

## VORBLATT

### **Problem:**

Das Pendlerpauschale kommt derzeit nur für Arbeitnehmer, die an mindestens elf Tagen im Kalendermonat die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zurücklegen, zur Anwendung. Teilzeitkräfte, die nur an einem Tag oder an zwei Tagen in der Woche arbeiten, haben keinen Anspruch auf das Pendlerpauschale. Weiters sind Pendler auf Grund der erhöhten Kostenbelastung massiv belastet.

Das Jobticket steht momentan nur Arbeitnehmern zu, die Anspruch auf Pendlerpauschale haben.

### **Ziel/Inhalt:**

Das Pendlerpauschale soll auch für teilzeitbeschäftigte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aliquot zur Anwendung kommen. Der Pendlereuro und der Pendlerausgleichsbetrag sollen neu eingeführt werden. Zudem soll der Pendlerzuschlag erhöht werden.

Arbeitgeber sollen auch Arbeitnehmern ohne Anspruch auf Pendlerpauschale steuerfrei ein Jobticket zur Verfügung stellen können.

### **Alternativen:**

Keine.

### **Auswirkungen des Regelungsvorhabens:**

#### **– Finanzielle Auswirkungen:**

Durch die Änderungen werden Personalmehraufwendungen in Höhe von 258.000 Euro erwartet.

Für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen ist mit zusätzlichen IT-Projektkosten in Höhe von 10.000 Euro zu rechnen.

#### **– Auswirkungen auf das Abgabenaufkommen:**

Die Erweiterung des Pendlerpauschales auf Teilzeitkräfte, die Erhöhung des Pendlerzuschlags, die Einführung des neuen Pendlereuros und des Pendlerausgleichsbetrages führen unter Berücksichtigung der Streichung des Pendlerpauschales für Arbeitnehmer, die ihren Dienstwagen privat nutzen können, zu einem Minderaufkommen in Höhe von rund 90 Mio. Euro pro Jahr.

Die Ausweitung des Jobtickets führt 2013 zu einem Minderaufkommen in Höhe von rund 50 Mio. Euro. In den Folgejahren kann durch eine vermehrte Inanspruchnahme mit einer Kostensteigerung von jeweils 20 Mio. Euro pro Jahr gerechnet werden.

#### **– Abgabenaufkommen verteilt auf die Gebietskörperschaften:**

Aus dem geschätzten Abgabenaufkommen ergeben sich folgende Auswirkungen auf die Ertragsanteile und aufkommensabhängige Transfers der Gebietskörperschaften (in Mio. Euro):

	2013	2014	2015	2016
Bund	-93,3	-106,6	-120,0	-133,3
Länder	-30,2	-34,5	-38,8	-43,1
Gemeinden	-16,5	-18,9	-21,2	-23,6
Summe	-140,0	-160,0	-180,0	-200,0

#### **– Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:**

Mit dem vorgeschlagenen Maßnahmenpaket werden pendelnde Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, insbesondere Geringverdienerinnen und Geringverdiener, hinsichtlich ihrer Mobilitätskosten entlastet. Damit werden Bewohnerinnen und Bewohner von Gebieten abseits von Ballungsräumen - die grundsätzlich ein höheres Beschäftigungspotential als die Peripherieregionen aufweisen - in ihren Teilnahmemöglichkeiten am Arbeitsmarkt gestärkt. Insgesamt wird daher der Standort über ein gesamtwirtschaftlich mobileres Arbeitsangebot aufgewertet und ein positiver, nicht quantifizierbarer Beschäftigungsimpuls erzielt.

#### **– Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen und Bürger/innen gem. § 14a BHG:**

Durch die vorgeschlagenen Änderungen entsteht voraussichtlich eine Erhöhung der Verwaltungskosten für Unternehmen in der Höhe von 210 000 Euro und ein Mehraufwand für BürgerInnen im Ausmaß von etwa 4 000 Stunden.

Durch die Neuregelung wird der Kreis der Anspruchsberechtigten erweitert. Anstelle von 11 Tagen im Kalendermonat reichen bereits vier Tage aus, um einen Anspruch auf das Pendlerpauschale zu begründen. Dies führt zu einer geringfügigen Erhöhung der Gesamtverwaltungskosten. Die vorgesehene Bereitstellung eines Entfernungsrechners auf der Internetseite des BMF soll jedoch zu einer Entlastung aller Antragstellenden führen, da damit die Ermittlung der Entfernung einfacher und transparenter erfolgen kann.

