

Pendlerhilfe

ersetzt Pendlerbonus

Pendlerhilfe statt Verkehrsabsetzbetrag/Pendlerbonus/Pendlereuro

Vorweg eine Zieldefinition:

- 1. Für den Weg von und zur Arbeit sollen vermehrt öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden.**
- 2. Die Pendlerhilfe soll weitgehend aufkommensneutral mit den diversen derzeit geltenden Boni gestaltet werden.**
- 3. Es sollen nur jene Personen eine Pendlerhilfe erhalten, die sie wirklich brauchen.**
- 4. Der begünstigte Personenkreis soll dadurch einen höheren Zuschuss erhalten als bisher.**

Das Wording dazu:

Ottolie Normalverbraucherin (Otto ist selbstverständlich mitgemeint) soll mehr bekommen, als bisher.

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, die **Pendlerhilfe nach der öffentlich zurückgelegten Wegstrecke (ab 20km) zu bemessen**. Für kurze Arbeitswege (unter 20km) steht im Normalfall keine Pendlerhilfe zu - diese Wege können zu Fuß oder mit Zweirädern bewältigt werden. Ausnahme: Behinderten egal, wie sie den Arbeitsweg bewältigen (Leichtfahrzeug / Rollstuhl / Fahrtendienst), steht die Pendlerhilfe zu.

Weiters soll die Pendlerhilfe nur jenem Personenkreis zukommen, für die Preisunterschiede relevant sind. Personen, für die Bequemlichkeit Vorrang hat - und die sich auch einen Mehraufwand leisten können - bedürfen keiner Unterstützung. Die Pendlerhilfe soll daher nur dem Personenkreis der **untersten drei Steuer-Tarifstufen** zukommen, wobei eine Staffelung in der Höhe durchaus angebracht ist. Die Staffelung soll nicht ganz kongruent mit den Steuertarifstufen sein, damit das Überschreiten einer Tarifstufe nicht auch noch den Verlust der Pendlerhilfe zur Folge hat.

Die Pendlerhilfe wird in Form eines Zuschusses zu einer personenbezogenen "Streckenkarte" gewährt und keinesfalls als Abzugsposten bei der Lohn-/ Einkommensteuer. Dazu müssten die Verkehrsanbieter (ÖBB, Privatbahnen, Verkehrsverbände, Busunternehmer...) ein entsprechendes Ticket (elektronisch oder im Scheckkartenformat) anbieten.

Der Antrag auf eine Pendlerhilfe wäre bürokratiesparend beim zuständigen Wohnsitzfinanzamt zu stellen, wobei zwischen Tagespendler und Wochenpendler unterschieden wird. Die Wegstrecke und die Ticketkosten für ein Normalticket (günstigster aktuell gültiger Tarif) werden vom Pendler im Antragsformular eingetragen. Für die Richtigkeit der Einreichung gilt das bei der Arbeitnehmerveranlagung übliche Verfahren.

Das Finanzamt berechnet auf Basis des aktuellen Erlasses die zustehende Pendlerhilfe. Das ist ein fix festgelegter Prozentsatz - allenfalls auch der gesamte - Ticketpreis. Der Bescheid des Finanzamts kann beim Verkehrsunternehmen an "zahlungs statt" gegen ein vergünstigtes Ticket eingelöst werden. Wird die Fahrt durch mehrere Unternehmen durchgeführt, wird der

Bescheid beim Betreiber der längsten Strecke eingereicht, der sich allenfalls um eine Weiterverrechnung mit den anderen Verkehrsunternehmen kümmern muss.

Beim Betreiber des Verkehrsunternehmens können die gesammelten Bescheide eine Steuergutschrift bilden.

Alternativ kann der Bescheid auch beim Kauf eines Klimatickets (1-2-3 -Ticket) oder einer Jahreskarte eines Verkehrsverbundes eingesetzt werden.

