

2908/AB XXI.GP

Eingelangt am: 11.12.2001

BM für Finanzen

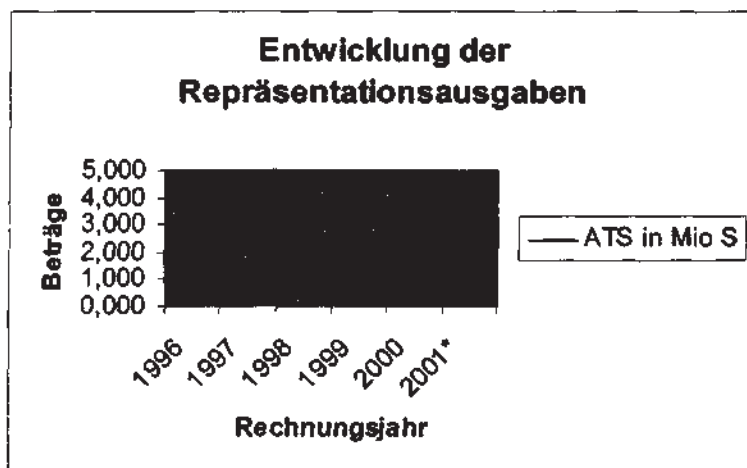
Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2926/J vom 12. Oktober 2001 der Abgeordneten Mag. Andrea Kuntzl und Genossen, betreffend Dienstwagen, beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Bevor ich auf die gestellten Fragen im einzelnen eingehe, möchte ich zur objektiven Darstellung einzelner Ausgabenkategorien im Bundesministerium für Finanzen und der seit Amtsantritt der neuen Bundesregierung erwirkten Einsparungen nachstehende Daten und Fakten vorausschicken:

Die Entwicklung der Ausgaben der Finanzverwaltung (Kapitel 50) ergab für das Jahr 2000 eine Einsparung gegenüber dem Bundesvoranschlag in Höhe von ca. 707 Mio. S, für das Jahr 2001 wird gegenüber dem Bundesvoranschlag ein Einsparungserfolg von rund 600 Mio. S erwartet.

Insbesondere bei den Repräsentationsausgaben der letzten Jahre wurde im Bundesministerium für Finanzen noch nie so sparsam gestioniert wie seit meinem

Rechnungsjahr	ATS in Mio. S
Amtsantritt:	
1996	1,500
1997	1,692
1998	4,356
1999	3,425
2000	1,222
2001*	1,400
*) erwarteter Erfolg	



Was die Auslandsdienstreisen betrifft, so möchte ich in Erinnerung rufen, dass - wie auch aus der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 2336/J vom 5. April 2001 ersichtlich ist - im Jahr 1998 die Reisekosten für das Büro meines Amtsvorgängers/des Staatssekretärs 1,939 Mio. S (230 Reisetage) betragen haben. Im Jahr 1999 haben die Reisekosten für das Büro meines Amtsvorgängers/des Staatssekretärs insgesamt 1,895 Mio. S (183 Reisetage) betragen. Demgegenüber hat die Gesamtsumme der Dienstreisen für Mitarbeiterinnen meines Büros bzw. des Büros des Herrn Staatssekretärs 1,130 Mio. S (162 Reisetage) im Zeitraum Februar 2000 bis April 2001 betragen.

Im Jahr 1998 haben die Gesamtkosten für die Inanspruchnahme von Privatflugzeugen durch Bundesminister Edlinger und Staatssekretär Ruttenstorfer 3,374.500 S betragen (vergleiche Anfragenbeantwortung Nr. 5384/J vom 16. Dezember 1998). Zum Vergleich betrugen die Kosten für Flugreisen mit Privatjets im Zeitraum von meinem Amtsantritt bis

September 2001 nur 480.000 S, da ich überwiegend meine Flugreisen mit Linienmaschinen absolviere.

Lassen Sie mich auch kurz zu den Einsparungen aufgrund des Finanzreformprojektes 2001 als auch der Reform der Zollverwaltung 2001 Stellung nehmen:

Durch die Reform der Finanzverwaltung kann bei Vollumsetzung bis zum Jahr 2005 ein Einsparungs- bzw. Mehrergebnispotential von rund 3,5 Mrd. S erwartet werden. Dabei sollen Finanzämter unter dem Aspekt von Wirtschaftsräumen zusammengefasst werden und im Verbund mehr Verantwortung und Aufgaben übernehmen. Außerdem werden neue Geschäftsmodelle entwickelt, sodass es keine Einschränkung der Serviceleistung gegenüber den Bürgern geben wird (z.B. One-stop-Shops bei den Bezirkshauptmannschaften).