Mit dem Wegfall des Pendlerpauschales bei Firmenfahrzeugen entfallen auch die Erklärungen gegenüber dem Arbeitgeber. Die Einführung des Pendlereuros sollte weder bei Unternehmen noch bei BürgerInnen zu laufenden zusätzlichen Verwaltungskosten führen, denn die Erfassung wird mit den bisherigen Anträgen erfolgen. Es ist jedoch mit Umstellungsaufwendungen für Unternehmen bei der Einführung sowie für 2013 mit einmalig mehr Erklärungen zur Inanspruchnahme des Pendlerpauschales durch Teilzeitkräfte zu rechnen.

**Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:**

Durch die Ausweitung des Jobtickets auf Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, denen kein Pendlerpauschale zusteht, soll der Umstieg vom Pkw auf umweltfreundliche öffentliche Verkehrsmittel gefördert werden.

**– Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:**

Keine.

**– Geschlechtsspezifische Auswirkungen:**

Von der Ausweitung der Pendlerpauschale auf Teilzeitkräfte profitieren insbesondere Frauen, da überwiegend Frauen Beschäftigungsverhältnisse auf Teilzeitbasis haben.

**Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:**

Die vorgeschlagenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich von Rechtsvorschriften der Europäischen Union und sind mit diesen vereinbar.

**Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Keine.

## Erläuterungen

### I. Allgemeiner Teil

#### **Hauptgesichtspunkte für die Änderungen im Einkommensteuergesetz 1988:**

Die Pendlerförderung soll ausgeweitet werden. Das Pendlerpauschale soll anteilig auch für teilzeitbeschäftigte Arbeitnehmer zur Anwendung kommen. Pendlern soll zusätzlich zur Pendlerpauschale der Pendlereuro, der abhängig von der Entfernung zum Arbeitsplatz ist und als Absetzbetrag ausgestaltet ist, zur Verfügung stehen. Für Pendler mit niedrigem Einkommen, die nicht der Einkommensteuer unterliegen, soll die Negativsteuer angehoben werden. Pendlern, die einer Einkommensteuer bis maximal 290 Euro unterliegen, soll ein Pendlerausgleichsbetrag zustehen. Weiters soll das Jobticket auch Arbeitnehmern ohne Anspruch auf Pendlerpauschale vom Arbeitgeber steuerfrei zur Verfügung gestellt werden können.

#### **Auswirkungen auf das Abgabenaufkommen:**

Die Erweiterung des Pendlerpauschales auf Teilzeitkräfte, die Erhöhung des Pendlerzuschlags, die Einführung des neuen Pendlereuros und des Pendlerausgleichsbetrages führen unter Berücksichtigung der Streichung des Pendlerpauschales für Arbeitnehmer, die ihren Dienstwagen privat nutzen können, zu einem Minderaufkommen in Höhe von rund 90 Mio. Euro pro Jahr.

Die Ausweitung des Jobtickets führt 2013 zu einem Minderaufkommen in Höhe von rund 50 Mio. Euro. In den Folgejahren kann durch eine vermehrte Inanspruchnahme mit einer Kostensteigerung von jeweils 20 Mio. Euro pro Jahr gerechnet werden.

#### **Abgabenaufkommen verteilt auf die Gebietskörperschaften:**

Aus dem geschätzten Abgabenaufkommen ergeben sich folgende Auswirkungen auf die Ertragsanteile und aufkommensabhängige Transfers der Gebietskörperschaften (in Mio. Euro):

	2013	2014	2015	2016
Bund	-93,3	-106,6	-120,0	-133,3
Länder	-30,2	-34,5	-38,8	-43,1
Gemeinden	-16,5	-18,9	-21,2	-23,6
Summe	-140,0	-160,0	-180,0	-200,0

#### **Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Unternehmen und Bürger/innen gem. § 14a BHG:**

Durch die vorgeschlagenen Änderungen entsteht voraussichtlich eine Erhöhung der Verwaltungskosten für Unternehmen in der Höhe von 210 000 Euro und ein Mehraufwand für BürgerInnen im Ausmaß von etwa 4 000 Stunden.

Durch die Neuregelung wird der Kreis der Anspruchsberechtigten erweitert: Anstelle von 11 Tagen im Kalendermonat reichen bereits vier Tage aus, um einen Anspruch auf das Pendlerpauschale zu begründen. Dies führt zu einer geringfügigen Erhöhung der Gesamtverwaltungskosten. Die vorgesehene Bereitstellung eines Entfernungsrechners auf der Internetseite des BMF soll jedoch zu einer Entlastung aller Antragstellenden führen, da damit die Ermittlung der Entfernung einfacher und transparenter erfolgen kann.

