1 von 12

--

Vorblatt

Ziele

Ziel 1: Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen bei gesteigerter Verwendung von nachhaltigem Flugkraftstoff in Österreich

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme:

Maßnahme 1: Erlassung eines neuen Bundesgesetzes mit sachgerechten begleitenden Regelungen zu Verordnung (EU) Nr. 2405/2023

Wesentliche Auswirkungen

Das Vorhaben hat wesentliche Auswirkungen auf folgende Wirkungsdimension(en):

Finanzielle Auswirkungen

Klima

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte

Vereinfachte Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Die neuen behördlichen Zuständigkeiten des Bundesministers oder der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) sollen mit dem bestehenden Personalstand wahrgenommen werden. Gleiches gilt für die im Entwurf vorgesehenen behördlichen Aufgaben der Austro Control GmbH. Für die Umsetzung des komplexen Regelwerks der EU-Verordnung „RefuelEU Aviation“ 2023/2405 ist – ebenso wie im Bereich der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (Renewable Energy Directive, RED) – die fachliche Unterstützung durch die Umweltbundesamt GmbH erforderlich. Für die Zeit vor dem Inkrafttreten wurde für die Vorbereitungsarbeiten in Entsprechung mit dem Erlass GZ 2024-0.390.574 (BMK/UBA) bisher ein Aufwandsersatz an die Umweltbundesamt GmbH in Höhe von insgesamt etwa 366.905 Euro geleistet. Für die Zeit nach dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes sind entsprechende Aufwendungen für das Jahr 2027 von 193.050 Euro, für 2028 von 200.772 Euro , für 2029 von 208.803 Euro, für 2030 von 217.155 sowie für 2031 von 225.841 Euro zu erwarten (die tabellarische Darstellung unten erfasst die Jahre 2026 bis 2029). Die genannten Zuwendungen des BMIMI an die Umweltbundesamt GmbH erfolgen in Entsprechung mit § 6 Abs. 3 Umweltkontrollgesetz, der einen Aufwandersatz für Tätigkeiten im Auftrag des zuständigen Bundesministers vorsieht. Die Bedeckung dieser Aufwendungen ist gemäß dem geltenden Bundesfinanzgesetz (BFG) in Verbindung mit dem Bundesfinanzrahmengesetz 2025 bis 2028 (BFRG 2025 bis 2028) gegeben, und zwar im Rahmen des Detailbudgets 41.02.01 gemäß Anlage 1 zum geltenden BFG 2026.
Im Hinblick auf die Vollziehungstätigkeit der Austro Control GmbH besteht mit dem geltenden § 6 Abs. 2 des Austro Control Gesetzes bereits eine gesetzliche Grundlage für die Einhebung kostendeckender Gebühren. Hinsichtlich der Aufsichtstätigkeit der beauftragten Stelle sieht § 6 Abs. 3 des Entwurfs)einen Kostenersatz für die durch die Aufsichtstätigkeit verursachten Aufwendungen vor.

Finanzielle Auswirkungen pro Maßnahme

Maßnahme (in Tsd. €)	2026	2027	2028	2029
Aufwandersatz an die Umweltbundesamt GmbH	242	193.050	200.772	208.803

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Das Vorhaben enthält die erforderlichen flankierenden Regelungen zu Verordnungen der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens

Keine

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Bundesgesetz über begleitende Regelungen zu Verordnung (EU) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation-Gesetz)

Einbringende Stelle:	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur		
Titel des Vorhabens:	Bundesgesetz über begleitende Regelungen zu Verordnung (EU) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation-Gesetz)		
Vorhabensart:	Gesetz	Inkrafttreten/ Wirksamwerden:	2027
Erstellungsjahr:	2026	Letzte Aktualisierung:	05.11.2026

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Beitrag zu:

- Wirkungsziel: Forcierung der Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaneutralität 2040 (Untergliederung 41 Mobilität - Bundesvoranschlag 2026)

Problemanalyse

Problemdefinition

Die Europäische Union hat sich mit dem „European Green Deal“ verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 deutlich zu senken und bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Zur Erreichung dieses Ziels sind Maßnahmen in allen Bereichen, einschließlich des Verkehrssektors, erforderlich. Ergebnis dieser Bemühungen war ein umfassendes Gesetzgebungspaket der Union – „Fit for 55“ – mit dem Ziel, die Emissionen bis 2030 um 55 % zu reduzieren und bis zum Jahr 2050 „Klimaneutralität“ zu erreichen. Das Paket umfasst neben der Ausweitung und Verschärfung des EU-Emissionshandelssystems (EU ETS) und CO_2-Standards für Pkw (Auslaufen des Verbrennermotors) auch neue Regelungen für die Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III), mit einer Anhebung der Ziele für den Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtverbrauch.