Eine Barauszahlung der Pendlerhilfe an Pendler ist nur in diesen Ausnahmefällen möglich:

- Ausnahme 1: Kein Massenverkehrsmittel verfügbar oder Arbeitsbeginn/Arbeitsende außerhalb der Betriebszeit der öffentlichen Verkehrsmittel.
- Ausnahme 2: Behinderung - Ausweis gemäß § 29b Straßenverkehrsordnung oder Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer wegen Behinderung. Pendlerhilfe kann für Behinderte auch bei Distanzen unter 20 km zur Anwendung kommen. Die Barauszahlung ist auch bei Benutzung eines Leichtfahrzeuges / eines (elektrischen) Rollstuhls / eines Fahrtendienstes zulässig.
- Ausnahme 3: lange Anfahrtszeit oder unzumutbare Fahrtdauer (mehr als 120 Minuten).
- Ausnahme 4 [fakultativ]: Benutzung eines vollelektrisch betriebenen Fahrzeugs. Diese Ausnahme kann erst gelten, wenn bis dahin die Ankaufförderungsaktionen für E-Kfz abgeschafft wurden. Das System wird allerdings komplexer und bringt zusätzlichen Verwaltungsaufwand (Überprüfung, Mehrfachnutzung, Fahrzeugwechsel...), weswegen diese Ausnahme wohlüberlegt sein soll.

Anmerkung: Hybridfahrzeuge sind nicht vollelektrisch, gelten daher wie Verbrenner. Wasserstoffantrieb wäre auch ok (Wasserstoff ist dzt. allerdings noch zu teuer - keine Anträge zu erwarten).

- Ausnahme 5: Die Pendlerhilfe übersteigt den Preis eines Klimatickets - der Differenzbetrag wird bar ausbezahlt.

In allen Ausnahmefällen ist die Berechnungsbasis der Pendlerhilfe die (fiktive) mit den Öffis zurückzulegende Wegstrecke.

Erforderliche Berechnungen zur Pendlerhilfe:

Fiskalische Auswirkungen des Pendlerpauschales = Verfügbare Summe für Pendlerhilfe.

Anzahl der Steuerpflichtigen der untersten drei Tarifstufen.

Berechnung der durchschnittlichen Pendlerhilfe pro Person durch Division.

Schätzung der derzeit für den Arbeitsweg durchschnittlich zurückgelegten Strecke pro Person.

Daraus ergibt sich ein Richtwert für die Berechnung des Ermäßigungs-Prozentsatzes vom Ticketpreis.

Ein weiterer Richtwert mögen die Mindereinnahmen für die Inanspruchnahme der bisherigen Steuerabsetzposten für Verkehrsabsetzbetrag / Pendlerbonus / Pendlereuro sein.

Anmerkung:

Die Streckenkarte ist ganzjährig an allen Tagen gültig. Freizeitfahrten auf der beantragten Strecke sind durchaus möglich, sie werden nur bei Tagespendlern anfallen und nur wenig genutzt - eine vernachlässigbare Größe. Bei Wochenpendlern ist die Pendlerhilfe auf zwei Fahrten pro Woche begrenzt. Eine Freizeitnutzung wäre möglich, ginge zu Lasten des Verkehrsunternehmens. Man kann davon ausgehen, dass diese ohnehin kaum genutzt werden wird. In der Praxis wird, um die Steuergutschrift zu lukrieren, wahrscheinlich meist das Klimaticket genutzt.

Steuerabsetzposten teurer oder billiger als Pendlerhilfe?
 Mangels Daten über Mindereinnahmen des Finanzamts kann dies nicht wirklich abgeschätzt werden. Daher: Zuerst Errechnung der Einnahmenminderung durch das Finanzministerium, danach Bestimmung der Höhe der Pendlerhilfe.

Die Wirkungen der Steuerabschreibungen auf Pendler mögen an diesem willkürlichen Beispiel abgeschätzt werden:

Lohnsteuerpflichtiger Arbeitnehmer pendelt aus dem Burgenland nach Wien (Oslip - Wien Floridsdorf)

Die einfache Wegstrecke sind 63 km, sohin steht ihm das große Pendlerpauschale zu.

Das sind 306 EURO monatlich bzw. 3672 EURO jährlich, die von der Lohnsteuerbemessungsgrundlage in Abzug gebracht werden können.

