalb von zwei Wochen ab Zulassung dem zuständigen Finanzamt vorgelegt werden. Nachdem die Bescheinigung vorgelegt wurde, hat das Finanzamt die Sperre des Kraftfahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank nach § 30a

Kraftfahrzeuggesetz 1967 zu veranlassen. Wird die Bescheinigung nicht vorgelegt, hat das Finanzamt der Person, die die Befreiung unberechtigt in Anspruch genommen hat, die Normverbrauchsabgabe vorzuschreiben. Die Steuerschuld entsteht mit Ablauf der Frist.

Die Befreiung steht auch dann zu, wenn das Kraftfahrzeug nicht an den Menschen mit Behinderung, sondern zu Zwecken der Finanzierung an einen anderen Unternehmer geliefert wird. Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt, das Verfahren zur Gewährung der Befreiung durch Verordnung näher zu regeln oder ein abweichendes Verfahren vorzusehen, wenn dadurch der Verwaltungsaufwand für Menschen mit Behinderung verringert wird.

3. Vorgänge in Bezug auf Kraftfahrzeuge, die als Einsatzfahrzeuge zur Verwendung durch eine Gebietskörperschaft im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Justizwache sowie durch das Bundesheer zur Erfüllung seiner Aufgaben bestimmt sind.

(3) Folgende Vorgänge in Bezug auf Kraftfahrzeuge sind von der Normverbrauchsabgabe im Wege der Vergütung (§ 12) befreit, wenn die vorwiegende Verwendung (mehr als 80%) für den begünstigten Zweck nachgewiesen wird:

1. Begleitfahrzeuge für Sondertransporte
2. Fahrschulkraftfahrzeuge
3. Miet-, Taxi- und Gästewagen
4. Kraftfahrzeuge, die zur kurzfristigen Vermietung verwendet werden
5. Kraftfahrzeuge, die für den Rettungsdienst oder als Krankenwagen verwendet werden
6. Leichenwagen
7. Einsatzfahrzeuge der Feuerwehren

(4) Von der Normverbrauchsabgabe sind befreit

1. Vorgänge in den Fällen des § 1 Z 1 und 2 nach Maßgabe der folgenden Voraussetzungen im Wege der Vergütung: Personen und Einrichtungen, die nach dem Bundesgesetz, BGBl. Nr. 257/1976, über die Umsatzsteuervergütung an ausländische Vertretungsbehörden und ihre im diplomatischen oder berufskonsularischen Rang stehenden Mitglieder, oder nach anderen vergleichbaren gesetzlichen Vorschriften zur Entlastung von der Umsatzsteuer berechtigt sind, haben auch Anspruch auf eine Entlastung von der Normverbrauchsabgabe. Hinsichtlich des Verfahrens und der Bedingungen für die Entlastung gelten die Bestimmungen des Bundesgesetzes, BGBl. Nr. 257/1976.
2. Vorgänge in den Fällen des § 1 Z 3 nach Maßgabe der folgenden Voraussetzungen: Die Entlastung steht im Bereich völkerrechtlicher Privilegien Personen und Einrichtungen zu, soweit und solange eine Steuerbefreiung von der Einfuhrumsatzsteuer besteht.
3. Unterliegt die Lieferung eines Kraftfahrzeuges nach § 6 Abs. 1 Z 6 lit. d Umsatzsteuergesetz 1994 oder nach anderen vergleichbaren gesetzlichen Vorschriften nicht der Umsatzsteuer, so unterliegt die Lieferung (§ 1 Z 1) auch nicht der Normverbrauchsabgabe. § 6 Abs. 1 Z 6 lit. d Umsatzsteuergesetz 1994 ist sinngemäß anzuwenden. Voraussetzung für die Befreiung ist die Bekanntgabe der Fahrgestellnummer (der Fahrzeugidentifizierungsnummer) und die Sperre des Fahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank nach § 30a Kraftfahrzeuggesetz 1967. Eine Nacherhebung der Normverbrauchsabgabe hat in sinngemäßer Anwendung des § 5 Internationales Steuervergütungsgesetz zu erfolgen.“