Vor dem Hintergrund der RED III ist die Verordnung (EU) 2023/2405 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr („ReFuelEU Aviation“) zu betrachten. Sie unterwirft erstmals auch den Luftverkehrssektor verbindlichen Regelungen zur Senkung von Treibhausgasemissionen durch die Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe. Zwar existierten bereits früh entsprechende Rahmenrichtlinien und Förderprogramme (z. B. die Renewable Energy Directive, RED), die

tatsächliche Nutzung von bereits verfügbaren nachhaltigen Flugkraftstoffen (Sustainable Aviation Fuel, SAF) blieb jedoch lange hinter den Erwartungen zurück.

Die Verordnung (EU) 2023/2405 legt nun verpflichtende Mindestanteile nachhaltiger Flugkraftstoffe ab 2025 fest, mit kontinuierlich steigenden Anteilen bis 2050. Als nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) gelten flüssige Kraftstoffe, die herkömmliches Kerosin ersetzen oder diesem beigemischt werden können und je nach Herstellungsweg die CO_2-Emissionen über den Lebenszyklus um 60–90 % senken.

Die Verordnung richtet sich differenziert an drei Adressatenkreise: Flugkraftstoffanbieter, Luftfahrtunternehmen und Flughäfen. Vereinfacht dargestellt sind Flugkraftstoffanbieter zur Beimischung der vorgeschriebenen Mindestanteile an SAF verpflichtet, Luftfahrtunternehmen müssen den Großteil ihres Treibstoffs an Unionsflughäfen aufnehmen, und Flughäfen haben die nötige Infrastruktur für die Bereitstellung und Aufnahme von SAF zur Verfügung zu stellen. Aufgrund der in der Verordnung festgelegten Schwellenwerte ist von einer begrenzten Anzahl betroffener Unternehmen auszugehen: derzeit fünf Kraftstoffanbieter, vier Flughäfen (Wien, Graz, Salzburg und Innsbruck) und 17 Luftfahrtunternehmen. Ab 2025 sieht die Verordnung einen Mindestanteil von SAF am verwendeten Flugkraftstoff - vor dem pandemiebedingten Rückgang wurden in Österreich etwa 950.000 Tonnen Flugkraftstoff verbracht - von zunächst 2 % vor, der ab dem Jahr 2030 kontinuierlich weiter steigen soll.

Die ReFuelEU Aviation-Verordnung ist unmittelbar anwendbar, enthält jedoch auch Verpflichtungen für die Mitgliedstaaten, insbesondere hinsichtlich der Umsetzung durch nationale Behörden. In Österreich erfordert dies die Erlassung entsprechender bundesgesetzlicher Regelungen. Eine Zusammenfassung dieser Vorschriften in einem eigenen neuen Bundesgesetz erscheint sinnvoll, da konkrete Anknüpfungspunkte in bestehenden Gesetzen fehlen.

Es sind daher nationale Vorschriften in folgenden Bereichen erforderlich:

– Bestimmung der zuständigen nationalen Aufsichts- und Strafbehörden

– Regelung der behördlichen Aufsicht

– Definition des Begriffs des Flugkraftstoffanbieters

– Festlegung der Höhe der in der ReFuelEU Aviation-Verordnung vorgesehenen Bußgelder

Nullszenario und allfällige Alternativen

Es besteht keine Nullszenario bzw. Alternative, da unionsrechtliche Regelungen zwingend durch Schaffung bundesgesetzlicher Regelungen umzusetzen sind.

Interoperabilitätsbewertung gemäß Art. 3 Abs. 1 Verordnung für ein interoperables Europa

Die Durchführung einer Interoperabilitätsbewertung gemäß Art. 3 Abs. 1 Verordnung für ein interoperables Europa (IEA) war nicht erforderlich.

