
9025/AB XXIV. GP

Eingelangt am 08.09.2011

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Finanzen

Anfragebeantwortung

Frau Präsidentin
des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer
Parlament
1017 Wien

Wien, am September 2011

GZ: BMF-310205/0174-I/4/2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 9061/J vom 8. Juli 2011 der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Kolleginnen und Kollegen beehre ich mich, Folgendes mitzuteilen:

Zu 1.:

Besteht für den Arbeitnehmer die Möglichkeit, ein firmeneigenes KFZ für Privatfahrten zu benutzen, sind als monatlicher Sachbezug 1,5% der tatsächlichen Anschaffungskosten (einschließlich Umsatzsteuer und Normverbrauchsabgabe), maximal 600 Euro monatlich, anzusetzen. Mit der Sachbezugsbewertung sind alle geldwerten Vorteile, die mit der Nutzung des arbeitgebereigenen KFZ üblicherweise verbunden sind, abgegolten. Die pauschale Bewertung sollte im Sinne der Verwaltungsvereinfachung beibehalten werden.

Zu 2.:

Die derzeitige Regelung verursacht durch die Unterscheidung zwischen großem und kleinem Pendlerpauschale und durch die Überwiegensregelung einen hohen administrativen Aufwand bzw. ist das Pendlerpauschale für Teilzeitkräfte zum Teil gar nicht anwendbar. Es erscheint daher sinnvoll, im Zuge einer Neuregelung ein einfach vollziehbares Pauschale vorzusehen,

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

das auch für Teilzeitkräfte Anwendung findet. Im Zuge einer Neuregelung können auch ökologische Aspekte analysiert und diskutiert werden.

Zu 3.:

Das Einkommensteuergesetz sowie arbeitsrechtliche Vorschriften (z.B. Kollektivverträge) verweisen hinsichtlich der Höhe des Kilometergeldes auf das in § 10 der Reisegebührenvorschrift geregelte amtliche Kilometergeld. Eine Änderung der Höhe des Kilometergeldes in der Reisegebührenvorschrift fällt in die Zuständigkeit des Bundeskanzleramtes.

Zu 4. und 9.:

Die unterschiedliche Besteuerung von Benzin- und Dieselmotorkraftstoff hat historische Gründe und findet sich in allen europäischen Staaten. In nahezu allen Staaten wird Diesel – in Relation zur Menge, dem spezifischen Energiegehalt und den CO₂-Emissionen – geringer besteuert als Benzin. Eine Besteuerung nach dem Energiegehalt bzw. den CO₂-Emissionen kann im europäischen Kontext weitreichende finanzielle Auswirkungen nach sich ziehen und wäre daher genau abzuwägen. Der derzeit vorliegende Richtlinienentwurf der Europäischen Kommission zur Änderung der Energiebesteuerungsrichtlinie sieht mittelfristig eine Ausrichtung der Treibstoffbesteuerung nach objektiven Kriterien (Energie- und CO₂-Gehalt) vor.

Zu 5.:

Die Mehrwertsteuerfreiheit von Flugtickets betrifft grenzüberschreitende Personenbeförderungsleistungen, während Tickets für Inlandsflüge wie jede andere inländische Personenbeförderungsleistung der Umsatzsteuer unterliegen. Eine entsprechende Steuerbefreiung für den internationalen Luftverkehr besteht auch in den anderen EU-Mitgliedstaaten sowie z.B. in der Schweiz.

Bei Einführung einer Steuerpflicht könnte nur der inländische Flugstreckenanteil der Umsatzsteuer unterworfen werden, sodass jeder Luftverkehrsunternehmer aus dem Ticketpreis den auf Österreich entfallenden Anteil herausrechnen müsste. Österreich hätte einen Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen (Mitglied)Staaten, die weiterhin von der Steuerbefreiung Gebrauch machen, was sich negativ auf den Wirtschaftsstandort Österreich auswirken würde. Überdies würde der Verwaltungsaufwand für die Finanzbehörden, insbesondere im Hinblick auf die lückenlose Erfassung aller ausländischen Luftverkehrsunternehmen, erheblich steigen. Ein ökologischer Lenkungseffekt erscheint fraglich, da eine Änderung des Konsumverhaltens nicht zu erwarten ist.

