

DR. ANDREAS STARIBACHER  
BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

WIEN, DEN 18. Mai 1995

GZ. 11 0502/139-Pr.2/95

An den  
Herrn Präsidenten  
des Nationalrates

XIX. GP.-NR  
821 /AB  
1995 -05- 2 2

Parlament  
1017 Wien

zu

835 13

Auf die - aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigeschlossene - an meinen Amtsvorgänger gerichtete schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Dr. Jörg Haider und Genossen vom 23. März 1995, Nr. 835/J, betreffend Dienstautos von Politikern, Luxustangente und Sachbezugsbesteuerung, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1.:

Gemäß § 17 Abs. 2 des Bezügegesetzes, BGBl.Nr. 273/1972 idgF, gebührt dem Bundespräsidenten, den Mitgliedern der Bundesregierung, den Präsidenten des Nationalrates, den Präsidenten des Bundesrates, dem Präsidenten des Rechnungshofes, den Landeshauptmännern sowie den Staatssekretären ein Dienstwagen. Wird ein solcher nicht zur Verfügung gestellt, so ist eine Entschädigung zu gewähren.

Der Gesetzgeber hat den Anspruch auf einen Dienstwagen nicht an eine Höchstpreisgrenze gebunden. Der eine Anlage zum Bundesfinanzgesetz bildende Fahrzeugplan legt für diese Dienstwagen allerdings eine Beschränkung des Hubraumes fest.

Was die Frage der steuerlichen Absetzbarkeit der Anschaffungskosten für Kraftfahrzeuge, die unabhängig von der Frage der Anschaffungskosten für Dienstfahrzeuge zu beurteilen ist, anbelangt, verweise ich auf die unter Punkt 8 dargelegten Ausführungen.

Zu 2.:

Im Fahrzeugplan des Bundes werden die Dienstwagen des unter Punkt 1 genannten Personenkreises der Personenkraftwagen-Kategorie III zugeordnet. Die Anzahl dieser Kraftfahrzeuge richtet sich im wesentlichen nach der Zahl der Mitglieder der Bundes-

regierung (einschließlich der Staatssekretäre) in der jeweiligen Legislaturperiode, die, wie bereits dargelegt, einen gesetzlichen Anspruch auf einen Dienstwagen haben, sodaß diesbezüglich keine Einsparungsmöglichkeiten gegeben sind.

Zu 3.:

Aufgrund der bestehenden Kompetenzlage erfolgt in derartigen Fällen keine Mitbefassung des Bundesministeriums für Finanzen, sondern die entsprechenden Vorschriften sind im jeweiligen Wirkungsbereich wahrzunehmen. Ich ersuche deshalb um Verständnis dafür, daß ich zu dieser Frage nicht Stellung nehmen kann.

Hinweisen möchte ich aber darauf, daß nach den mir vorliegenden Informationen allen Präsidenten des Nationalrates ein Personenkraftwagen der Kategorie III des Fahrzeugplanes zur Verfügung steht. Aus diesem Grund wird man auch davon ausgehen können, daß sich die Betriebskosten dieser Fahrzeuge nicht wesentlich voneinander unterscheiden.

Zu 4. und 5.:

Aufgrund der bereits dargelegten Gesetzeslage besteht für das Bundesministerium für Finanzen kompetenzmäßig keine Möglichkeit für entsprechende Einsparungsmaßnahmen.

Eine Limitierung der Anschaffungskosten für Dienstwagen der Kategorie III mit 467.000 S wäre mit budgetären Einsparungen verbunden, die aber durch die unterschiedliche Anzahl der Anschaffungen in den einzelnen Jahren schwer zu quantifizieren sind.

Zu 6. und 7.:

Die Sachbezugsbesteuerung für Kraftfahrzeuge entspricht auch bei Politikern den für alle Arbeitnehmer aufgestellten und in den Lohnsteuerrichtlinien (AÖFV Nr. 334/1991) zum Ausdruck gebrachten Grundsätzen.