Digi-Ready-Check

Der Digi-Ready-Check wurde durchgeführt. Dieser ist als separates Dokument verfügbar.

Erläuterungen:
Das vorgeschlagene Bundesgesetz sieht keine Übermittlung von Daten und/oder Informationen mit Verwaltungen anderer EU-Mitgliedstaaten oder mit Einrichtungen der Europäischen Union vor. Entsprechende Regelungen sind bereits in der ReFuelEU-Verordnung der Europäischen Union enthalten.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2030

Laufende Erhebung der relevanten Daten in Koordination mit der Umweltbundesamt GmbH

Ziele

Ziel 1: Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen bei gesteigerter Verwendung von nachhaltigem Flugkraftstoff in Österreich

Beschreibung des Ziels:

Das umfassende Regelwerk der Verordnung (EU) 2023/2405 ist unmittelbar anwendbar, es beinhaltet jedoch auch einige Verpflichtungen für Mitgliedstaaten insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung der Vorschriften der Verordnung durch die nationalen Behörden. Mit einer sachgerechten nationalen Regelung sollte sichergestellt werden, dass für den Wirtschaftsstandort Österreich keine Nachteile entstehen.

Umsetzung durch:
Maßnahme 1: Erlassung eines neuen Bundesgesetzes mit sachgerechten begleitenden Regelungen zu Verordnung (EU) Nr. 2405/2023

Wie sieht Erfolg aus:

Indikator 1 [Kennzahl]: Verwendete Menge an biogenem SAF in Österreich

Ausgangszustand 2025: 19.000 Tonnen	Zielzustand 2030: 53.000 Tonnen

BMIMI
Die entsprechenden Daten werden auf Grund der gemäß den Vorgaben der Verordnung(EU) Nr. 2023/2045 zu erstellenden und behördlich zu überprüfenden Berichte erfasst. Das BMIMI als zuständige Behörde bedient sich dabei nachgeordneter bzw. beauftragter Stellen.

Indikator 2 [Kennzahl]: Verwendete Menge an synthetischem SAF in Österreich

Ausgangszustand 2026: 0 Tonnen	Zielzustand 2030: 7.000 Tonnen

BMIMI
Die entsprechenden Daten werden auf Grund der gemäß den Vorgaben der Verordnung(EU) Nr. 2023/2045 zu erstellenden und behördlich zu überprüfenden Berichte erfasst. Das BMIMI als zuständige Behörde bedient sich dabei nachgeordneter bzw. beauftragter Stellen.

Indikator 3 [Kennzahl]: Compliance Rate in Bezug auf die Einhaltung der Vorgaben gemäß der Verordnung(EU) Nr. 2023/2045

Ausgangszustand 2026: 100 %	Zielzustand 2030: 100 %

BMIMI
Die entsprechenden Daten werden auf Grund der gemäß den Vorgaben der Verordnung(EU) Nr. 2023/2045 zu erstellenden und behördlich zu überprüfenden Berichte erfasst. Das BMIMI als zuständige Behörde bedient sich dabei nachgeordneter bzw. beauftragter Stellen.

Maßnahmen

Maßnahme 1: Erlassung eines neuen Bundesgesetzes mit sachgerechten begleitenden Regelungen zu Verordnung (EU) Nr. 2405/2023

Beschreibung der Maßnahme:

Das umfassende Regelwerk der ReFuelEU Aviation-Verordnung ist unmittelbar anwendbar, es beinhaltet jedoch auch einige Verpflichtungen für Mitgliedstaaten insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung der Vorschriften der Verordnung durch die nationalen Behörden. In Österreich ist dafür die Erlassung bundesgesetzlicher Regelungen erforderlich. Die Zusammenfassung dieser Regelungen in einem eigenen neuen Bundegesetz erscheint mangels konkreten Anknüpfungspunkten in bereits geltenden Bundesgesetzen dabei als zweckmäßig. Demgemäß enthält der vorgeschlagene Entwurf für ein neu zu erlassendes „Bundesgesetz über begleitende Regelungen zu Verordnung (EU) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation-Gesetz)“ die Zusammenfassung aller nötigen

bundesgesetzlichen Regelungen im Zusammenhang mit der ReFuelEU Aviation-Verordnung. Im Entwurf enthalten sind somit Vorschläge für eine Regelung insbesondere zu folgenden Bereichen:

- Bestimmung der zuständigen nationalen Aufsichts- und Strafbehörden
- Regelung der behördlichen Aufsicht
- Definition des Begriffs des Flugkraftstoffanbieters und
- Regelung der Höhe der in der ReFuelEU Aviation-Verordnung vorgeschriebenen Bußgelder

Bei der Erstellung des Entwurfs wurde im Hinblick auf sämtliche genannten Punkte darauf geachtet, dass für den Wirtschaftsstandort Österreich kein Wettbewerbsnachteil entsteht. So orientieren sich die Zuständigkeitsbestimmungen an bereits etablierte Vollziehungsaufgaben, die Strafbestimmungen gehen nicht über das von der Verordnung(EU) Nr. 2405/2023 unbedingt geforderte Maß hinaus und es wurde durch die eigenständige Definition des Flugkraftstoffanbieters vom Unionsrecht gewährter Handlungsspielraum sachgerecht ausgeschöpft.

Umsetzung von:
Ziel 1: Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen bei gesteigerter Verwendung von nachhaltigem Flugkraftstoff in Österreich

Abschätzung der Auswirkungen

Vereinfachte Darstellung zu den finanziellen Auswirkungen

Die neuen behördlichen Zuständigkeiten des Bundesministers oder der Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) sollen mit dem bestehenden Personalstand wahrgenommen werden. Gleiches gilt für die im Entwurf vorgesehenen behördlichen Aufgaben der Austro Control GmbH. Für die Umsetzung des komplexen Regelwerks der EU-Verordnung „RefuelEU Aviation“ 2023/2405 ist – ebenso wie im Bereich der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (Renewable Energy Directive, RED) – die fachliche Unterstützung durch die Umweltbundesamt GmbH erforderlich. Für die Zeit vor dem Inkrafttreten wurde für die Vorbereitungsarbeiten in Entsprechung mit dem Erlass GZ 2024-0.390.574 (BMK/UBA) bisher ein Aufwandsersatz an die Umweltbundesamt GmbH in Höhe von insgesamt etwa 366.905 Euro geleistet. Für die Zeit nach dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes sind entsprechende Aufwendungen für das Jahr 2027 von 193.050 Euro, für 2028 von 200.772 Euro , für 2029 von 208.803 Euro, für 2030 von 217.155 sowie für 2031 von 225.841 Euro zu erwarten (die tabellarische Darstellung unten erfasst die Jahre 2026 bis 2029). Die genannten Zuwendungen des BMIMI an die Umweltbundesamt GmbH erfolgen in Entsprechung mit § 6 Abs. 3 Umweltkontrollgesetz, der einen Aufwandersatz für Tätigkeiten im Auftrag des zuständigen Bundesministers vorsieht. Die Bedeckung dieser Aufwendungen ist gemäß dem geltenden Bundesfinanzgesetz (BFG) in Verbindung mit dem Bundesfinanzrahmengesetz 2025 bis 2028 (BFRG 2025 bis 2028) gegeben, und zwar im Rahmen des Detailbudgets 41.02.01 gemäß Anlage 1 zum geltenden BFG 2026.

Im Hinblick auf die Vollziehungstätigkeit der Austro Control GmbH besteht mit dem geltenden § 6 Abs. 2 des Austro Control Gesetzes bereits eine gesetzliche Grundlage für die Einhebung kostendeckender Gebühren. Hinsichtlich der Aufsichtstätigkeit der beauftragten Stelle sieht § 6 Abs. 3 des Entwurfs)einen Kostenersatz für die durch die Aufsichtstätigkeit verursachten Aufwendungen vor.

Finanzielle Auswirkungen pro Maßnahme

Maßnahme (in Tsd. €)	2026	2027	2028	2029
Aufwandersatz an die Umweltbundesamt GmbH	242	193.050	200.772	208.803

Unternehmen

Finanzielle Auswirkungen auf Unternehmen insbesondere KMU

Das Vorhaben hat keine wesentlichen finanziellen Auswirkungen auf Unternehmen.