4. § 6 lautet:

„§ 6. (1) Für Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 und Z 2 bestimmt sich der Steuersatz in Prozent nach der folgenden Formel: (CO₂-Emissionswert in g/km minus 55 (CO₂-Abzugsbetrag) g/km) dividiert durch vier. Die errechneten Steuersätze sind auf volle Prozentsätze auf- bzw. abzurunden. Der Höchststeuersatz beträgt 30%. Hat ein Fahrzeug einen höheren CO₂-Ausstoß als 150 g/km, erhöht sich die Steuer für den die Grenze von 150 g/km übersteigenden CO₂-Ausstoß um 20 Euro je g/km.

(2) Für Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 3 bestimmt sich der Steuersatz in Prozent nach der folgenden Formel: (CO₂-Emissionswert in g/km minus 112 (CO₂-Abzugsbetrag) g/km) dividiert durch fünf. Die errechneten Steuersätze sind auf volle Prozentsätze auf- bzw. abzurunden. Der Höchststeuersatz beträgt 50%. Hat ein Fahrzeug einen höheren CO₂-Ausstoß als 200 g/km (Malusgrenzwert), erhöht sich die Steuer für den, den Malusgrenzwert übersteigenden CO₂-Ausstoß um 50 Euro (Malusbetrag) je g/km. Die so errechnete Steuer ist um einen Abzugsposten in Höhe von 350 Euro (Abzugsbetrag) zu vermindern. Die Berechnung kann zu keiner Steuergutschrift führen.

(3) Für Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 bestimmt sich der Steuersatz in Prozent nach der folgenden Formel: (CO₂-Emissionswert in g/km minus 165 (CO₂-Abzugsbetrag) g/km) dividiert durch

fünf. Die errechneten Steuersätze sind auf volle Prozentsätze auf- bzw. abzurunden. Der Höchststeuersatz beträgt 50%. Hat ein Fahrzeug einen höheren CO₂-Ausstoß als 253 g/km (Malusgrenzwert), erhöht sich die Steuer für den, den Malusgrenzwert übersteigenden CO₂-Ausstoß um 50 Euro (Malusbetrag) je g/km. Die so errechnete Steuer ist um einen Abzugsposten in Höhe von 350 Euro (Abzugsbetrag) zu vermindern. Die Berechnung kann zu keiner Steuergutschrift führen.

(4) Der maßgebliche CO₂-Emissionswert ist der kombinierte WLTP-Wert der CO₂-Emissionen in g/km, bei extern aufladbaren Elektro-Hybridfahrzeugen jedoch der gewichtet kombinierte WLTP-Wert der CO₂-Emissionen in g/km. Für Krafträder ist der WMTC-Wert der CO₂-Emissionen in g/km, heranzuziehen. Es ist jeweils der Wert laut Typenschein, Einzelgenehmigungsbescheid oder der EG- bzw. EU-Übereinstimmungsbescheinigung, jeweils gemäß Abschnitt III des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, maßgeblich.

(5) Werden für ein Kraftfahrzeug gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 die CO₂-Emissionen nicht nach dem WLTP-Messzyklus, sondern ausschließlich nach dem NEFZ-Messzyklus ermittelt (auslaufende Serien), sind die nach dem NEFZ-Messzyklus ermittelten kombinierten CO₂-Emissionen maßgeblich. Für diese Kraftfahrzeuge sind für die Ermittlung der Steuer gemäß Abs. 3 als CO₂-Abzugsbetrag ein Wert von 140 g/km und als Malusgrenzwert ein Wert von 238 g/km anzunehmen.

