

**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)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

#### **Artikel 1**

##### **Änderung des Einkommensteuergesetzes 1988**

Das Einkommensteuergesetz 1988, BGBl. Nr. 400/1988, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 144/2024, wird wie folgt geändert:

- 1. In § 4 Abs. 4 Z 4 wird der Verweis „§ 108c Abs. 8“ durch den Verweis „§ 108c Abs. 9“ ersetzt.*
- 2. In § 33 Abs. 1 wird im letzten Satz die Jahreszahl „2025“ durch die Jahreszahl „2029“ ersetzt.*

#### **Artikel 2**

##### **Änderung des Körperschaftsteuergesetzes 1988**

Das Körperschaftsteuergesetz 1988, BGBl. Nr. 401/1988, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 113/2024, wird wie folgt geändert:

- 1. In § 6a Abs. 5 wird das Wort „daß“ durch das Wort „dass“ ersetzt.*

#### **Artikel 3**

##### **Änderung des Umsatzsteuergesetzes 1994**

Das Umsatzsteuergesetz 1994, BGBl. Nr. 663/1994, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 144/2024, wird wie folgt geändert:

- 1. In § 24b Abs. 1 und 3 wird jeweils das Wort „daß“ durch das Wort „dass“ ersetzt.*
- 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.*

## **Artikel 4** **Änderung des Gebührengesetzes 1957**

Das Gebührengesetz 1957, BGBl. Nr. 267/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 113/2024, wird wie folgt geändert:

1. § 10 lautet:

„§ 10. Unter Schriften im Sinne des § 1 sind die in den Tarifbestimmungen (§ 14) angeführten Eingaben und Beilagen, amtlichen Ausfertigungen, Protokolle und Zeugnisse sowie sonstigen Anträge und Erledigungen zu verstehen.“

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

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.“

## **Artikel 5** **Änderung des Versicherungssteuergesetzes 1953**

Das Versicherungssteuergesetz 1953, BGBl. Nr. 133/1953, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 110/2023, wird wie folgt geändert:

1. Der Titel „Bundesgesetz vom 8. Juli 1953, betreffend die Erhebung einer Versicherungssteuer (Versicherungssteuergesetz 1953).“ wird durch folgenden Titel ersetzt:

**„Bundesgesetz über die Erhebung einer Versicherungssteuer  
(Versicherungssteuergesetz 1953 – VersStG 1953)“**

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 Kraftfahrgesetzes 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 0,50 Euro je Kilowatt der um 5 Kilowatt verringerten Leistung des Elektromotors in Kilowatt; es sind aber mindestens 4 Kilowatt anzusetzen;
- 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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, S 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, S 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, S 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. Hierbei 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 60 Gramm pro Kilometer,
7. Z 2 lit. c sublit. bb eine Leistung des Verbrennungsmotors von 85 Kilowatt oder ein CO<sub>2</sub>-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.“

## Artikel 6 Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1992

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992, BGBl. Nr. 449/1992, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 201/2023, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 1 Z 1 lit. c lautet:

„c) wenn und solange für diese eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, auf die § 6 des Versicherungsteuergesetzes 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 0,50 Euro je Kilowatt der um 5 Kilowatt verringerten Leistung des Elektromotors in Kilowatt; es sind mindestens 4 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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.
4. Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen für jede angefangene Tonne höchstes zulässiges Gesamtgewicht
- bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis zu 12 Tonnen 1,55 Euro, mindestens 15 Euro;
  - bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen bis zu 18 Tonnen 1,70 Euro;
  - bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen 1,90 Euro, höchstens 80 Euro, bei Anhängern höchstens 66 Euro.
- Bei Sattelanhängern ist das kraftfahrrechtlich höchste zulässige Gesamtgewicht um die Sattellast zu verringern.
- (2) Für die Steuerberechnung gemäß Abs. 1 sind die CO<sub>2</sub>-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, S 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, S 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, S 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 60 Gramm pro Kilometer,
7. Z 2 lit. c sublit. bb eine Leistung des Verbrennungsmotors von 85 Kilowatt oder ein CO<sub>2</sub>-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 Kraftfahrzeuggesetz-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.“

## Artikel 7

### Änderung des Tabaksteuergesetzes 2022

Das Tabaksteuergesetz 2022, BGBl. Nr. 704/1994, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 185/2022, wird wie folgt geändert:

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)“.