Erläuterung:
Die Zahl der betroffenen Unternehmen (Kraftstoffanbieter, Flughäfen und Luftfahrtunternehmen) dürfte angesichts der in der Verordnung (EU) Nr. 2405/2023 enthaltenen Schwellenwerte und nationalen Zuordnung die Zahl deutlich unter 100 betragen. Art. 2 der Verordnung (EU) Nr. 2405/2023 sieht nämlich für die Anwendbarkeit für Luftfahrtunternehmen eine Mindestzahl von 500 gewerblichen Flügen zur Beförderung von Personen oder 52 Nurfrachtflügen jährlich vor. Zudem wird gemäß Art. 11 der Verordnung jedes Unternehmen nur einer nationalen Behörde (Anknüpfungspunkt ist dabei vor allem der Hauptgeschäftssitz), was die Anzahl der in den Anwendungsbereich dieses Bundesgesetzes fallenden Unternehmen erheblich einschränkt. Auch die jährliche Gesamtbelastung durch den vorgesehenen Kostenersatz gemäß § 6 Abs. 3 des Entwurfs wird voraussichtlich deutlich weniger als 2,5 Mio. € betragen.

Auswirkungen auf einzelne Phasen des Unternehmenszyklus, die Innovationsfähigkeit oder die Internationalisierung von Unternehmen

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Phasen des Unternehmenszyklus.

Erläuterung:
Die Zahl der betroffenen Unternehmen (Kraftstoffanbieter, Flughäfen und Luftfahrtunternehmen) dürfte angesichts der in der Verordnung (EU) Nr. 2405/2023 enthaltenen Schwellenwerte und nationalen Zuordnung die Zahl deutlich unter 100 betragen. Art. 2 der Verordnung (EU) Nr. 2405/2023 sieht nämlich für die Anwendbarkeit für Luftfahrtunternehmen eine Mindestzahl von 500 gewerblichen Flügen zur Beförderung von Personen oder 52 Nurfrachtflügen jährlich vor. Zudem wird gemäß Art. 11 der Verordnung jedes Unternehmen nur einer nationalen Behörde (Anknüpfungspunkt ist dabei vor allem der Hauptgeschäftssitz), was die Anzahl der in den Anwendungsbereich dieses Bundesgesetzes fallenden Unternehmen erheblich einschränkt.

Auswirkungen auf das Klima

Auswirkungen auf die Treibhausgasemissionen

Sektor	Summe	2026	2027	2028	2029	2030
Verkehr	-420.000	-60.000	-60.000	-60.000	-60.000	-180.000

	Summe	2026	2027	2028	2029	2030
ESR*	-420.000	-60.000	-60.000	-60.000	-60.000	-180.000

Gemäß internationaler Berechnungslogik entstehen bei der Verbrennung von biogenen Kraftstoffen keine CO_2-Emissionen. Es wird vereinfacht davon ausgegangen, dass die Biomasse, aus der die Kraftstoffe erzeugt werden, während des Wachstums dieselbe Menge an CO_2 aus der Atmosphäre entzieht, die bei der Verbrennung des Kraftstoffes entsteht. Dementsprechend werden nach der UNFCCC-Methodik der Berechnung der österreichischen Treibhausgasbilanz die Emissionen, die bei der Verbrennung von Biokraftstoffen entstehen, in der Bilanz mit Null berücksichtigt. Unter der Annahme, dass jegliche Mengen zur Erreichung des Substitutionsziels des in Österreich in Verkehr gebrachten nachhaltigen Flugkraftstoffs (Sustainable Aviation Fuels: SAF) nicht in Österreich produziert und somit zu 100% importiert werden, sind keine vorgelagerten Emissionen der österreichischen Treibhausgasbilanz hinzuzurechnen.

Der mit allen relevanten Akteuren (vgl. die SAF Roadmap, Kapitel 3, 2024) prognostizierte nationale Kerosinbedarf von 2025 bis 2050 beträgt kumuliert rund 26 Mio. Tonnen Kerosin. Durch die Verbrennung dieser fossilen Kerosinmenge entstehen rund 82 Mio. Tonnen direktes CO_2. Bei Einhaltung der Mindestbeimischungsquote gemäß der RefuelEU Aviation-Verordnung werden nach Berechnungen der Umweltbundesamt GmbH CO_2-Einsparungen von etwa 62.000 Tonnen im Jahr 2025, 300.000 Tonnen kumuliert bis inklusive 2029 (zunächst Beimengungsverpflichtung im Ausmaß von 2%, danach kontinuierlich steigend) und kumuliert 18,4 Mio. Tonnen bis inklusive 2050 erzielt.

