

„Mobilitätspauschale“

Fairer und treffsicherer Kostenersatz für Pendler

Status quo

In Österreich gilt für die Einkommensteuer – und somit auch für die Lohnsteuer – u.a. das sogenannte Nettoprinzip. Demnach darf nur jenes Einkommen besteuert werden, das sich nach Abzug aller Ausgaben ergibt, die zur Erzielung des Einkommens dienen.¹ Zu diesen Kosten gehören auch jene, die nötig sind um die Strecke zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zurückzulegen. Im Gegensatz zu Selbständigen, die Fahrtkosten zwischen Wohnung und dem Betrieb in voller Höhe als Betriebsausgabe ansetzen können, kommt es bei Arbeitnehmern zu einer Pauschalierung durch den Verkehrsabsetzbetrag und einer etwaigen Pendlerpauschale (inkl. Pendlereuro). Während der Verkehrsabsetzbetrag in der Regel automatisch vom Dienstgeber berücksichtigt wird, muss die Pendlerpauschale (inkl. Pendlereuro) beantragt werden. Die Höhe der Pendlerpauschale richtet sich nach der Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsstätte sowie der Tatsache, ob öffentliche Verkehrsmittel zumutbar genutzt werden könn(t)en. Der Anspruch auf Pendlerpauschale und deren Höhe kann seit 2014 einfach und objektiv über den – vom ÖAMTC geforderten – Pendlerrechner

¹ Doralt, Ruppe, Steuerrecht 2015/2016

ermittelt werden. Ob man den Weg in die Arbeit schlussendlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Auto, dem Fahrrad etc. oder Kombinationen daraus zurücklegt, ist für die Höhe der Pendlerpauschale (inkl. Pendlereuro) und den Verkehrsabsatzbetrag unerheblich.

1. Verkehrsabsetzbetrag (VAB)

Arbeitnehmern werden die Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte grundsätzlich durch den Verkehrsabsetzbetrag (VAB), in der Höhe von 400 Euro pro Jahr, pauschal abgegolten. [Obwohl, das kaum jemandem bewusst ist, werden damit bereits jetzt für den überwiegenden Teil der Arbeitnehmer die Kosten eines 365 Euro-Jahrestickets von der öffentlichen Hand mehr als abgegolten.]

Die Höhe des VAB richtete sich bei dessen Einführung dezidiert nach den durchschnittlichen Kosten der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs². Dennoch steht er sämtlichen Arbeitnehmern zu, unabhängig davon, ob öffentliche Verkehrsmittel überhaupt zur Verfügung stehen und ungeachtet dessen, ob diese genutzt werden. Der VAB wird in der Regel von der zu zahlenden Lohnsteuer automatisch³ abgezogen. Sind öffentliche Verkehrsmittel nicht zumutbar zu nutzen oder gar nicht erst vorhanden bzw. größere Entfernungen zurückzulegen, kann zusätzlich eine Pendlerpauschale zustehen.

Da Pendler mit geringem Einkommen durch die Ausgestaltung der Pendlerpauschale als Steuerfreibetrag benachteiligt sind, gibt es für sie einen höheren VAB und eine höhere Deckelungen bei der Rückerstattung von Sozialversicherungsbeiträgen. Letzteres kommt einer Negativsteuer gleich.⁴

² ErIRV EStG 1988

³ Ausnahme: Bei Grenzgängern erfolgt der Abzug erst im Rahmen der Arbeitnehmerveranlagung

⁴ Pendler mit geringem Einkommen bekommen einen erhöhten VAB, fallweise auch einen Zuschlag, der die zu zahlende Einkommensteuer reduziert. Bei einer Einkommensteuer unter Null werden 50% der Werbungskosten (SV-Rückerstattung), maximal aber 800 Euro, rückerstattet.

Statistik⁵:

Verkehrsabsatzbetrag:

- ~3 Mio. Bezicher (2017 geschätzt)
- ~1,2 Mrd. Euro p.a. Mindereinnahmen für öffentliche Hand (2017 geschätzt)

Negativsteuer (SV-Rückerstattung), wenn VAB in Anspruch genommen:

- ~1 Mio. Bezicher
- 363 Mio. Euro p.a. Mindereinnahmen der öffentlichen Hand (2017)

⁵ Datenquelle Statistik Austria; eigene Schätzungen

2. Pendlerpauschale (PP)

In Österreich darf nur jenes Einkommen besteuert werden, das sich nach Abzug aller Ausgaben, die zur Erzielung des Einkommens dienen, ergibt. Grundsätzlich sind die Kosten für den Arbeitsweg pauschal über den Verkehrsabsatzbetrag abgegolten. Um jedoch den höheren Kosten eines langen Arbeitsweges und/oder der Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel Rechnung zu tragen, kann eine Pendlerpauschale zustehen. Die Höhe der Pendlerpauschale richtet sich nach der Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsstätte sowie der Tatsache, ob öffentliche Verkehrsmittel zumutbar genutzt werden könn(t)en. Die kleine Pendlerpauschale soll die höheren Ausgaben für einen längeren Arbeitsweg abgelten. Die große Pendlerpauschale trägt den höheren Fahrtkosten Rechnung, die jenen Pendlern entstehen, für die (noch) keine zumutbar nutzbaren öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt werden. Wie man aber schlussendlich in die Arbeit fährt, ist für den Erhalt der Pendlerpauschale ebenso nebensächlich, wie die tatsächlichen Kosten die dabei entstehen.

