

## ANTRAG

der Abgeordneten Kraft, Mag. Leichtfried, Antoni, Dworak, Findeis, Gartner, Ing. Gratzler, Jahrman, Kernstock, Onodi, Razborcan, Mag. Renner, Rosenmaier, Thumpser und Vladyka

gemäß § 60 LGO 2001 zum Antrag der Abgeordneten Mag. Schneeberger, Mag. Leichtfried u.a, gem. § 34 LGO 2001 betreffend Entlastung für Pendlerinnen und Pendler in Niederösterreich

### **betreffend Umwandlung der Pendlerpauschale in ein Modell der Dienstnehmerfreifahrt**

Der Antrag der Abgeordneten Mag. Schneeberger, Mag. Leichtfried u.a. gem. § 34 LGO 2001 betreffend Entlastung für Pendlerinnen und Pendler in Niederösterreich wird abgeändert und lautet wie folgt:

Mit der Steuerreform 1989 wurde der Verkehrsabsetzbetrag betraglich in der Höhe einer Wiener Jahreskarte (umgerechnet Euro 291,00, früher ÖS 4.000,--) in das Steuerberechnungssystem für ArbeitnehmerInnen aufgenommen. Mittlerweile sind 23 Jahre vergangen und dieser Absetzbetrag wurde wie alle anderen auch bis dato nicht valorisiert.

Die DienstnehmerInnen leisten allein mit ihrem Beitrag an Lohnsteuer den höchsten Anteil zu den Einnahmen des Bundeshaushalts. Selbst die Umsatzsteuereinnahmen, die von der gesamten Bevölkerung getragen werden, sind bereits durch die Besteuerung des Faktors Arbeit aufkommensmäßig überholt worden. Daneben explodieren die Treibstoffpreise, wodurch auch die Umsatzsteuer weit höhere Einnahmen bringt als veranschlagt. Die Pendler haben keine Möglichkeit, dieser Misere zu entkommen.

Das im Antrag der Abgeordneten Mag. Schneeberger, Mag. Leichtfried u.a. gem. § 34 LGO 2001 betreffend Entlastung für Pendlerinnen und Pendler in Niederösterreich enthaltene Modell sieht bereits eine Direktförderung statt dem bisherigen Lohnsteuerfreibetrag vor und beseitigt teilweise die Nachteile von Beziehern kleiner Einkommen.

Allerdings weist dieses Modell noch Lücken und Defizite auf, die es auszugleichen gilt.

Die Abgeltung der Fahrtkosten für den Arbeitsweg von ArbeitnehmerInnen soll bei gleichem Weg für alle grundsätzlich die gleiche Höhe betragen und den DienstnehmerInnen unmittelbar zufließen. Dieser Art der Unterstützung liegen sowohl ein ökologischer als auch ein sozialer Gedanke zu Grunde.

Das System geht vom Grundsatz „Ersatz der Kosten einer Jahreskarte“ aus. Dienstnehmer bekommen die Kosten für das öffentliche Verkehrsmittel von der Wohnstätte zum Arbeitsplatz ersetzt.

Sollten ArbeitnehmerInnen länger als 90 Minuten (einfache Wegstrecke) mit dem öffentlichen Verkehrsmittel unterwegs oder nicht in der Lage sein, ein öffentliches Verkehrsmittel zu benutzen, weil ihm/ihr entweder keines zur Verfügung steht oder die Arbeitszeit so beginnt oder endet, dass kein öffentliches Verkehrsmittel benutzt werden kann, besteht Anspruch auf Kostenersatz für die Fahrt mit dem privaten PKW. In diesem Fall werden für tatsächlich geleistete Fahrten pro gefahrenem Kilometer 10 Cent ersetzt. Der maximale Ersatz ist mit 30.000 Kilometern im Jahr gedeckelt. Das bedeutet in Anlehnung an die Grenze bei Werbungskosten, dass DienstnehmerInnen einen maximalen Anspruch in der Höhe von Euro 3.000,00 pro Jahr haben.

Mit diesem Modell kommen auch die einkommensschwächsten PendlerInnen erstmalig zu einer Vollabgeltung.