8. In § 15 Abs. 2 Z 4 und § 41 Abs. 2 wird jeweils das Wort „daß“ durch das Wort „dass“ ersetzt.

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.“

## Artikel 8

### Änderung des Bundesgesetzes über den Energiekrisenbeitrag-Strom

Das Bundesgesetz über den Energiekrisenbeitrag-Strom, BGBl. I Nr. 220/2022, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 13/2024, wird wie folgt geändert:

1. § 8 Abs. 3 entfällt.

2. In § 11 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Der Entfall des § 8 Abs. 3 tritt mit 1. April 2025 in Kraft.“

## Artikel 9

### Änderung des Bundesgesetzes über den Energiekrisenbeitrag-fossile Energieträger

Das Bundesgesetz über den Energiekrisenbeitrag-fossile Energieträger, BGBl. I Nr. 220/2022, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 13/2024, wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Abs. 2 wird der Verweis „§ 12 Abs. 1 Z 6 Körperschaftsteuergesetz 1988“ durch den Verweis „§ 12 Abs. 1 Z 6 des Körperschaftsteuergesetzes 1988 – KStG 1988, BGBl. Nr. 401/1988“ ersetzt.

## Artikel 10

### Änderung des Stabilitätsabgabegesetzes

Das Stabilitätsabgabegesetz, BGBl. I Nr. 111/2010, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 104/2019, wird wie folgt geändert:

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 „0,041%“ 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 ..... 0,050%,
  - b) die einen Betrag von 20 Milliarden Euro überschreiten ..... 0,061%.
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/2025, 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/2025, 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.*

### **Artikel 11**

#### **Änderung des Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetzes**

Das Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetz, BGBl. Nr. 459/1993, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 110/2024, wird wie folgt geändert:

1. *In § 15a wird nach der Wortfolge „§ 14a Abs. 1“ die Wortfolge „, § 14b“ eingefügt.*

2. *Dem § 19 Abs. 1 wird folgende Z 59 angefügt:*

„59. § 15a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XX/2025 tritt mit dem der Kundmachung folgenden Tag in Kraft.“

### **Artikel 12**

#### **Änderung des Landarbeitsgesetzes 2021**

Das Landarbeitsgesetz 2021, BGBl. I Nr. 78/2021, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 110/2024, wird wie folgt geändert:

1. *Im § 43 Abs. 1 wird die Abkürzung „EstG“ durch die Abkürzung „ESTG“ ersetzt.*

2. *§ 430 wird folgender Abs. 15 angefügt:*

„(15) § 43 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2025 tritt mit dem der Kundmachung folgenden Tag in Kraft.“

### **Artikel 13**

#### **Änderung des Betrieblichen Mitarbeiter- und Selbständigenvorsorgegesetzes**

Das Betrieblichen Mitarbeiter- und Selbständigenvorsorgegesetz, BGBl. I Nr. 100/2002, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 119/2024, wird wie folgt geändert:

1. *Im § 7 entfällt Abs. 6a.*

2. *Dem § 73 wird folgender Abs. 41 angefügt:*

„(41) § 7 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XX/2025 tritt mit dem der Kundmachung folgenden Tag in Kraft.“

### **Artikel 14**

#### **Änderung des Arbeitslosenversicherungsgesetzes**

Das Arbeitslosenversicherungsgesetz 1977, BGBl. Nr. 609/1977, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 66/2024, wird wie folgt geändert:

1. *Dem § 79 wird folgender Abs. 185 angefügt:*

„(185) § 81 Abs. 18 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2025 tritt rückwirkend mit 1. Jänner 2024 in Kraft.“

2. *Dem § 81 wird folgender Abs. 18 angefügt:*

„(18) § 20 Abs. 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 108/2020 sowie § 20 Abs. 7 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 11/2023 sind für Maßnahmen, die bis Ende Dezember 2023 begonnen haben, weiterhin anzuwenden.“