Bei der Reform der Zollverwaltung wird der Umsetzungszeitraum die Jahre 2002 bis 2005 umfassen. Kurzfristig werden Einsparungspotentiale von 150 Mio. S realisiert, mittel- bis langfristig wird eine dauerhafte Einsparung in Höhe von 700 bis 800 Mio. S pro Jahr dargestellt werden können. Die Reform der Zollverwaltung hat als oberstes Ziel, durch eine Straffung und Verflachung von Hierarchien, durch eine grundlegende Modernisierung von Verfahren und Prozessen sowie durch neue Strukturen kurz- und mittelfristige Effizienzgewinne bei sinkendem Personaleinsatz zu ermöglichen. Gleichzeitig werden bereits jetzt die Voraussetzungen dafür geschaffen, die Erweiterung der Union personell, organisatorisch und inhaltlich ohne systemische Brüche bewältigen zu können. Durch eine Zusammenführung mit der Steuerverwaltung wird eine kohärente Abgabenverwaltung geschaffen, die durch einen forcierten Ausbau der Betrugsbekämpfung die durch die Globalisierung inhärent steigenden Abgabenrisiken im Interesse des Standortes Österreich gezielt bekämpfen wird können.

Durch die Einrichtung einer Bundesbeschaffung GmbH, in welcher das zersplitterte Beschaffungswesen des Bundes zusammengefasst wird, ist bei einer beschaffungsrelevanten Summe von rund 5,7 Mrd. S eine Einsparung bei den Preisen von rund 570 Mio. S jährlich zu erreichen.

Was Personaleinsparungen betrifft, verweise ich darauf, dass die Bundesregierung zur Erreichung des Nulldefizits unter anderem beschlossen hat, bis zum Jahr 2003 den

Personalstand des Bundes um 11.000 Planstellen - ohne ausgegliederte Unternehmungen
- zu senken.

Insgesamt wird die Reform der öffentlichen Verwaltung mehr Servicequalität bringen und
21 Mrd. S einsparen.

Und schließlich sei auch auf die budgetären Erfolge der Jahre 2000 und 2001 verwiesen:

Der Abgang des Bundes wird 2001 bei rd. 20 Mrd. S liegen und damit den Wert von maximal
0,75% des BIP nicht überschreiten, der laut österreichischem Stabilitätspakt 2001 dem
Bund für die Jahre des Nulldefizites zugestanden wird.

In den Jahren 2000 und 2001 wird damit der ursprünglich vorgesehene administrative
Budgetabgang des Bundes um insgesamt rd. 28 Mrd. S reduziert (2000: rd. 15,4 Mrd. S;
2001: rd. 12,8 Mrd. S). Damit ist auch eine nachhaltige Entlastung des Bundes bei
Zinszahlungen verbunden. Diese rd. 28 Mrd. S werden den Zinsaufwand des Bundes in
Zukunft dauerhaft um rd. 1,5 Mrd. S jährlich entlasten.

Vor diesem Hintergrund, beehre ich mich zu den Fragen im einzelnen folgendes
festzuhalten:

Zu 1.:

Ja, ich habe den neuen Dienstkraftwagen im August dieses Jahres übernommen.

Zu 2.:

Das ist richtig, wobei ich darauf hinweisen möchte, dass der Listenpreis nicht mit dem
tatsächlichen Verkaufspreis (999.120 S inkl. der in der Beantwortung der Frage 3
dargelegten Sonderausstattung) ident ist.

Zu 3.:

An Sonderausstattung wurden ein Autotelefon, das Navigationssystem GPS und Sitzbezüge
in Leder beschafft.

Zu 4.:

Die Kosten belaufen sich auf 19.593 S für das Autotelefon, 58.337 S für das
Navigationssystem und 37.996 S für die Sitzbezüge aus Leder.

Zu 5.:

Es wurden keine Umlackierungen vorgenommen.

Zu 6., 7., 22. und 23.:

Gemäß § 9 Abs. 1 Bundesbezügegesetz, BGBl. I Nr. 64/1997, gebührt den Mitgliedern der Bundesregierung ein Dienstwagen.

Für Mitglieder der Bundesregierung sind gemäß den Bestimmungen des Fahrzeugplanes Personenkraftwagen der Kategorie III vorgesehen. Das sind Kraftwagen nach eigener Wahl ohne Typenbeschränkung mit einem Hubraum bis einschließlich 3 000 ccm Hubraum für Kraftfahrzeugmodelle in der Ausführung mit Fremdzündungsmotor. Für die gleichen Modelle in der Ausführung mit Selbstzündungsmotor können die jeweiligen Hubraumgrenzen um bis zu 500 ccm überschritten werden.

Mit Ausnahme von Personenkraftwagen der Kategorie II (für österreichische Vertretungen im Ausland) gibt es nach den Bestimmungen des Fahrzeugplanes in Verbindung mit der dazu gültigen KFZ-Empfehlungsliste keine betragliche Begrenzung für die Anschaffung von Dienstkraftwagen.