Mit dem Wegfall des Pendlerpauschales bei Firmenfahrzeugen entfallen auch die Erklärungen gegenüber dem Arbeitgeber. Die Einführung des Pendlereuros sollte weder bei Unternehmen noch bei BürgerInnen zu laufenden zusätzlichen Verwaltungskosten führen, denn die Erfassung wird mit den bisherigen Anträgen erfolgen. Es ist jedoch mit Umstellungsaufwendungen für Unternehmen bei der Einführung sowie für 2013 mit einmalig mehr Erklärungen zur Inanspruchnahme des Pendlerpauschales durch Teilzeitkräfte zu rechnen.

#### **Kompetenz:**

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 4 B-VG (Bundesfinanzen) sowie aus § 7 Abs. 1 und 2 F-VG.

## II. Besonderer Teil

Im Rahmen der Pendlerförderung werden folgende Maßnahmen vorgesehen:

### **Zu Z 1 und Z 6 (§ 16 Abs. 1 Z 6 und § 124b Z 242 EStG 1988) :**

Bisher konnten Teilzeitkräfte, die nicht an mindestens elf Tagen im Kalendermonat die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zurücklegen, kein Pendlerpauschale in Anspruch nehmen. Diese Benachteiligung soll beseitigt werden. Die Neuregelung sieht daher einen Anspruch auf ein Pendlerpauschale auch schon dann vor, wenn mindestens an vier Tagen im Kalendermonat die Strecke Wohnung – Arbeitsstätte zurückgelegt wird. Damit können auch Teilzeitbeschäftigte ein Pendlerpauschale in Anspruch nehmen, die mindestens einen Tag pro Woche zu ihrer Arbeitsstätte fahren. Der geringeren Kostenbelastung soll in diesen Fällen durch eine abgestufte Aliquotierung Rechnung getragen werden. Keine inhaltliche Änderung erfolgt hinsichtlich der Berücksichtigung des vollen Freibetrages bei Arbeitnehmern, die die Strecke zwischen Wohnung und Arbeitsstätte an mehr als 10 Kalendertagen (somit überwiegend) im Kalendermonat zurücklegen.

Arbeitnehmern, die ein arbeitgebereigenes Kfz auch privat nutzen können (Sachbezug), soll kein Pendlerpauschale zustehen.

Weiters wird eine Verordnungsermächtigung zur Festlegung der Kriterien betreffend der Ermittlung der Entfernung und der Zumutbarkeit der Benützung eines Massenverkehrsmittels vorgesehen. Es soll damit die Möglichkeit geschaffen werden, einen Entfernungsrechner auf der Internetseite des BMF zur Verfügung zu stellen, der über die maßgebliche Entfernung und die Zumutbarkeit Auskunft gibt.

Die bisherige Kilometerstaffel und die maßgebenden Beträge der Pendlerpauschalien bleiben inhaltlich unverändert. Im Übrigen soll § 16 Abs. 1 Z 6 klarer strukturiert werden.

Die Änderungen sind erstmalig bei der Veranlagung für das Kalenderjahr 2013 bzw. für Lohnzahlungszeiträume anzuwenden, die nach dem 31. Dezember 2012 enden. Da die Regelung voraussichtlich erst im Laufe des Jahres 2013 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht werden wird, ist eine verpflichtende Aufrollung für den Arbeitgeber bei Vorliegen der technischen und organisatorischen Voraussetzungen vorgesehen.

### **Zu Z 3 und Z 6 (§ 26 Z 5 und § 124b Z 242 EStG 1988):**

Zur Förderung der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel soll die Möglichkeit, dem Arbeitnehmer ein „Jobticket“ steuerfrei zur Verfügung zu stellen, ausgedehnt werden. Der Arbeitgeber soll die Möglichkeit erhalten, auch jene Arbeitnehmer, die keinen Anspruch auf ein Pendlerpauschale haben, zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit einem öffentlichen Verkehrsmittel befördern zu lassen, ohne dass dies beim Arbeitnehmer zu einem steuerpflichtigen Sachbezug führt. Diese Regelung soll auch für jene Fälle gelten, in denen der Arbeitgeber nur einen Teil der Kosten übernimmt.

