

II-122 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
X.Gesetzgebungsperiode

15.5.1963

25/A.B.
zu 22/J

Anfragebeantwortung

des Bundesministers für Finanzen Dr. K o r i n e k ,
auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. van Tongel und Genossen,
betreffend Erhöhung des Freibetrages auf der Lohnsteuerkarte für Kraft-
fahrzeugeigentümer zufolge Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer.

-.-.-.-.-

Mit Bezug auf die Anfrage (Nr. 22/J) der Abgeordneten Dr. van Tongel und Genossen vom 17. April 1963, betreffend Erhöhung des Freibetrages auf der Lohnsteuerkarte für Kraftfahrzeugeigentümer zufolge Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer, beehe ich mich mitzuteilen:

Arbeitnehmer, die ein Kraftfahrzeug als berufsnotwendiges Arbeitsmittel verwenden (z.B. unselbständige Vertreter), können die damit in Zusammenhang stehenden Aufwendungen, die als Werbungskosten gemäss § 9 EStG. anzusehen sind, dem Finanzamt gegenüber auf Grund der Bestimmung des § 51 Abs. 3 EStG. nachweisen bzw. glaubhaft machen und die Eintragung eines entsprechenden steuerfreien Betrages auf der Lohnsteuerkarte erlangen, wenn die anzuerkennenden Werbungskosten den normalen, bereits in der Lohnsteuertabelle eingebauten Werbungskostenpauschabetrag von 3.276 S im Kalenderjahr übersteigen. Der Arbeitnehmer hat daher die Möglichkeit, bis zum Ablauf des in Betracht kommenden Kalenderjahres höhere Werbungskosten, wie sie z.B. durch die Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer im Laufe des Kalenderjahres 1963 eingetreten sind, geltend zu machen. Diesbezüglich ergibt sich somit kein Unterschied zwischen der steuerlichen Behandlung von Kraftfahrzeugkosten selbständiger und unselbständiger Erwerbstätiger.

Das gemäss § 9 Z. 4 EStG. für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte vom Arbeitgeber beim Steuerabzug vom Arbeitslohn auf Antrag des Arbeitnehmers zu berücksichtigende Kraftfahrzeugpauschale gilt nur die Mehraufwendungen ab, die dadurch entstehen, dass der Arbeitnehmer an Stelle eines Massenverkehrsmittels (Strassenbahn, Autobus, Bahn) sein eigenes Kraftfahrzeug benutzt. Bei der Schaffung dieser gesetzlichen Bestimmung wurde unterstellt, dass der Arbeitnehmer mit dem eigenen Kraftfahrzeug 12 km täglich (6 km für die Hinfahrt und 6 km für die Rückfahrt) zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zurücklegt. Bei einer 5-Tage-Woche ergibt sich somit eine wöchentliche Fahrtstrecke von 60 km bzw. bei 50 Arbeitswochen

- 2 -

25/A.B.

zu 22/J

eine Fahrtstrecke von 3.000 km im Jahr. Für die Berechnung der Gesamtkosten der in Betracht kommenden Kraftfahrzeuge wurde eine Fahrleistung von insgesamt rund 15.000 km im Jahr unterstellt. Somit beträgt der auf das Kraftfahrzeugpauschale gemäss § 9 Z. 4 EStG. entfallende Anteil der Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer nur ein Fünftel (im Verhältnis 3.000 km zu 15.000 km), also nur einen relativ geringfügigen Teil.

Bei der seinerzeitigen Kostenberechnung wurde bei Personenkraftwagen die Kraftfahrzeugsteuer für einen Hubraum bis 1.100 cm³ angenommen; in dieser Gruppe erhöhte sich die Kraftfahrzeugsteuer von 28 S monatlich auf 42 S monatlich, also um 14 S. Das zu berücksichtigende Fünftel würde somit 2,80 S monatlich betragen. Nun ist aber festzuhalten, dass seinerzeit als Kosten des Massenbeförderungsmittels abgerundet 2 S täglich (anteilige Wiener Wochenkarte) angenommen wurden, während diese Kosten derzeit 3 S täglich betragen. Allein aus dieser Differenz ergibt sich ein Betrag von rund 22 S im Monat (bei einer angenommenen 5-Tage-Woche ist dies die Anzahl der durchschnittlichen monatlichen Arbeitstage), um den eigentlich das Kraftfahrzeugpauschale schon anlässlich der Erhöhung der Kosten des Massenbeförderungsmittels zu kürzen gewesen wäre. Ausserdem wurden die Mehrkosten durch die Benützung des eigenen Kraftfahrzeuges gegenüber den Kosten des Massenbeförderungsmittels bereits seinerzeit um 66 g täglich aufgerundet; dies ergibt wiederum einen Betrag von 14,52 S monatlich (allein auf die Zahl der Arbeitstage abgestellt). Es hätte also das Kraftfahrzeugpauschale im Hinblick auf die errechneten Beträge von 22 S und 14,52 S allein bei den Personenkraftwagen eine Kürzung um rund 36 S monatlich erfahren müssen. Bei der Berücksichtigung des Kraftfahrzeugpauschales für Motorräder (Motorroller, Mopeds und Motorfahrräder) müsste das Ergebnis für die Arbeitnehmer noch ungünstiger ausfallen. Ausserdem darf nicht übersehen werden, dass seinerzeit bei der Schaffung des Kraftfahrzeugpauschales zu Beginn des Jahres 1957 von einer 6-tägigen Arbeitswoche aus gegangen worden ist, während derzeit in der Regel die 5-tägige Arbeitswoche vorherrscht. Es werden also die höheren Kosten (1 Fahrttag pro Woche mehr) für die Benützung des eigenen Kraftfahrzeuges berücksichtigt, obwohl dies derzeit nicht mehr zutrifft.

Dieser Darstellung ist also zu entnehmen, dass die Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer, soweit sich ihr Anteil auf die Kosten der Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit dem eigenen Kraftfahrzeug auswirkt, in dem derzeitigen Kraftfahrzeugpauschale weitgehend ihre Deckung findet. Wenn eine an und für sich gerechtfertigte Herabsetzung des Kraftfahrzeug-

- 3 -

25/A.B.

zu 22/J

pauschales durch verschiedene Umstände (Erhöhung der Kosten der Massenbeförderungsmittel, überwiegende Einführung der 5-Tage-Woche) nicht erfolgt ist, so kann wohl eine wesentlich geringfügigere Erhöhung eines Kostenfaktors nicht zum Anlass genommen werden, eine Erhöhung des Kraftfahrzeugpauschales in die Wege zu leiten.

Selbst wenn die vorstehenden Ausführungen bei der Beachtung der Sachlage völlig vernachlässigt würden, käme eine Erhöhung des Kraftfahrzeugpauschales um die anteilige Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer von 2,80 S monatlich steuerlich fast überhaupt nicht zur Auswirkung. Infolge der Höhe der Lohnstufen in der Monatslohnsteuertabelle von 8,33 S würde in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle, soweit nicht der Arbeitnehmer mit seinem Bezug gerade an der Grenze einer Lohnstufe liegt, es durch die Erhöhung des Kraftfahrzeugpauschales um diesen geringfügigen Betrag zu keiner Änderung der steuerlichen Belastung der Arbeitnehmer kommen.

-.-.-.-.-.-.-.-