Die Anschaffung des in Rede stehenden Fahrzeugplanes entspricht somit den gesetzlichen Bestimmungen.

Was die Relation der Listenpreise des aktuellen Dienstwagens - wie in der Einleitung zur Anfrage zitiert - zu anderen von meinen Vorgängern gewählten Modellen anbelangt, so verweise ich auf Punkt 16 dieser Anfrage.

Im übrigen weise ich darauf hin, dass allein durch den Umstieg von Benzin auf Diesel bei einer durchschnittlichen Kilometerleistung von 70.000 km pro Jahr eine jährliche Ersparnis von ca. 10.000 S an Treibstoffkosten erzielt wird.

Zu 8.:

Der Kaufpreis wurde vollständig aus öffentlichen Mitteln finanziert.

Ich darf hier auch anmerken, dass gemäß § 15 Abs. 2 Einkommensteuergesetz 1988, BGBl. Nr. 400, für die Nutzung eines firmeneigenen Kraftfahrzeuges als monatlicher Sachbezug

1,5% der Anschaffungskosten des Kraftfahrzeuges inkl. MWSt, maximal 7.000 S anzusetzen ist.

Es wird mir somit ein Steuerhinzurechnungsbetrag zur Lohnsteuerbemessungsgrundlage in Höhe von 7.000 S angerechnet.

Zu 9.:

Der Dienstkraftwagen ist bei der Uniq - Sachversicherungs AG versichert.

Zu 10.:

Die Versicherung umfasst eine Haftpflicht- sowie Teilkaskoversicherung (Diebstahl, Parkschaden, Vandalismus und Wildschutz).

Zu 11.:

Die Versicherungsprämien belaufen sich im Jahr auf 15.931 S.

Zu 12.:

Die jährliche Kfz-Versicherungssteuer beträgt 1.752 S.

Zu 13.:

Gemäß EU Richtlinien 80/1268/EWG i.d.F. 93/116/EWG wurde der Treibstoffverbrauch von der Firma Audi Porsche Austria GmbH & Co für den Stadtverkehr mit 13,8 l und für Überlandfahrten mit 7,3 l angegeben. Das entspricht einem Durchschnittsverbrauch von 9,7 l.

Zu 14.:

Der jährliche Durchschnittswert wird nach derzeitigen Schätzungen an die 70.000 km betragen, Spitzenwerte bis zu 80.000 km sind nicht ausgeschlossen.

Zu 15.:

Aufgrund der von der Firma Audi Porsche Austria GmbH & Co vorgelegten standardisierten Aufstellung über die Wartungsintervallkosten eines Audi A8 werden jährliche Servicekosten von durchschnittlich 5.500 S erwartet.

Zu 16.:

Ich gehe davon aus, dass ich mit diesem Dienstkraftwagen auf jeden Fall bis zum Ende dieser Legislaturperiode fahren werde. Die Erfahrungen zeigen, dass die Finanzminister in den letzten 30 Jahren im Durchschnitt alle zwei bis drei Jahre einen neuen Dienstwagen beschaffen ließen. In den 70er Jahren wurde teilweise sogar jährlich ein Dienstwagen für den Finanzminister beschafft, wie der nachstehenden tabellarischen Übersicht zu entnehmen ist:

Jahr	Automarke	Minister/Staatssekretär
1970	Mercedes 280 SE	BM Androsch
1972	Mercedes 280 SEL	B M Androsch
1974	Mercedes 350 SL	BM Androsch
1975	Mercedes 350 SL	B M Androsch
1976	Mercedes 350 SL	BM Androsch
1979	Mercedes 280 SL	BM Androsch
1981	Audi 200 5T Automatik	BM Salcher
1983	Audi 200 5T	BM Salcher
1984	Mercedes 280 SE	BM Vranitzky
1987	BMW 730i	STS Ditz
1989	BMW 730i	BM Lacina
1991	BMW 730i	STS Stummvoll
1996	BMW 730	BM Klima (SGA Verkehr)
1997	BMW 730	BM Edlinger (SGA Verkehr)
1998	BMW 728	BM Edlinger
1998	Audi A8, 2,8 quattro	STS Ruttenstorfer

Hier möchte ich beispielsweise vergleichend erwähnen, dass der von Bundesminister Androsch beschaffte Mercedes 350 SL nach Angaben der Firma Mercedes heute einem Mercedes der S-Klasse, S-320, mit einem Listenpreis von 1,024.757 S (exklusive Sonderausstattung) entspricht. Oder würde heute das Nachfolgemodell zum BMW 730 (Dienstwagen der Bundesminister Lacina, Klima und Edlinger) gekauft werden, so wäre dies ein BMW 735i mit einem Listenpreis inklusive Österreich-Paket in Höhe von 1,143.480 S. Auch eine unmittelbare Gegenüberstellung mit den Preisen des für meinen Amtsvorgänger im Jahr 1998 angekauften BMW 728 ist aufschlussreich: der Listenpreis für diesen Wagen betrug 963.662 S. Die Listenpreise für die angeschaffte Sonderausstattung beliefen sich auf 115.255 S.

