

Josef Pröll  
Finanzminister

XXIV. GP.-NR

7344 /AB

18. März 2011



Frau Präsidentin  
des Nationalrates  
Mag. Barbara Prammer  
Parlament  
1017 Wien

zu 7423 /J

Wien, am 18. März 2011

GZ: BMF-310205/0008-I/4/2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 7423/J vom 20. Januar 2011 der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Kolleginnen und Kollegen beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Einleitend wird darauf hingewiesen, dass die in der Anfrage getroffene Aussage „Durch die derzeit geltenden steuerlichen Regelungen für die Kfz-Nutzung und nochmals durch ihren finanzbehördlichen Vollzug werden zahlreiche Schieflagen zulasten der Umwelt - und oft auch der Verteilungsgerechtigkeit - produziert.“ offenbar ohne Reflexion auf die zuletzt getroffenen Regelungen zur Ökologisierung des Steuerrechts getroffen worden ist. Die Ökologisierung der Normverbrauchsabgabe, die zu einer verstärkten Anschaffung umweltfreundlicher Fahrzeuge führen soll, wurde mit einer Änderung beim Bonus-Malus-System durch das Budgetbegleitgesetz 2011-2014 fortgesetzt. Das System, das mit dem Bonus-Malus-System für Partikelfilter bei Dieselfahrzeugen begonnen und mit dem Bonus-Malus-System für alle Pkw fortgesetzt wurde, wird nunmehr weiterentwickelt. Ziel der Normverbrauchsabgabe ist es, als Lenkungsabgabe zu wirken, sodass die Anschaffung eines verbrauchsärmeren und ausstoßärmeren Fahrzeuges begünstigt und die Anschaffung eines verbrauchsintensiven und ausstoßreichen Fahrzeuges steuerlich belastet wird. In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass sich diese Maßnahmen sehr positiv auswirken, sodass tatsächlich verstärkt umweltfreundlichere Pkws angeschafft werden. Die letzte Gesetzesänderung hat diesen Weg zur Förderung der Anschaffung umweltfreundlicher Fahrzeuge fortgesetzt und das Bonus-Malus-System in zwei Etappen verschärft: Die erste

---

Etappe gilt für den Zeitraum 1. Jänner 2011 bis 31. Dezember 2012 und die zweite Etappe beginnt am 1. Jänner 2013. Von diesen Maßnahmen sind alle Neuzulassungen, also sowohl Firmen- als auch Privatpersonenkraftwagen, betroffen.

Zu 1., 2. und 4. bis 6.:

Das Kriterium „Firmenwagen“ ist kein Kriterium, das in den Steuererklärungen extra angeführt ist. Daher ist die Anzahl der „Firmenwagen“ aus derartigen Datenquellen nicht ableitbar.

Zu 3.:

Dazu sind keine Daten in der Finanzverwaltung vorhanden. Eine Einteilung aller Pkw-Neuzulassungen u.a. nach Motorleistung, und CO<sup>2</sup>-Emissionen wird jedoch in den CO<sup>2</sup>-Monitoringberichten des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Zusammenhang mit der Berichtspflicht an die Europäische Union vorgenommen.

Zu 7.:

Das Ergebnis der Untersuchung ist als Resultat der bestehenden gesetzlichen Regelung, den Marktgegebenheiten und des methodischen Ansatzes zu werten. Bemerkenswert dabei ist u.a., dass die Autoren anscheinend davon ausgehen, dass für sämtliche Neuzulassungen, die kraftfahrrechtlich von „Wirtschaftsbereichen“ zugelassen sind, eine Privatnutzung unterstellt wird. Mit einem Volumen von rd. 0,6% des BIP liegt Österreich lt. Studienergebnis im Mittelfeld der untersuchten 18 EU-Staaten.

Konkrete Zahlen über Steuerausfälle können seitens des Bundesministeriums für Finanzen nicht gemacht werden, da keine entsprechenden Daten vorliegen.

Zu 8. bis 9.:

Zu diesen Fragen liegen keine konkreten Zahlen vor und eine Schätzung ist mangels vorliegender Daten seriös nicht möglich.