(6) Liegt für ein Kraftfahrzeug kein CO₂-Emissionswert vor, gilt Folgendes:

1. Für Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 und 2 bestimmt sich der Steuersatz in Prozent aus dem um 100 Kubikzentimeter verminderten Hubraum in Kubikzentimeter multipliziert mit 0,02. Die errechneten Steuersätze sind auf volle Prozentsätze auf- bzw. abzurunden. Der Höchststeuersatz beträgt 30%.
2. Für Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 3 und Z 4 bestimmt sich der CO₂-Emissionswert mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt.
3. Wird vom Antragsteller der entsprechende CO₂-Emissionswert gemäß Absatz 4 nachgewiesen, ist dieser heranzuziehen.
4. Für Wohnmobile der Aufbauart „SA“ laut Typenschein, Einzelgenehmigungsbescheid oder EG- bzw. EU-Übereinstimmungsbescheinigung, jeweils gemäß Abschnitt III des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, kann der CO₂-Emissionswert, der der Berechnung des Steuersatzes nach Abs. 2 zugrunde liegt, wahlweise mit dem Zweifachen der Nennleistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt angenommen werden. Der Mindeststeuersatz beträgt in diesem Fall und bei Anwendung der Z 2 für Wohnmobile der Aufbauart „SA“ 16%.

(7) Beginnend mit 1. Jänner 2024 wird der CO₂-Abzugsbetrag nach Abs. 1 alle zwei Jahre jeweils um den Wert 2 abgesenkt. Beginnend mit 1. Jänner 2022 und letztmalig mit 1. Jänner 2024 werden in Abs. 2 und 3 jährlich jeweils:

- der CO₂-Abzugsbetrag um den Wert 5 und
- der Malusgrenzwert um den Wert 15 abgesenkt sowie
- der Malusbetrag um den Wert 10 und
- der Höchststeuersatz um 10 Prozentpunkte erhöht.

Die jährliche Absenkung des CO₂-Abzugsbetrages gemäß Abs. 2 und 3 wird ab 1. Jänner 2025 mit dem Wert 3 fortgesetzt. Zur Sicherstellung der Umsetzung wirksamer Maßnahmen zum Klimaschutz und der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes hat der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bis zum 31. März 2024 die Entwicklung der CO₂-Emissionen im Sektor Verkehr im Hinblick auf die Ausgestaltung des CO₂-Abzugsbetrages ab 1. Jänner 2025 zu evaluieren. Auf Grundlage des Ergebnisses der Evaluierung hat die Bundesregierung einen Vorschlag zur Anpassung des CO₂-Abzugsbetrages bis zum 31. Mai 2024, mit Wirksamkeit ab 1. Jänner 2025, dem Nationalrat vorzulegen.

Auf Fahrzeuge, für die ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag vor dem 1. Dezember eines Jahres abgeschlossen wurde und deren Lieferung gemäß § 1 Z 1 oder deren innergemeinschaftlicher Erwerb gemäß § 1 Z 2 vor dem 1. April des Folgejahres erfolgt, können die bis zum 31. Dezember eines Jahres geltenden Werte weiter angewendet werden.

(8) Bei Gebrauchtfahrzeugen, die unmittelbar aus dem übrigen Unionsgebiet in das Inland gebracht werden und im übrigen Unionsgebiet zugelassen waren, ist die Steuer nach jener Rechtslage zu bemessen, die im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung des Fahrzeuges im übrigen Unionsgebiet im Inland anzuwenden gewesen wäre. Dabei ist für die Bonus-Malus-Berechnung und den Abzugsbetrag die Wertentwicklung des Fahrzeuges zu berücksichtigen. Dies gilt sinngemäß für Vorgänge gemäß § 1 Z 3 lit. b und Z 4 betreffend Kraftfahrzeuge, die bereits im Geltungszeitraum einer älteren Rechtslage im Inland zugelassen waren, aber gemäß § 3 befreit waren und Kraftfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 4, die

bereits im Geltungszeitraum einer älteren Rechtslage im Inland zugelassen waren, aber nicht der Normverbrauchsabgabe unterlegen sind.