In der in der SWK 1989 auf den Seiten 263 f wiedergegebenen Rechtsansicht des Bundesministeriums für Finanzen zur Besteuerung politischer Funktionäre wurde unter Punkt 3, letzter Satz, ausdrücklich darauf hingewiesen, daß auch bei Politikern ein entsprechender Sachbezugswert anzusetzen ist, wenn der Dienstwagen auch für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte benützt wird.

Zu 8.:

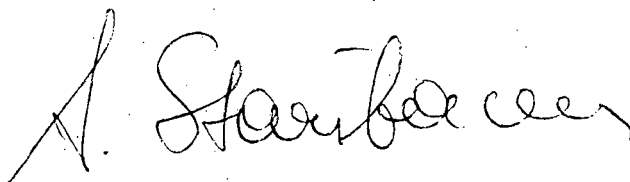
Die vom Steuergesetzgeber im § 20 Abs. 1 Z 2 lit. b Einkommensteuergesetz (EStG) 1988 bereits seit dem Jahr 1989 für bestimmte Luxuswirtschaftsgüter -

- 3 -

worunter auch Kraftfahrzeuge fallen - vorgesehene Prüfung der Angemessenheit, entspricht der bereits zum EStG 1972 entwickelten Judikatur und Verwaltungspraxis. Dieser Rechtsauffassung lag der - nach wie vor gültige - Gedanke zugrunde, daß bei luxuriöseren Fahrzeugen eine repräsentative Mitveranlassung vorliegt, welche mit der Einkunftssphäre nicht mehr im Zusammenhang steht. Aus diesem Grund kann gerade durch die Begrenzung der steuerlich anerkannten Anschaffungskosten eine steuerliche Ungleichbehandlung zwischen den einzelnen Steuerpflichtigen vermieden werden, da im Falle der Berücksichtigung des auf diese Repräsentation entfallenden Teils der Anschaffungskosten entgegen der Konzeption des Einkommensteuersystems außerbetrieblich veranlaßter Aufwand auf die Allgemeinheit (und somit auf alle anderen Steuerpflichtigen) abgewälzt werden würde. Im übrigen ist die Angemessenheitsprüfung ein Rechtsinstitut, das sich durch das gesamte System des Steuerrechts zieht und überall dort, wo ein wirtschaftlicher Vorgang durch besteuierungsirrelevante Umstände überlagert wird, zur Anwendung kommt (z.B. Rechtsverhältnisse zwischen Angehörigen, verdeckte Ausschüttung). Weder eine Aufhebung der Angemessenheitsprüfung noch eine Anhebung des derzeit gültigen Betrages von 467.000 S erscheint daher derzeit aktuell. Einerseits kommt es aufgrund des EU-Beitritts gerade im KFZ-Bereich zu einem verstärkten Wettbewerb, so daß signifikante Preissteigerungen, die eine Anhebung dieser Grenze rechtfertigen würden, nicht zu erwarten sind. Andererseits würde eine Anhebung dieser Betragsgrenze auch eine Anhebung des Sachbezugswertes für Kraftfahrzeuge bedingen, da zwischen diesen beiden Werten eine rechnerische Verknüpfung besteht.

Aus den vorstehenden Ausführungen geht hervor, daß zwischen der steuerlichen Höchstgrenze für die Anschaffungskosten von Personenkraftwagen und den im jeweiligen Fahrzeugplan genannten Fahrzeugkategorien keinerlei Zusammenhang besteht. Während durch die steuerliche Begrenzung der Kosten betrieblicher von außerbetrieblichem Aufwand getrennt und damit eine exakte Abgrenzung der Sphäre der Einkunftserzielung erreicht werden soll, verfolgt der Fahrzeugplan nach dem Bundeshaushaltsgesetz unter anderem den Zweck, die nach Fahrzeugkategorien und Organen des Bundes aufgegliederte zulässige Höchstanzahl von Fahrzeugen festzusetzen.