Diese Unterstützung sollte DienstnehmerInnen mit einem Einkommen bis zur eineinhalb fachen Höhe der ASVG Höchstbeitragsgrundlage (dzt. 4.230,-- €/mtl.) gewährt werden, darüber sollte es eine Einschleifregelung für Löhne/Gehälter bis zur zweifachen Höhe der ASVG Höchstbeitragsgrundlage geben,

Es sollten damit alle DienstnehmerInnen mit einem Lohn/Gehalt bis zur 1,5 fachen ASVG Höchstbeitragsgrundlage (Höchstbeitragsgrundlage 2012 Euro 4.230,00), somit bis zu einem monatlichen Bruttogehalt von Euro 6.345,--, den vollen Anspruch auf die Pendlerförderung haben.

Für Jene, die über Euro 6.345,-- brutto verdienen, soll es eine Pendlerförderung in Form eines Steuerfreibetrages geben. Für BezieherInnen von Löhnen/Gehältern ab

einem monatlichen Bruttobetrag von Euro 8.460,-- (dies entspricht der zweifachen ASVG Höchstbeitragsgrundlage) soll es keinen Anspruch geben.

Die Verrechnung sollte aus verwaltungsökonomischen Gründen über den jeweiligen Dienstgeber im Zuge der Lohnsteuerabrechnung mit dem Betriebsstättenfinanzamt (einmal jährlich) erfolgen.

Die Kostentragung sollte durch die Finanzverwaltung sozialversicherungs- und lohnsteuerfrei erfolgen, sodass die Kosten den ArbeitnehmerInnen 1:1 ersetzt werden.

Damit könnten auch weitere bisher gewährte Unterstützungen wie der allgemeine Verkehrsabsetzbetrag oder die NÖ Pendlerhilfe entfallen und damit neben Verwaltungsvereinfachungen auch Kosteneinsparungen erfolgen.

Außerdem brächte das dargestellte Modell folgende Vorteile:

1. Alle DienstnehmerInnen erhalten eine 100%ige Abgeltung für das öffentliche Verkehrsmittel (Kosten Jahreskarte)
2. Bis dato profitierten auf Grund des Freibetragsmodells nur die Besserverdienenden – je höher der Grenzsteuersatz, desto höher der Steuervorteil –, alle, die keine Steuer zahlen, hatten nur den Pendlerzuschlag (Euro 141,00 in Form von „Negativsteuer“)
3. Wer mehr als 90 Minuten mit dem öffentl. Verkehrsmittel braucht oder keines (wenn auch nur temporär) zur Verfügung hat, bekommt 10 Cent pro KM (Streckenermittlung mit stand. Routenplaner, max. jedoch 30.000 km/Jahr)
4. 1:1 Förderung für Gehälter bis zur 1,5 fachen ASVG - Höchtsbeitragsgrundlage(Euro 6.345,00), darüber bis zur 2 fachen ASVG-Höchtsbeitragsgrundlage (Euro 8.460,00) werden die vorgenannten Kosten als Steuerfreibetrag berücksichtigt.  
Für Gehälter über Euro 8.460,00 steht keine Förderung mehr zu
5. Im Durchschnitt entsteht für DienstnehmerInnen weit mehr als der doppelte Nettogewinn gegenüber der Pendlerpauschale.

Die Gefertigten stellen daher den

## **Antrag**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Landesregierung wird aufgefordert, an die Bundesregierung mit der Forderung heranzutreten, das bestehende System der Pendlerpauschale im Sinne der Antragsbegründung in ein Modell der Dienstnehmerfreifahrt umzuwandeln, und zwar

- mit einem Ersatz der Kosten einer Jahreskarte zur Abgeltung der tatsächlichen Pendlerkosten und
- in jenen Fällen, wo kein öffentliches Verkehrsmittel benutzt werden kann, mit einem Kostenersatz für die Fahrt mit dem privaten PKW für tatsächlich geleistete Fahrten mit 10 Cent pro gefahrenem Kilometer und einer Deckelung von 30.000 Kilometer im Jahr,

um so die Unterstützung der PendlerInnen sozialer, ökologischer und gerechter zu gestalten.