

2245/J XXI.GP
Eingelangt am: 29.3.2001

ANFRAGE

der Abgeordneten Mag. Walter Tancsits
und Kollegen
an den Bundesminister für Finanzen
betreffend künftige Berechnung des Kilometergeldes.

Die Grundidee des Kilometergeldes als pauschalierter Kostenersatz war eine Vereinfachung für Dienstnehmer, Dienstgeber und nicht zuletzt die Finanzämter. Verwendet ein Dienstnehmer sein privates Kraftfahrzeug für dienstliche Zwecke, so steht ihm jedenfalls ein Ersatz der entstandenen Kosten zu. Er kann diese Kosten nun gegen Einzelbelegnachweis im Rahmen der Werbungskosten geltend machen - oder, einfacher: den pauschalierten Kostenersatz = Kilometergeld in Anspruch nehmen. In diesem Fall entfällt das oft mühsame Sammeln sämtlicher Einzelbelege, für das Finanzamt entfällt die ebenfalls mühsame und zeitaufwendige Prüfung der Belege.

Bis Mitte der 70er - Jahre wurden Kilometergelder auf Basis der vom ÖAMTC berechneten durchschnittlichen Autokosten (bzw. Kosten für Motorräder) bezahlt. 1977 wurde ein Arbeitsausschuss mit Vertretern von BKA, BMF und Gewerkschaften eingesetzt, der sich schließlich darauf geeinigt hat, die Anpassungen des Kilometergeldes künftig anhand eines vom Österreichischen Statistischen Zentralamt zu berechnenden VPI - Subindex „privater Kraftfahrzeugverkehr“ vorzunehmen, indem jede Erhöhung des Subindex um mehr als sieben Prozent zu einer ebensolchen Erhöhung des Kilometergeldes führt.

Diese Vereinbarung bzw. Berechnungsbasis wurde in den Erläuterungen zur Novelle der Reisegebührenvorschrift 1978 beschrieben, jedoch entgegen den Einwänden des ÖAMTC nicht in den Gesetzestext selbst aufgenommen.

Erstmals wurde der neue Subindex ab der Basis 1976 = 100 berechnet, der Warenkorb wurde mit neuer Basis 1986 = 100 und 1996 = 100 jeweils revidiert.

Ab der Indexrevision des Jahres 2000 (es muss nun aufgrund EU - Vorgaben der VPI alle fünf Jahre revidiert werden) wird der Subindex „privater Pkw - Verkehr“ nicht mehr berechnet.
Begründung: mit dem Bundesstatistikgesetz 2000 wird u.a. bestimmt, dass Spezialindices nur mehr gegen Kostenersatz eines „Auftraggebers“ erstellt werden (Preis und genaue Modalitäten konnten seitens der Statistik Österreich bis dato noch nicht mitgeteilt werden).

Zuletzt wurde das Kilometergeld im Juni 1997 von ATS 4,60 auf den heute noch geltenden Satz von ATS 4,90 angehoben. Der „Preisindex für den privaten Pkw - Verkehr“ betrug damals (auf der Basis 1996=100) 101,1..
Seit Juni 2000 wäre eine Erhöhung des Kilometergeldes gemäß der ursprünglichen Vereinbarung zu rechtfertigen.

Die unterfertigten Abgeordneten richten an den Bundesminister für Finanzen folgende

Anfrage:

1. Auf welcher Grundlage wird künftig über die Änderung der Kilometergeldsätze befunden werden, wenn der entsprechende Index seitens der Statistik Österreich nicht mehr erstellt wird?
2. Ist seitens des BMF daran gedacht, als Auftraggeber die Sonderauswertung „privater Pkw - Verkehr“ weiterhin als Subindex des VPI berechnen und veröffentlichen zu lassen?

3. Mit einer Kostenersparnis in welcher Höhe wurde für den Wegfall der Sonderauswertung (Berechnung und Veröffentlichung) des Subindex „privater Pkw - Verkehr“ anlässlich der Ausgliederung der Statistik Österreich kalkuliert bzw. umgekehrt. Welche Mehrkosten würde eine künftige monatliche Berechnung und Veröffentlichung des Subindex „privater Pkw - Verkehr“, dessen Einzelpositionen aus dem VPI entnommen werden, für den Auftraggeber verursachen?
4. Könnten Sie sich vorstellen, dass an die Stelle des bisherigen amtlichen Preisindex für den privaten Pkw - Verkehr künftig ein vom ÖAMTC erstellter Wert tritt, wie dies schon bis Mitte der 70er - Jahre der Fall war, und Kilometergeldanpassungen an diesen gebunden werden?
5. Mit welcher budgetären Mehrbelastung bzw. mit welcher Zahl zusätzlicher Dienstposten wird jener Mehraufwand eingeschätzt, welcher bei den Finanzämtern künftig anfällt, wenn Dienstnehmer, die ihr privates Kraftfahrzeug dienstlich verwenden, die tatsächlichen Kosten mittels Einzelbelegnachweis im Rahmen der Werbungskosten geltend machen, weil das Kilometergeld bereits erheblich unter den tatsächlichen Kosten liegt?
6. Welche Form der Zwischenlösung ist vorgesehen für den Zeitraum zwischen Juni 2000 (erstmalige Überschreitung der Autokosten in einem Ausmaß, das eine Erhöhung des Kilometergeldes rechtfertigen würde) und einer Beschlussfassung über eine künftige Regelung, um die in der Zwischenzeit angefallenen Mehrkosten der Dienstnehmer abzugelten?
7. Welche sachlichen Gründe sprechen dafür, auch in Zukunft die Kilometergeldregelung für private Dienstnehmer gemäß § 26 Z 4 lit a EStG an die Kilometergeldsätze für Beamte im Rahmen der Reisegebührenvorschrift zu koppeln?