Die steuerliche Begünstigung des Flugverkehrs, die Steuerbefreiung für Kerosin, ist zudem durch internationales Recht bzw. durch EU-Recht vorgegeben und von Österreich nicht einseitig festsetzbar. Österreich hat jedoch mit dem Budgetbegleitgesetz 2011 durch die Einführung der Flugabgabe die Kostenwahrheit der Verkehrsträger im Rahmen der rechtlichen und ökonomischen Möglichkeiten weiter entwickelt.

Zu 6.:

Das öffentliche Straßen- und Schienennetz sowie die Flughäfen gehören zu den wesentlichsten Bestandteilen der staatlichen Infrastruktur und sind Grundvoraussetzung für einen funktionierenden Wirtschaftsstandort. Die Grundsteuerbefreiung für öffentliche Verkehrsflächen unterstützt demgemäß den Wirtschaftsstandort sowie die Versorgung und Mobilität der Bevölkerung.

Zu 7.:

Die angesprochene Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen beruht beispielsweise auf dem Wiener Landesgesetz „über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebene Parkeinrichtungen, Tankstellen und Abstellplätze für Fahrräder in Wien (Wiener Garagengesetz 2008 – WGarG 2008)“, Wr. LGBl. Nr. 34/2009, geändert mit Landesgesetz LGBl. Nr. 46/2010, und fällt somit nicht in die Kompetenz des Bundes.

Zu 8.:

Die Einführung des CO₂-Bonus-Malus-Systems hat sich bei der Normverbrauchsabgabe bewährt. Deshalb wurde mit dem Budgetbegleitgesetz 2011 dieses System in weiteren zwei Schritten (März 2011 und Jänner 2013) weiter entwickelt. Das Bonus-Malus-System in Abhängigkeit von den CO₂-Emissionen hat dabei die Begünstigung von Dieselfahrzeugen durch die Grundformel gemildert und der NO_x-Bonus begünstigt de facto Benzinfahrzeuge. Insofern ist die Schiefelage substantiell abgemildert.

Eine Anhebung der Deckelung in der Grundformel lässt zwar nur eine geringe Lenkungswirkung erwarten, da die Nachfragereaktionen in diesem Preis- und Verbrauchssegment als gering anzunehmen sind, ist jedoch unter steuersystematischen Gesichtspunkten zu analysieren.

Selbstverständlich haben die derzeitigen Malus-Grenzwerte signifikante Lenkungswirkungen, auch wenn die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Fahrzeuge unter diesen Grenzen liegen. So sind derzeit noch rd. 15% aller Fahrzeuge vom CO₂-Malus von 160 Gramm erfasst.

Mit der Absenkung der Malus-Grenze auf 150 Gramm im nächsten Schritt wird ein weiteres wesentliches Fahrzeugelement durch den Malus erfasst werden.

Zu 10. und 11.:

Für diese Bereiche ist die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig. (Ergänzend wird zu Frage 11. angemerkt, dass seit dem Bundesstraßenübertragungsgesetz 2002 Angelegenheiten der ehemaligen Bundesstraßen B in die Kompetenz der Länder fallen.)

Zu 12. und 13.:

Die Höhe des Verkehrsabsetzbetrages ist noch immer angemessen, da bei einer 50%igen Steuerbelastung Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte von 582 Euro (= 291x2) im Jahr abgegolten werden. Beispielsweise kostet in Wien die Jahreskarte 449 Euro im Jahr. Bei einer 50%igen-Steuerbelastung wirken sich die Aufwendungen für die Jahreskarte mit 224,50 Euro steuerlich aus. Diese Aufwendungen finden im Verkehrsabsetz-betrag von 291 Euro Deckung. Eine Erhöhung des Verkehrsabsetzbetrages ist nicht geplant.

Zu 14. und 15.:

Konkrete Maßnahmen und Gesetzesinitiativen in den angesprochenen Themenbereichen fallen in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie.

Zu 16.:

Das Abgabenrecht wurde bereits in der Vergangenheit stärker nach ökologischen Kriterien ausgerichtet. Die Erhöhungen der Mineralölsteuer 2007 und 2011, die Einführung des Bonus-Malus-Systems bei der Normverbrauchsabgabe im Jahr 2008 und dessen Weiterentwicklung 2010 und durch das Budgetbegleitgesetz (2011 und 2013), die Straffung der Energieabgabenvergütung und die Einführung der Flugabgabe (2011) sind nur jüngste Beispiele dafür, dass das Steuerrecht dem ökologischen Gedanken hohe Bedeutung schenkt.

Mit freundlichen Grüßen