Derzeitige Berücksichtigung der Mehrkosten von Pendlern:

- **Nach Entfernungskategorien:**

Die Höhe der PP richtet sich nach Entfernungskategorien und wird ab 2 (große PP) bzw. 20 Kilometern (kleine PP) gewährt:

- **Ein Kilometer mehr oder weniger** kann bei einem mittleren Einkommen über eine zusätzliche effektive Entlastung von **mehreren Hundert Euro** entscheiden.⁶
 - 388 Euro bei der großen PP (inkl. Pendlereuro)
 - 233 Euro bei der kleinen PP (inkl. Pendlereuro)
- Durch die aktuellen Entfernungskategorien, **variiert die effektive Entlastung** je Kilometer durch die PP (inkl. Pendlereuro) bei einem mittleren Einkommen **erheblich**.⁷
 - 2-15 Cent je Kilometer bei der großen PP (inkl. Pendlereuro); zum Vergleich: das amtliche Kilometergeld für die Nutzung eines privaten Pkw liegt bei 42 Cent je Kilometer.
 - 2-3 Cent je Kilometer bei der kleinen PP (inkl. Pendlereuro)
- Die Entlastung durch den **Pendlereuro** (2 Euro je Kilometer einfache Entfernung) wird **kilometergenau** berechnet. und entspricht bei einer Vollzeitanstellung⁸ einem Kostenersatz von 0,44 Cent je Kilometer.

- **Einkommensabhängig**

Die PP vermindert das zu versteuernde Einkommen. Der effektive Kostenersatz ist daher abhängig vom anzuwendenden Lohnsteuersatz – dementsprechend ist die Entlastung umso höher, je höher das Einkommen

⁶ Bruttojahresgehalts von 42.448 Euro (Mittleres Jahreseinkommen für unselbständig Vollzeitbeschäftigte, (exkl. Lehrlinge) im Jahr 2018); große PP: 21 statt 20 Kilometer, kleine PP 41 statt 40 Kilometer.

⁷ Unter Annahme eines Bruttojahresgehalts von 42.448Euro (Mittleres Jahreseinkommen unselbständig Vollzeitbeschäftigte (exkl. Lehrlinge) im Jahr 2018) und 45 Arbeitswochen à 5 Tage;

⁸ 45 Arbeitswochen à 5 Tage

ist. Durch die Einkommensabhängigkeit macht der jährliche Kostenersatz, für einen Vollzeitbeschäftigten mit einem Bruttojahreseinkommen von 60.000 Euro, um bis zu 624 Euro mehr aus, als für jemanden mit einem Bruttojahreseinkommen von 25.000 Euro. Der Pendlereuro ist hingegen einkommensunabhängig.

Seit 2013 werden – wie vom ÖAMTC gefordert – auch die Mehrkosten von pendelnden Teilzeitbeschäftigte, die zumindest 4 Tage im Kalendermonat in die Arbeit fahren, durch eine Aliquotierung der PP (und des Pendlereuros) berücksichtigt.

- **Nach Zumutbarkeit/Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel:**

Ist die Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln laut Pendlerverordnung bzw. Pendlerrechner unzumutbar, so steht die große PP zu, ansonsten die kleine PP. Welches Verkehrsmittel und welche Strecke tatsächlich gewählt wird ist allerdings unerheblich für die Höhe der PP.

Wann ist die Nutzung des öffentlichen Verkehrs lt. Pendlerverordnung unzumutbar?

- **Unzumutbarkeit liegt jedenfalls vor, wenn:**
 - kein öffentliches Verkehrsmittel, für zumindest die Hälfte der Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, zur Verfügung steht
 - im Behindertenpass eine Eintragung über die Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel besteht, oder ein Ausweis gemäß § 29b Straßenverkehrsordnung 1960 vorliegt (bzw. eine Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer wegen Behinderung vorliegt).

- **Unzumutbarkeit liegt darüber hinaus vor, wenn:**
 - man mit den öffentlichen Verkehrsmitteln mehr als 120 Minuten für die einfache Wegstrecke braucht.
 - bei einer Öffi-Fahrdauer, von mehr als 60 Minuten, die „entfernungsabhängige Höchstdauer“ überschritten wird. Diese errechnet sich aus 60 Minuten zuzüglich einer Minute je angefangenen Kilometer Entfernung, beträgt aber maximal 120 Minuten.
 - Bis 60 Minuten Zeitdauer ist die Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln (jedenfalls) zumutbar.

Ob die Benützung des öffentlichen Verkehrs im Einzelfall zumutbar ist, wird einfach und objektiv über den Pendlerrechner, der das österreichische Wegenetz und die Fahrplandaten der Verkehrsbetriebe enthält, ermittelt. Dabei wird auch die Länge der Wegstrecke zwischen Wohnung und Arbeitsstätte erhoben, die für die Höhe der PP maßgeblich ist.

