

DR. MARIA FEKTER
FINANZMINISTERIN



XXIV. GP.-NR
12185 /AB

06. Sep. 2012

Frau Präsidentin
des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer
Parlament
1017 Wien

zu 12394 /J

Wien, am 3. September 2012

GZ: BMF-310205/0204-I/4/2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 12394/J vom 6. Juli 2012 der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Kolleginnen und Kollegen beehe ich mich, Folgendes mitzuteilen:

Zu 1.:

Nach dem Umsatzsteuergesetz ist für Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen der Vorsteuerabzug grundsätzlich ausgeschlossen. Diese Regelung besteht bereits seit dem Jahr 1978 und ist dadurch begründet, dass Personen- und Kombinationskraftwagen Gegenstände darstellen, die in besonderem Maße für die private Nutzung geeignet sind, und eine Überprüfung der Privatnutzung in vielen Fällen sehr schwierig ist.

Klein-LKW und Kleinbusse fallen nicht unter die Begriffe PKW und Kombi. Die Berechtigung zum Vorsteuerabzug beruht auf der Überlegung, dass derartige Fahrzeuge vom Typus her grundsätzlich für die unternehmerische Nutzung bestimmt sind (z.B. Beförderung größerer Lasten bzw. einer größeren Anzahl von Arbeitnehmern) und deren Privatnutzung unökonomisch ist.

Die für die Einstufung als Klein-LKW und Kleinbusse maßgeblichen Kriterien ergeben sich unmittelbar und eindeutig aus der VO BGBI. II Nr. 193/2002 sowie der höchstgerichtlichen Rechtsprechung. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass nach der Judikatur des VwGH Fahrzeuge, die dem Typus Geländefahrzeug zuzuordnen sind bzw. optische Anleihen

an ein Geländefahrzeug nehmen, unabhängig von ihrer Größe nicht unter die Kategorie Kleinbus fallen und daher auch die angesprochenen „Groß-SUVs“ keinesfalls als Kleinbus zum Vorsteuerabzug berechtigen. Demgegenüber sind beim Klein-LKW die bereits werkseitig aufzuweisenden Merkmale (§ 3 der VO BGBI. II Nr. 193/2002) maßgeblich, welche auch von kleineren bzw. weniger verbrauchsintensiven Fahrzeugen erfüllt werden können. Dass – wie in der vorliegenden Anfrage einleitend zitiert – „Cabrios und Sportwagen steuerlich als Lastkraftwagen herumfahren“, ist nicht nachvollziehbar, zumal diese Fahrzeuge typischerweise nicht die Voraussetzungen der Verordnung erfüllen können.

Aufgrund der Vorgaben des Gemeinschaftsrechts ist es derzeit nicht möglich, die Begriffe Personen- und Kombinationskraftwagen bzw. Klein-LKW und Kleinbusse anders zu definieren, als sie zum Zeitpunkt des Beitritts Österreichs zur Europäischen Union durch Rechtsprechung und Verwaltungspraxis definiert waren. Eine Ausweitung des Vorsteuerausschlusses ist aufgrund des Beibehaltungsrechts (Art. 176 zweiter Unterabsatz RL 2006/112/EG) nicht möglich. Eine Einschränkung des Vorsteuerausschlusses würde – abgesehen von der Schwierigkeit der Feststellung der Privatnutzung im Einzelfall – einen erheblichen Einkommensausfall für den Bund bedeuten und ist aus budgetären Gründen nicht beabsichtigt.

Zu 2.:

Hinsichtlich der steuerlichen Bewertung der Privatnutzung des arbeitgebereigenen Kraftfahrzeuges (§ 4 der Sachbezugswerteverordnung, BGBI. II Nr. 416/2001 idF BGBI. II Nr. 468/2008) werden laufend Reformüberlegungen angestellt. Derzeit wird steuerlich ein Sachbezugswert angesetzt, der monatlich grundsätzlich 1,5% der tatsächlichen Anschaffungskosten des Kraftfahrzeuges beträgt, jedoch maximal 600 Euro. Es finden zurzeit unter anderem Überlegungen statt, diese Begrenzung zu adaptieren.

Zu 3.:

Das Bestehen einer Doppelförderung Firmenwagen/Pendlerpauschale kann nicht nachvollzogen werden. Da einerseits für die Privatnutzung eines arbeitgebereigenen Kraftfahrzeuges ein Sachbezug zu versteuern ist, ist es andererseits auch sachgerecht, bei Vorliegen der Voraussetzungen für den entstehenden Aufwand eine Pendlerpauschale zu gewähren.

Zu 4.:

Eine Neugestaltung des Pendlerpauschales wird im Rahmen der Vorbereitungen der nächsten Steuerreform zu thematisieren und diskutieren sein. Die Zielsetzung dabei sollte sein, die gesetzliche Regelung in Zusammenhang mit dem Pendlerpauschale gemäß § 16 Abs. 1 Z 6 EStG 1988 im Sinne einer nachvollziehbareren und einfacheren Regelung für die betroffenen Steuerpflichtigen zu adaptieren.

Zu beachten ist dabei jedoch, dass ein neues System der Pendlerförderung stets die Anforderungen einer einfachen und transparenten Regelung erfüllen muss. Ebenso soll dadurch ein verwaltungsökonomischer Vollzug durch die Finanzverwaltungsbehörden gewährleistet werden.

Zu 5.:

Eine Erweiterung des „Jobtickets“ wurde bereits mit dem Budgetbegleitgesetz 2011 umgesetzt. Seit der Veranlagung 2011 ist es möglich, dass der Arbeitgeber seine Arbeitnehmer auf der Strecke Wohnung-Arbeitsstätte mit einem öffentlichen Verkehrsmittel befördern lässt und dies zu keinem steuerpflichtigen Sachbezug führt. Voraussetzung ist jedoch, dass dem Grunde nach der Anspruch auf ein Pendlerpauschale gemäß § 16 Abs. 1 Z 6 lit. b oder c EStG 1988 beim jeweiligen Arbeitnehmer vorliegt.

Eine darüber hinaus gehende Erweiterung des „Jobtickets“ für alle Arbeitnehmer unabhängig vom Anspruch auf ein Pendlerpauschale ist aus rein budgetären Gesichtspunkten zu beurteilen. Da derzeit nur aufkommensneutrale Maßnahmen möglich sind, müsste eine entsprechende Gegenfinanzierung vorliegen. Mangels Gegenfinanzierung ist dieser Vorschlag zum gegenwärtigen Zeitpunkt abzulehnen.

Zu 6.:

Reformüberlegungen, die als Ziel die steuerliche Förderung von Massenbeförderungsmitteln im Gegensatz zum Individualverkehr im Fokus haben, finden laufend statt.

Mit freundlichen Grüßen