Dazu kommen noch der "Pendlereuro" 2x 60km =120 EURO und der "Verkehrsabsetzbetrag" von 421 EURO, die ebenfalls die Lohnsteuer verringern.

| Einsparungspotential | | | | | | |
|---|--|--------------|--------------|--------------------------------|---------------------------------------|-----------|
| großes Pendlerpauschale+Pendler-Euro+Verkehrsabsetzbetrag | | | | | | |
| | Beispiel: Tagespendler Burgenland-Wien | | | | | |
| | großes Pendlerpauschale | | 3.672 | | | |
| | Pendler-Euro | | 120 | | | |
| | Verkehrsabsetzbetrag | | 421 | | | |
| | | | 4.213 | | | |
| Monats-Einkommen | Jahres-Einkommen | Jahressteuer | Pauschale | Einkommen nach Abzug Pauschale | Jahressteuer Pauschale Berücksichtigt | Ersparnis |
| 2.000 | 28.000 | 1.493 | 4.213 | 23.787 | 813 | 680 |
| 3.000 | 42.000 | 4.392 | 4.213 | 37.787 | 3.475 | 917 |
| 4.000 | 56.000 | 8.219 | 4.213 | 51.787 | 6.977 | 1.242 |
| 5.000 | 70.000 | 12.347 | 4.213 | 65.787 | 11.105 | 1.242 |
| 10.000 | 140.000 | 40.207 | 4.213 | 135.787 | 38.366 | 1.841 |

Aus dieser Tabelle ist ersichtlich, dass der Durchschnittsarbeitnehmer (Medianeinkommen dzt. bei ca. 2600 EURO monatlich) wenig profitiert. Je höher das Einkommen, desto höher die Ersparnis.

- Im Vergleich dazu: 12 ÖBB-Monatskarten à 143,6 = 1723,20 (bei ganzjähriger Beschäftigung ohnehin zu teuer)
- Klimaticket Österreich: € 1.095,- pro Jahr
- VOR KlimaTicket Metropolregion: 860 € pro Jahr (passend für den Burgenland-Wien-Pendler).

Schlussfolgerung: Dem Durchschnittsverdiener könnte wohl der gesamte Öffipreis (als Gutschrift fürs Klimaticket) abgegolten werden, ohne dass der Staat wesentliche Einbußen erleidet.

Für die persönliche Entscheidung der Wahl des Verkehrsmittels sind wohl die Fahrzeiten nicht unwesentlich:

- Fahrzeit öffentlich 130 Minuten je Strecke
- Fahrzeit Pkw 50 Minuten je Strecke

Derzeit spielt die Auswahl des Verkehrsmittels bei der Bezuschussung des Arbeitsweges keinerlei Rolle. Ehrlicherweise muss man feststellen, dass auch eine Bindung an den Kauf einer Fahrkarte vorerst eine untergeordnete Bedeutung für die Auswahl haben wird. Es bedarf einer

Werbekampagne, um die Vorzüge der Bahn (in diesem Fall beispielsweise *Zeitung lesen* oder *E-Mail checken* während der Bahnfahrt) zu promoten. Anders ist dies bei kurzen Strecken oder wenn mit Beeinträchtigungen (Stau, Parkplatzsuche, Parkplatzkosten) gerechnet werden muss.

Die Bindung der Pendlerhilfe an einen Ticketkauf bewegt sicher ein Zuwenden zum öffentlichen Verkehr. Personen, die es gewohnt waren, alle Wege mit dem Pkw zurückzulegen, werden möglicherweise ein Klimaticket kaufen und dieses für Freizeitfahrten mit Bahn/Bus nutzen. So werden sie möglicherweise auch die Vorzüge der Bahn kennenlernen...

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Umstellung von Pendlerbonus auf Pendlerhilfe einen wesentlicher Beitrag zur Steuergerechtigkeit darstellt. Die Wahl des Verkehrsmittels kann mit einer Zahlung (egal welcher Art) kaum beeinflusst werden.