Statistik:

Anzahl PP-Bezieher 2017 (Stand Nov. 2019)⁹:

- Insgesamt ~1,4 Millionen Personen
 - kleine PP: ~250.000 Personen
 - große PP: ~770.000 Personen
 - nicht zuordenbar: ~370.000 Personen

Mindereinnahmen der öffentlichen Hand durch Pendlerpauschale und Pendlereuro:

- ~600 Mio.¹⁰ Euro p.a.
 - In Anspruch genommen werden zwar ~1,4 Mrd.¹¹ Euro an PP, da die PP jedoch das zu versteuernde Einkommen reduziert, machen die tatsächlichen Mindereinnahmen weniger als die Hälfte der in Anspruch genommenen Summe aus.

⁹ Anfragebeantwortung des BMF: BMF-310205/0159-GS/VB/2019; Stand Nov. 2019

¹⁰ BMF (2019) Förderungsbericht 2018

¹¹ Anfragebeantwortung des BMF: BMF-310205/0159-GS/VB/2019; Stand Nov. 2019

Vorschlag ÖAMTC-Mobilitätspauschale

1. **Einkommensunabhängige Ausgestaltung:** Für die Abgeltung der Kosten entsprechend des Arbeitsweges, sollten nicht die Lohnsteuerklassen und somit auch nicht das Einkommen maßgeblich sein, sondern ausschließlich die Kosten, die durch den Arbeitsweg entstehen.
2. **Kilometergenaue Abgeltung** der Fahrtkosten auf Basis der durch den Pendlerrechner ermittelten Strecke zur Arbeit.
3. **Anpassung der Unzumutbarkeitskriterien** (für die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs) an die Lebensrealität der Menschen
4. Individuelle **Antragsstellung für Pendlerentlastung über den Pendlerrechner:** Die Informationen über die Wegstrecken aus dem Pendlerrechner werden lediglich als Ausdruck den Anträgen auf Entlastung beigelegt, eine elektronische Gesamterfassung findet nicht statt. Würde auch die Beantragung der Pendlerentlastung über diesen Rechner abgewickelt werden, stünde binnen kürzester Zeit umfangreiches Datenmaterial in elektronischer Form über Pendlerströme (täglich nachgefragte Wegstrecken und Abfahrtszeiten) zur Verfügung. Das wäre eine äußerst hilfreiche Grundlage für die bedarfsgerechte Planung des öffentlichen Verkehrs in Österreich.
5. Für (Teil-)Strecken, auf denen kein öffentliches Verkehrsmittel genutzt werden kann, soll ein pauschaler **erhöhter Kilometersatz** gelten, um den höheren Kosten des motorisierten Individualverkehrs (**MIV**) Rechnung zu tragen¹².

¹² Die Kilometerkosten eines Pendlers vom Bhf. Mödling nach Wien-Mitte betragen bei 45 Arbeitswochen à 5 Tage mit dem öffentlichen Verkehr rund 7 Cent je Kilometer (Stichtag: 02.01.2020); mit dem Pkw wären es gemäß dem aktuellen Kilometergeldsatz 42 Cent (entspricht Kilometerkosten eines VW Golf bei 15.000 km p.a. und 6 Jahren Behaltdauer, siehe www.oeamtc.at/autoinfo)

- Es ist auf eine optimale Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel abzustellen: Daher sind nur jene MIV-Kilometer mit einem höheren Kilometersatz zu entlasten, die nicht vermieden werden können.
 - In Hinblick auf die aktuelle Differenzierung zwischen der großen und kleinen PP, würde ein einheitlicher Kilometersatz enorme finanzielle Verwerfungen für die Pendler mit sich bringen.
 - Bei einem differenzierten Kilometersatz besteht für die öffentliche Hand das finanzielle Interesse, das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln weiter auszubauen.
6. Vereinfachung durch **Zusammenlegung/Verschmelzung von PP und VAB**.
Der VAB soll weiterhin als Sockelbetrag einer Mobilitätspauschale bestehen bleiben. Darüber hinaus ist eine laufende Valorisierung des VAB und der PP aufgrund der Inflation notwendig.

Zielvorstellung

Die Mobilitätspauschale ist „treffsicher“: Die kilometergenaue Entlastung, wie mittels Pendlereuro, sollte weiter ausgebaut werden. Darüber hinaus sollten höhere Kilometersätze für jene (Teil-)Strecken, auf denen kein öffentliches Verkehrsmittel genutzt werden kann, eine zielgerichtete Entlastung ermöglichen.

Die Mobilitätspauschale ist „ökologisch“: Es würden nur jene MIV-Kilometer mit einem höheren Kilometersatz unterstützt, die nicht vermieden werden können. Zudem steigt damit der Druck auf die öffentliche Hand, die Eingaben in den Pendlerrechner nutzen, um das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln zielgerichtet im Sinne der Pendler auszubauen.

Die Mobilitätspauschale ist „fair“: Die Kilometersätze wären, abhängig von der Zumutbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel, für alle Pendler gleich.

(Stand: 19.02.2020)