Anlage



## BEILAGE

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher aus gegebenem Anlaß an den Bundesminister für Finanzen folgende

### A N F R A G E

1. Erachten Sie es für vertretbar, auf steuerlichem Gebiet in der Privatwirtschaft eine Luxustangente für PKW zu normieren, während für PKW-Anschaffungen zugunsten von Repräsentanten des Staates keinerlei Wertgrenzen nach oben vorgesehen sind ?  
Wenn ja, warum ?  
Sehen Sie diese Ungleichbehandlung mit dem Gleichheitsgrundsatz für vereinbar ?  
Wenn ja, warum ?
- 2.) Sehen Sie Einsparungsmöglichkeiten beim Fahrzeugplan des Bundes ?  
Bejahendenfalls :
  - a) bei welchen Organen ?
  - b) bei welchen Ressorts ?
  - c) mit welchen (a und b) budgetären Spareffekten ?
- 3.) Warum wurde für den Nationalratspräsident Fischer ein PKW von S 600.000,-- angeschafft ?
  - a) Wäre es nicht möglich gewesen, aufgrund der derzeitigen Spardiskussion eine billigere Lösung zu wählen ?
  - b) Wie hoch sind die mit diesem Kfz verbundenen laufenden Kosten einschließlich Chauffeur ?
- 4.) Sehen Sie eine budgetäre Einsparungsmöglichkeit darin, daß für Staatsorgane mit "Anspruch" auf ein Dienstauto nur mehr Anschaffungen von solchen PKW's pro

futuro erfolgen, die der Luxustangente der Privatwirtschaft (derzeit also S 467.000,--) entsprechen ?

- 5.) Wie hoch schätzen Sie den ad 4.) vorgeschlagenen Einsparungseffekt ?
- 6.) Wie wird bei politischen Funktionären das Dienstauto, welches einen Sachbezug darstellt, versteuert ?
- 7.) Warum werden lt. oben angeführter Ansicht des BMfF für Fahrten mit dem Dienstauto zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bei Politikern keine diesbezüglichen Sachbezugswerte versteuert ?
- 8.) Sehen Sie für den Fall, daß bei Dienstautos von Politikern keine betragsmäßigen Schranken geschaffen werden können eine Möglichkeit, die steuerliche Luxustangente (AÖF 1991/55)
  - a) anzuheben ?
  - b) oder überhaupt aufzuheben ?Wenn nein, warum ?

Wien, den 23.3.1995

DR. ANDREAS STARIBACHER  
BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

WIEN, DEN 21. Juni 1995

GZ. 11 0502/206-Pr.2/95

An den  
Herrn Präsidenten  
des Nationalrates

Zu XIX. GP-NR  
821 /AB  
1995 -06- 21  
zu 835/J

Parlament  
1017 Wien

Bezugnehmend auf meine Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage der Abgeordneten Dr. Jörg Haider und Genossen vom 23. März 1995, Nr. 835/J, betreffend Dienstautos von Politikern, Luxustangente und Sachbezugsbesteuerung, ersuche ich um folgende Richtigstellung:

Zu 1. wurde u.a. folgendes ausgeführt:

Gemäß § 17 Abs. 2 des Bezügegesetzes, BGBl.Nr. 273/1972 idgF, gebührt dem Bundespräsidenten, den Mitgliedern der Bundesregierung, den Präsidenten des Nationalrates, den Präsidenten des Bundesrates, dem Präsidenten des Rechnungshofes, den Landeshauptmännern sowie den Staatssekretären ein Dienstwagen. Wird ein solcher nicht zur Verfügung gestellt, so ist eine Entschädigung zu gewähren.

Das Zitat "...den Präsidenten des Bundesrates..." entspricht nicht dem Wortlaut des zitierten Gesetzes. Ein Dienstwagen gebührt nicht den Präsidenten, sondern nur dem Präsidenten des Bundesrates.

Ich ersuche, dieses Versehen zu entschuldigen.

