

34 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVIII. GP

Bericht des Budgetausschusses

über den Antrag 73/A 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 (Budgetsanierungsmaßnahmengesetz 2025 – BSMG 2025)

Die Abgeordneten Mag. Andreas **Hanger**, Kai Jan **Krainer**, Dipl.-Ing. Karin **Doppelbauer**, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Initiativantrag am 26. Februar 2025 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Zu Artikel 1 (Änderung des Einkommensteuergesetzes 1988):

Zu Z 1 (§ 4 Abs. 4 Z 4):

Es soll ein Redaktionsverssehen beseitigt werden.

Zu Artikel 2 (Änderung des Körperschaftsteuergesetzes 1988):

Zu Z 1 (§ 6a Abs. 5):

In § 6a Abs. 5 soll eine sprachliche Aktualisierung vorgenommen werden.

Zu Artikel 3 (Änderung des Umsatzsteuergesetzes 1994):

Zu Z 1 (§ 24b Abs. 1 und 3):

In § 24b soll eine sprachliche Aktualisierung vorgenommen werden.

Zu Artikel 4 (Änderung des Gebührengesetzes 1957):

Zu Z 1 (§ 10):

§ 10 soll im Hinblick auf vergangene Gesetzesänderungen sprachlich aktualisiert werden.

Zu Z 2 (§ 37 Abs. 50):

Inkrafttretensbestimmung

Zu Artikel 5 (Änderung des Versicherungssteuergesetzes 1953):

Zu Z 1 (Titel):

Für den Titel des Versicherungssteuergesetzes 1953 soll die Abkürzung ‚VersStG 1953‘, die bereits in anderen Gesetzen – ohne bisherige Rechtsgrundlage – verwendet wird, festgelegt werden. Darüber hinaus soll der Langtitel des Gesetzes sprachlich adaptiert werden.

Zu Z 2 (§ 12 Abs. 3 Z 35):

Inkrafttretensbestimmung

Zu Artikel 6 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1992):**Zu Z 1 (§ 1 Abs. 1 Z 1 lit. c):**

In Hinblick auf die Schaffung einer Abkürzung für das Versicherungssteuergesetz 1953 soll diese nunmehr auch im Kraftfahrzeugsteuergesetz verwendet werden.

Zu Z 2 (§ 11 Abs. 13):

Inkrafttretensbestimmung

Zu Artikel 7 (Änderung des Tabaksteuergesetzes 2022):**Zu Z 1 (§ 15 Abs. 2 Z 4 und § 41 Abs. 2):**

Es sollen sprachliche Aktualisierungen vorgenommen werden.

Zu Artikel 8 (Änderung des Bundesgesetzes über den Energiekrisenbeitrag-Strom):**Zu Z 1 (§ 8 Abs. 3):**

Die Meldeverpflichtung entfällt als obsolet, da die Meldungen an die Kommission wie vorgesehen vorgenommen wurden und keine weiteren Meldepflichten zu erfüllen sind.

Zu Z 2 (§ 11 Abs. 4):

Inkrafttretensbestimmung

Zu Artikel 9 (Änderung des Bundesgesetzes über den Energiekrisenbeitrag-fossile Energieträger):**Zu Z 1 (§ 3 Abs. 2):**

Es soll ein Redaktionsverschen beseitigt werden.

Zu Artikel 10 (Änderung des Stabilitätsabgabegesetzes):**Zu Z 1 (§ 2 Abs. 2):**

Die aufgrund des außer Kraft tretens von § 2 Abs. 2 Z 3 entstandene Aufzählungslücke soll geschlossen werden.

Zu Artikel 11 (Änderung des AVRAG):

Beseitigung eines Redaktionsverschens.

Zu Artikel 12 (Änderung des LAG 2021):

Im Landarbeitsgesetz wird ein Zitat berichtigt.

Zu Artikel 13 (Änderung des BMSVG):

Im § 7 entfällt die Ersatzbeitragsregelung für die Bildungskarenz.