Die Berechnungen sind neu zu evaluieren, sobald von einer nationalen SAF Produktion gesprochen werden kann. In diesem Fall müssen die rohstoff- bzw. prozessbedingten vorgelagerten CO_2-Emissionen, gemäß internationaler Berichtspflicht, den entsprechenden österreichischen Sektoren zugewiesen werden.

Welche Auswirkungen hat das Vorhaben auf die zukünftigen Treibhausgasemissionen oder die Kohlenstoffspeicherung, die nicht von der österreichischen Treibhausgasinventur umfasst sind?

Die österreichische Treibhausgasinventur wird durch die Umsetzung der RefuelEU-Verordnung nur in sehr geringem Umfang unmittelbar beeinflusst, weil der überwiegende Teil des in Österreich getankten Kerosins für internationale Flüge verwendet wird und deren CO_2-Emissionen nicht in die nationalen Gesamtemissionen eingehen.

Welche Treibhausgas-„Lock-in“-Effekte entstehen oder werden durch das Vorhaben verstärkt?

Durch die Umsetzung der RefuelEU Aviation-Verordnung sind "Lock-in" Effekte im Sinne einer Verminderung von Treibhausgasemissionen zu erwarten, da Kraftstofflieferanten in Produktionskapazitäten für nachhaltigen Kraftstoff investieren, Flughäfen entsprechende Infrastruktur aufbauen und Luftfahrtunternehmen ihre Strategie langfristige auf die Beschaffung von nachhaltigem Flugkraftstoff ausrichten werden.

9 von 12

Anhang

Detaillierte Darstellung der Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen oder die Kohlenstoffspeicherung

Auswirkungen auf die Treibhausgasemissionen oder die Kohlenstoffspeicherung

Sektor	Summe	2026	2027	2028	2029					
Verkehr	-420.000	-60.000	-60.000	-60.000	-60.000					

	Summe	2026	2027	2028	2029
ESR*	-420.000	-60.000	-60.000	-60.000	-60.000

10 von 12

Angaben zur Wesentlichkeit

Nach Einschätzung der einbringenden Stelle sind folgende Wirkungsdimensionen vom gegenständlichen Vorhaben nicht wesentlich betroffen im Sinne der Anlage 1 der WFA-Grundsatz-Verordnung.

Wirkungs-dimension	Subdimension der Wirkungsdimension	Wesentlichkeitskriterium
Unternehmen	Finanzielle Auswirkungen auf Unternehmen	Mindestens 10 000 betroffene Unternehmen oder 2,5 Mio. € Gesamtbe- bzw. entlastung pro Jahr
Unternehmen	Auswirkungen auf die Phasen des Unternehmenszyklus	Mindestens 500 betroffene Unternehmen

11 von 12

12 von 12

Dokumentinformationen

Vorlagenversion: V2.028
Schema: BMF-S-WFA-v.1.24
Fachversion: 1
Deploy: 3.1.5.RELEASE
Datum und Uhrzeit: 05.11.2026 18:22:53
WFA Version: 1.12
OID: 3975
A2|B0|D0|H0|I0|L0|M0

Bundesministerium Finanzen	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at Informationen zur Prüfung des Ausdrucks finden Sie unter: https://www.bmf.gv.at/verifizierung
	Datum/Zeit	2026-11-05T18:23:00+01:00
Unterzeichner	Bundesministerium für Finanzen	
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-07,OU=a-sign-corporate-07,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Serien-Nr.	874736968	
Dokumentenhinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	

	Unterzeichner	Parlamentsdirektion
	Datum/Zeit-UTC	2026-11-17T14:58:11+01:00
Prüfinformation	Dieses Dokument wurde elektronisch besiegelt. Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels und des Ausdrucks finden Sie unter: https://www.parlament.gv.at/siegel	