Zu 10.:

Die Bewertung hinsichtlich dieses Sachbezuges ist in der Verordnung zu § 15 Abs. 2 (BGBl. II 2001/416) „Verordnung über die Bewertung bestimmter Sachbezüge (Sachbezugswerteverordnung)“ geregelt. In § 4 dieser Verordnung werden die

Sachbezugswerte im Falle einer Privatnutzung des arbeitgebereigenen Kraftfahrzeuges definiert. Die dort genannten Werte wurden zuletzt mit dem BGBl. II 2004/467 (Erhöhung der Sachbezugswerte von 510 EUR auf 600 EUR bzw. 255 EUR auf 300 EUR) geändert. Diese Änderung wurde durch den damaligen Bundesminister für Finanzen unterfertigt.

#### Zu 11.:

Rechtslage bis 31. Dezember 2010:

#### Zur Verfügung gestellte Zeitkarte durch den Arbeitgeber:

Die Übergabe einer Jahresnetzkarte (z.B. ÖsterreichCard der ÖBB), die auch für Privatfahrten verwendet werden kann, stellt von vornherein einen Vorteil aus dem Dienstverhältnis dar, der mit dem üblichen Mittelpreis am Verbrauchsort (§ 15 Abs. 2 EStG 1988) anzusetzen ist. Das ist jener Wert, den jeder private Konsument für die Jahresnetzkarte zu zahlen hat. Kostenersätze des Arbeitnehmers mindern den Sachbezugswert. Kosten für allfällige berufliche Fahrten können als Werbungskosten geltend gemacht werden. Dabei können je nach Dauer der Reise und der dafür zurückgelegten Fahrten die Kosten zum jeweils günstigsten Tarif (Einzelfahrscheine, Wochen-, Monatskarte), höchstens jedoch bis zur Höhe des steuerpflichtigen Sachbezuges berücksichtigt werden.

Verbietet der Arbeitgeber die private Verwendung der Jahresnetzkarte, dann liegt nur dann kein Sachbezugswert vor, wenn dieses Verbot entsprechend kontrolliert wird (siehe Rechtsprechung zur Verwendung eines arbeitgebereigenen Kfz, LStR 2002 Rz 177). Eine derartige Kontrolle ist gegeben, wenn die Jahresnetzkarte nur für dienstliche Fahrten ausgefolgt und anschließend wieder nachweislich hinterlegt wird.

Werden bei der Bereitstellung von Netzkarten für innerstädtische Verkehrsmittel, bei denen die Einzelfahrten immer den gleichen Preis ausmachen, zumindest 25 Dienstfahrten pro Kalendermonat im Jahresdurchschnitt nachgewiesen und dafür keine Kostenersätze gezahlt, so ist kein Sachbezugswert anzusetzen. Diese Vereinfachungsregelung kann auf die Bereitstellung einer Jahresnetzkarte (z.B. ÖsterreichCard der ÖBB) nicht angewendet werden, weil bei Netzkarten für innerstädtische Verkehrsmittel die Einzelfahrten immer den gleichen Preis ausmachen, die Summe der Dienstfahrten jeweils den Wert der Jahreskarte abdeckt und die private Nutzung von untergeordneter Bedeutung ist (siehe auch LStR 2002 Rz 714). (Anmerkung: Auszug aus den Lohnsteuerrichtlinien 2002 Randziffer 222c)

Zur Verfügung gestellter Dienstwagen:

Besteht für den Arbeitnehmer die Möglichkeit, ein firmeneigenes Kfz für Privatfahrten zu benützen, dann sind als monatlicher Sachbezug 1,5% der tatsächlichen Anschaffungskosten des Kfz (einschließlich Umsatzsteuer und Normverbrauchsabgabe), maximal 600 EUR (bis Ende 2004 maximal 510 EUR) anzusetzen. Als Privatfahrten gelten auch Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte (VwGH 29. Oktober 2003, 2000/13/0028, VwGH 19. März 2008, 2006/15/0289) sowie Familienheimfahrten, ausgenommen solche, für die der Arbeitgeber bei Nichtbeistellung des Kfz einen nicht steuerbaren Kostenersatz gemäß § 26 Z 4 lit. a EStG 1988 leisten kann. (Anmerkung: Auszug aus den Lohnsteuerrichtlinien 2002 Randziffer 175)

Rechtslage ab 1. Jänner 2011:

Zur Verfügung gestellte Zeitkarte durch den Arbeitgeber:

Zur Förderung der Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel durch Arbeitnehmer wurde ab 1. Jänner 2011 im § 26 Z 5 EStG 1988 die Regelung des Werkverkehrs ausgedehnt. Der Arbeitgeber hat damit die Möglichkeit, seine Arbeitnehmer für die Strecke zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bzw. retour mit einem Massenbeförderungsmittel (öffentlichen Verkehrsmittel) befördern zu lassen, ohne dass der Vorteil aus der Beförderung beim Arbeitnehmer zu einem steuerpflichtigen Sachbezug führt. Dies betrifft jene Arbeitnehmer, die dem Grunde nach die Voraussetzungen für das Pendlerpauschale erfüllen. Wie auch bisher steht bei einer überwiegenden kostenlosen Beförderung im Werkverkehr dem Arbeitnehmer (mangels Aufwand) kein Pendlerpauschale zu.

Zur Verfügung gestellter Dienstwagen:

Siehe Ausführungen unter Rechtslage bis 31. Dezember 2010.

Zu 12.:

Grundsätzlich ist diese Frage insoweit nicht sachgerecht, als beim privat genutzten Firmen-Pkw ein Sachbezug zu versteuern ist (in Höhe eines Pauschalbetrages), wohingegen die Beförderung durch den Dienstgeber im öffentlichen Verkehr unter gewissen Voraussetzungen zur Gänze nicht steuerbar ist und damit für solche Fälle strengere Kriterien aufzustellen sind als für pauschal zu versteuernde Sachbezüge. Es ist im Grunde sachgerecht, dass der Gesetzgeber eine gänzliche Steuerbefreiung (oder nicht Steuerbarkeit) nur unter gewissen Voraussetzungen zulässt. Die Einschränkung des § 26 Z 5 EStG 1988, dass nur für jene eine

---

nicht steuerbare Beförderung durch den Dienstgeber durchgeführt werden kann, für die dem Grunde nach die Voraussetzungen für ein Pendlerpauschale zutrifft, ist auf budgetäre Gründe zurückzuführen.

Zu 13. bis 15.:

Der Verkehrsabsetzbetrag gilt Arbeitnehmern die Kosten für die Fahrten von der Wohnung zur Arbeitsstätte (Arbeitsweg) ab. Durch den Sachbezugswert, der für Arbeitnehmer anzusetzen ist, die einen Firmenwagen privat nutzen, entstehen auch für diesen Personenkreis Kosten in Form des Sachbezugswertes, der die Lohnsteuerbemessungsgrundlage erhöht. Daher ist der Ansatz des Verkehrsabsetzbetrages für diesen Personenkreis sachlich gerechtfertigt. Der Verkehrsabsetzbetrag steht sämtlichen Arbeitnehmern offen – somit auch jenen, die nur einen kurzen Fußweg zu ihrer Arbeitsstätte haben und damit auch keine Kosten anfallen. Insofern kann nicht nachvollzogen werden, wieso in den Fällen eines Sachbezuges eine Doppelsubventionierung vorliegt, da die Arbeitnehmer den Sachbezug versteuern müssen.

Zu 16.:

Der Sachbezugswert für die private Nutzung eines arbeitgebereigenen Kraftfahrzeuges wird (betragsmäßig) am Lohnzettel in der Kennziffer 210 (Bruttobezüge) dargestellt. Ein separater Ausweis ist gesetzlich nicht vorgesehen.

Zu 17. und 18.:

Zurzeit ist keine Änderung hinsichtlich des Ausweises dieses Sachbezugswertes auf dem Lohnzettel vorgesehen. Ein zusätzlicher Ausweis würde zudem eine Erhöhung des administrativen Aufwandes in der Lohnverrechnung und damit eine Kostensteigerung für die Unternehmen mit sich bringen.

Zu 19. bis 22.:

Das Pendlerpauschale gilt Arbeitnehmern die Kosten für weiter entfernte Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte (Arbeitsweg) ab. Durch den Sachbezugswert, der für Arbeitnehmer anzusetzen ist, die einen Firmenwagen privat nutzen, entstehen auch für diesen Personenkreis Kosten in Form des Sachbezugswertes, der die Lohnsteuerbemessungsgrundlage erhöht. Daher ist der Ansatz des Pendlerpauschales für diesen Personenkreis dem Grunde nach sachlich gerechtfertigt.

Zu 23. und 24.:

Derzeit sind keine Pläne zur Umgestaltung von Firmenwagen bzw. dazu in Auftrag gegebene Untersuchungen bekannt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long vertical stroke on the left side.