(9) Wird für ein Fahrzeug nach der Lieferung durch den Fahrzeughändler oder der erstmaligen Zulassung beim unmittelbar folgenden umsatzsteuerpflichtigen Rechtsgeschäft über das Kraftfahrzeug die Normverbrauchsabgabe für die Berechnung des Entgelts einbezogen, dann ist dem Erwerber des Fahrzeuges ein Betrag von 16,67% der Normverbrauchsabgabe zu vergüten.“

5. In § 12 Abs. 1 Z 3 wird die Wortfolge „§ 3 Z 3“ durch die Wortfolge „§ 3 Abs. 3“ ersetzt.

6. In § 15 wird folgender Abs. 25 angefügt:

„(25) § 1 Z 4, § 2, § 3, § 6 und § 12 Abs. 1 Z 3, jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2020, treten mit 1. Juli 2021 in Kraft. Auf Fahrzeuge, für die ein unwiderruflicher schriftlicher Kaufvertrag vor dem 1. Juni 2021 abgeschlossen wurde und deren Lieferung gemäß § 1 Z 1 oder deren innergemeinschaftlicher Erwerb gemäß § 1 Z 2 vor dem 1. November 2021 erfolgt, kann die bis zum 30. Juni 2021 geltende Rechtslage angewendet werden.“

Artikel 3

Änderung des Elektrizitätsabgabegesetzes

Das Elektrizitätsabgabegesetz, BGBl. Nr. 201/1996, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 103/2019, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 wird am Ende der Z 4 der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgende Z 5 angefügt:

„5. aus erneuerbaren Primärenergieträgern von Eisenbahnunternehmen selbst erzeugter Bahnstrom (elektrische Energie mit der Nennfrequenz von 16,7 Hertz), soweit dieser von Eisenbahnunternehmen zum Antrieb und Betrieb von Schienenfahrzeugen verwendet wird. Eisenbahnunternehmen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind Betreiber von Haupt- und Nebenbahnen. Als selbst erzeugt gelten auch jene Mengen von Bahnstrom, die innerhalb eines Unternehmens im Sinne des § 3 Abs. 4 des Kommunalsteuergesetzes 1993, BGBl. Nr. 819/1993, erzeugt und an andere Konzerngesellschaften geliefert werden.“

2. In § 4 werden folgende Abs. 3 und 4 angefügt:

„(3) Die Abgabe auf Bahnstrom aus anderen als erneuerbaren Primärenergieträgern und auf Bahnstrom, der nicht von Eisenbahnunternehmen selbst erzeugt wurde, beträgt 0,0018 Euro je kWh. Auf Antrag des Eisenbahnunternehmens, das nicht selbst erzeugten nachweislich zum Steuersatz nach Abs. 2 versteuerten Bahnstrom zum Antrieb und Betrieb von Schienenfahrzeugen verwendet hat, kommt eine Vergütung in Höhe von 0,0132 Euro je kWh zur Anwendung. Der Antrag auf Vergütung ist nur für volle Kalendermonate zulässig und bei sonstigem Verlust des Anspruchs bis zum Ablauf des auf die Verwendung folgenden Kalenderjahrs bei dem für die Erhebung der Umsatzsteuer zuständigen Finanzamt zu stellen.

(4) Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt, durch Verordnung das Verfahren für die Inanspruchnahme der Steuerbefreiung nach § 2 Z 5 und der Vergütung der Elektrizitätsabgabe nach Abs. 3 insbesondere betreffend Antragstellung und Nachweise näher zu regeln.“

3. In § 7 wird folgender Abs. 9 angefügt:

„(9) § 2 Z 4 und 5 und § 4 Abs. 3 und 4, jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/2020, sind vorbehaltlich der zeitgerechten Erfüllung allfälliger EU-rechtlicher, insbesondere beihilfenrechtlicher Verpflichtungen auf Vorgänge nach dem 30. Juni 2021 anzuwenden. Abs. 8 zweiter und dritter Satz gilt sinngemäß.“