In jedem Fall gilt, dass eine „Gehaltsumwandlung“ zu einem steuerpflichtigen Sachbezug führt.

Die Regelung ist erstmalig bei der Veranlagung für das Kalenderjahr 2013 bzw. für Lohnzahlungszeiträume anzuwenden, die nach dem 31. Dezember 2012 enden.

### **Zu Z 4 lit. a und Z 6 (§ 33 Abs. 5 Z 4 und 5 und § 124b Z 242 EStG 1988):**

Die steuerliche Pendlerförderung soll ausgeweitet werden, um der erhöhten Kostenbelastung der Pendler Rechnung zu tragen. Daher soll Pendlern, die einen Anspruch auf ein Pendlerpauschale haben, zusätzlich ein Pendlereuro gewährt werden, der dieselbe Wirkung wie ein Absetzbetrag hat. Dieser stellt stets einen Jahresbetrag dar und ergibt sich durch Multiplikation der Entfernung (= einfache Fahrtstrecke) zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit dem Faktor Zwei. Der Pendlereuro ist allein von der Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte abhängig und steht Beziehern des Pendlerpauschales gemäß § 16 Abs. 1 Z 6 lit. c (so genanntes „kleines“ Pendlerpauschale) und d (so genanntes „großes“ Pendlerpauschale) gleichermaßen zu.

Die Berücksichtigung des Pendlereuros soll wie beim Verkehrsabsetzbetrag durch den Arbeitgeber erfolgen. Dazu hat der Arbeitnehmer – wie für die Berücksichtigung des Pendlerpauschales – eine Erklärung gegenüber dem Arbeitgeber abzugeben und Änderungen der Verhältnisse zu melden. Durch den Verweis auf § 16 Abs. 6 lit. e bis j wird zudem klargestellt, dass die Regelungen betreffend die Pendlerpauschale auch für den Pendlereuro gelten. Dies betrifft insbesondere die Aliquotierung für Teilzeitkräfte, die nur an einem oder zwei Tagen in der Woche pendeln, die nur einmalige Berücksichtigung bei mehreren Wohnsitzen sowie den Ausschluss des Anspruches bei Beförderung im Werkverkehr.

*Beispiele:*

*Die Arbeitsstätte ist von der Wohnung 25 km entfernt. Es steht der Pendlereuro in Höhe von 50 Euro pro Jahr zu.*

*Die Arbeitsstätte ist von der Wohnung 40 km entfernt. Es steht der Pendlereuro in Höhe von 80 Euro pro Jahr zu.*

*Die Arbeitsstätte ist von der Wohnung 90 km entfernt. Es steht der Pendlereuro in Höhe von 180 Euro pro Jahr zu.*

*Die Arbeitsstätte ist von der Wohnung 30 km entfernt. Eine Teilzeitkraft pendelt einmal pro Woche. Es steht der Pendlereuro zu einem Drittel in Höhe von 20 Euro pro Jahr zu.*

*Die Arbeitsstätte ist von der Wohnung 45 km entfernt. Eine Teilzeitkraft pendelt zweimal pro Woche. Es steht der Pendlereuro zu zwei Drittel in Höhe von 60 Euro pro Jahr zu.*

**Zu Z 4 lit. b und c und Z 6 (§ 33 Abs. 9 und 9a und § 124b Z 242 EStG 1988):**

Damit auch Arbeitnehmer mit geringerem Einkommen von der erweiterten Pendlerförderung profitieren können, soll der Pendlerzuschlag von 141 Euro auf 290 Euro angehoben werden, sodass insgesamt bis zu 400 Euro an Negativsteuer zustehen können.

Da es durch die Erhöhung des Pendlerzuschlages auf 290 Euro bei einem Eintritt in die Steuerpflicht durch den Verlust des Pendlerzuschlages zu Härtefällen kommen kann, soll eine Einschleifregelung vorgesehen werden. Es soll daher ein Pendlerausgleichsbetrag in Höhe von 290 Euro geschaffen werden, der sich zwischen einer Steuer von einem Euro und 290 Euro gleichmäßig einschleift.

**Zu Z 2, Z 5 und Z 6 (§ 20 Abs. 1 Z 2 lit. e, § 62 Z 6, § 76 Abs. 1 und § 124b Z 242 EStG 1988):**

Durch Ergänzungen und die Neustrukturierung von § 16 Abs. 1 Z 6 sind Verweisanpassungen notwendig. Inhaltliche Änderungen sind damit nicht verbunden.