Diese Vergleiche zeigen, dass meine sozialdemokratischen Vorgänger bei der Wahl ihrer Dienstwagen auf keinen Fall sparsamer waren, sondern, wie aus obiger Darstellung ersichtlich, einen zumindest eben so hohen Standard an Kraftfahrzeugen, jedoch teilweise anderer Marken mit nach heutiger Liste noch höheren Preisen, ganz selbstverständlich für sich in Anspruch genommen haben.

Zu 17.:

Ich besitze einen Privat-PKW und benütze grundsätzlich diesen für meine privaten Fahrten. Wie ich bereits zu Frage 8 ausgeführt habe, wird mir eine Pauschale Sachbezug in der Höhe von 7.000 S monatlich zugerechnet. Ich bin daher berechtigt, den Dienstwagen fallweise auch privat zu nutzen.

Zu 18.:

Ich bin grundsätzlich mit Chauffeur unterwegs.

Zu 19.:

Ich habe nicht angeordnet, dass die Bundesministerien bei Neubeschaffungen von Dienstwägen nicht mehr als 800.000 S aufwenden dürfen. Die Anschaffung von Dienstwagen in der Bundesverwaltung richtet sich entsprechend der jeweiligen budgetären Lage nach den Bestimmungen des Fahrzeugplanes.

Zu 20. und 21.:

Die Anschaffung von Fahrzeugen fällt, unter Einhaltung der Bestimmungen des Fahrzeugplanes, in die Eigenverantwortung jedes Ressorts.

Diese Fragen können daher auch nur durch das zuständige Bundesministerium für öffentliche Leistung und Sport beantwortet werden.

Zu 24. und 25.:

Es ist mir nicht im Detail bekannt, welche Kraftfahrzeuge von Regierungsmitgliedern zu welchen Preisen gekauft und verwendet werden, da mit Ausnahme jener Daten, die aufgrund der Bestimmungen des Fahrzeugplanes erkennbar sind (z.B. Hubraum, Anzahl der Planstellen), im Bundesministerium für Finanzen keinerlei Aufzeichnungen über die Fahrzeuge geführt werden. Wie mir jedoch berichtet wird, fahre ich nicht den teuersten Dienstwagen der Bundesregierung.

Zu 26.:

Aus wirtschaftlicher Sicht war der Zeitpunkt des Wechsels nach Expertenmeinung richtig, weil nach drei Jahren und aufgrund der Kilometerleistung von 140.000 damit zu rechnen ist, dass die Verschleißteile (Bremsen, Kupplung, Stoßdämpfer, Radaufhängung usw.) schon sehr beansprucht sind und somit höhere Reparaturkosten zu erwarten wären. Die Reparaturkosten für den Audi A8, S 8 2,8 quattro beliefen sich bis dato auf insgesamt 104.540 S. Eine starke Beanspruchung hat auch Auswirkungen auf die Sicherheit des Fahrzeuges.

Zu 27.:

Der bisherige Dienstkraftwagen war ein Audi A8 S8 2,8 quattro.

Zu 28.:

Dieser Dienstkraftwagen wurde im November 1998 für Staatssekretär Dr. Wolfgang Ruttenstorfer angeschafft. Der Listenpreis betrug 950.665 S. An Sonderausstattung wurden damals zusätzlich eine Metalliclackierung, eine Mittelarmlehne, eine Standheizung und Lüftung, ein Autotelefon, Alufelgen und eine Scheinwerferreinigungsanlage bestellt. Die Gesamtpreise hierfür betrugen zusätzlich 74.581 S.

Zu 29.:

Laut Eurotax 10/2001 beträgt der vom Fachhandel erzielte durchschnittliche Verkaufserlös aufbereitet mit Servicenachweis und Gewährleistungsanspruch für den Audi A8 S8 2,8 quattro Baujahr 1998 434.000 S inkl. MWSt.

Zu 30.:

Die haushaltsrechtlichen Vorschriften (Bundeshaushaltsgesetz und dazu die Sachgüterausrichtlinien) sehen vor einer allfälligen Veräußerung des Dienstkraftwagens das Anbieten an andere Organe des Bundes vor. Im gegenständlichen Fall war die Aufnahme in den eingeschränkten Sachgüteraustausch erforderlich. Das Bundesministerium für Landesverteidigung hat für den Audi A8 S8 2,8 quattro Bedarf angemeldet. Das Fahrzeug wird in den nächsten Tagen der anfordernden Dienststelle übergeben werden.