Zu Artikel 14 (Änderung des AIVG):

Mit vorliegender Änderung soll ein legistisches Versehen im Übergangsrecht korrigiert werden. Für vor dem Jahr 2024 begonnene Maßnahmen soll der Zusatzbetrag gem. § 20 Abs. 6 unverändert in der vor 2024 geltenden Fassung sowie zusätzlich der Bildungsbonus gemäß § 20 Abs. 7 gebühren. Mit der Änderung soll vermieden werden, in die Bestandskraft bereits rechtskräftiger Bescheide und Mittelungen des AMS eingreifen zu müssen.“

Der Budgetausschuss hat den gegenständlichen Initiativantrag in seiner Sitzung am 6. März 2025 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich im Anschluss an die Ausführungen des Berichterstatters Abgeordneter Christoph Stark die Abgeordneten MMag. DDr. Hubert Fuchs, Mag. Andreas Hanger, Mag. Dr. Jakob Schwarz, BA, Mag. Arnold Schiefer, Andreas Ottenschläger, MMag. Markus Hofer, Kai Jan Krainer, Mag. Christoph Pramhofer und Mag. Markus Koza sowie der Bundesminister für Finanzen Dr. Markus Marterbauer und die Staatssekretärin im Bundesministerium für Finanzen MMag. Barbara Eibinger-Miedl.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Mag. Andreas Hanger, Kai Jan Krainer und MMag. Markus Hofer einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Zu I. (Änderung des Einkommensteuergesetzes 1988):**Zu § 33 Abs. 1:**

Entsprechend dem Regierungsprogramm 2025-2029 soll es zu einer Verlängerung des Spaltensteuersatzes 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, Einführen 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, Einführen 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 Regierungsfaktionen 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. Februar 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 § 33 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 Hybridelektrofahrzeuge und ca. 44.000 Elektrofahrzeuge). Dies führt zu einem ansteigenden Aufkommensentfall bei der motorbezogenen Versicherungssteuer.

Die motorbezogene Versicherungssteuer (als Einhebungsform der Kraftfahrzeugsteuer) knüpft die Steuerpflicht an die Zulassung eines Kraftfahrzeugs 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 Elektrofahrzeuge 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 Paragrafen 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 zulassende 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 Kraftfahrzeugs 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 zu 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 Stabilitätsabgabegesetzes):**Zu § 3:**

Um eine Erhöhung der Stabilitätsabgabe zu erzielen, soll der Steuersatz erhöht werden. Dadurch soll das jährliche Aufkommen auf 200 Mio. Euro gesteigert werden. Mit Ende des Finanzrahmens 2029 werden die Steuersätze gemäß § 3 evaluiert, mit dem Ziel, ein Steueraufkommen von insgesamt 200 Millionen Euro jährlich beibehalten zu können.

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. 300 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.“

Bei der Abstimmung wurde der Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Mag. Andreas **Hanger**, Kai Jan **Krainer** und MMag. Markus **Hofer** mit Stimmenmehrheit (**dafür:** V, S, N, **dagegen:** F, G) beschlossen.

Ein vom Abgeordneten Mag. Markus **Koza** im Zuge der Debatte gem. § 27 Abs. 3 GOG-NR eingebrochener selbständiger Antrag auf Beschlussfassung einer Entschließung betreffend zielsichere Reform der Bildungskarenz statt Abschaffung fand nicht die Zustimmung der Ausschussmehrheit (**für den Antrag:** G, **dagegen:** F, V, S, N).

Ein vom Abgeordneten Mag. Dr. Jakob **Schwarz**, BA, im Zuge der Debatte gem. § 27 Abs. 3 GOG-NR eingebrochener selbständiger Antrag auf Beschlussfassung einer Entschließung betreffend sinnvoll sparen statt kopflos kürzen – Schluss mit klimaschädlichen Subventionen fand ebenfalls nicht die Zustimmung der Ausschussmehrheit (**für den Antrag: G, dagegen: F, V, S, N**).

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

Wien, 2025 03 06

Christoph Stark

Berichterstattung

Gabriel Obernosterer

Obmann