

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Bundesfinanzgericht hat durch den Richter Dr. Peter Binder in der Beschwerdesache des BF, geb. am 19XX, whft. in WS, gegen den Bescheid des Finanzamtes FA vom 4. Februar 2015, betreffend Einkommensteuer 2009 (Arbeitnehmerveranlagung), zu Recht erkannt:

I. Der Beschwerde wird Folge gegeben und der angefochtene Bescheid entsprechend dem angeschlossenen Berechnungsblatt, das einen Bestandteil dieses Erkenntnisses bildet, abgeändert.

II. Eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof ist nach Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) nicht zulässig.

Entscheidungsgründe

Der an der genannten Anschrift wohnhafte Beschwerdeführer (Bf.), der 2009 aus einer unselbständigen, an jeweils unterschiedlichen Betriebsstandorten der Firma GmbH, u. zw. vom 1.1. bis zum 31.3. am Standort in S1 (Standort 1), und vom 1.4. bis zum 31.12. am Standort in S2 (Standort 2), ausgeübten Tätigkeit Einkünfte iSd § 25 Einkommensteuergesetz (EStG) 1988 bezog, machte mit seiner beim genannten Finanzamt (FA) eingereichten Erklärung zur Arbeitnehmerveranlagung 2009 vom 30.12.2014 u. a., ausgehend von einer Fahrtstrecke von 40 bis 60 km, für (Ausgaben für) Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte (mit dem Kfz) das (große) Pendlerpauschale iHv. (jährlich) € 2.361,00 (vgl. dazu § 16 Abs. 1 Z 6 lit. c EStG 1988 idF BGBl I 2008/85) geltend.

Mit Bescheid des FA vom 4.2.2015 wurde die Einkommensteuer 2009 (im Zuge der durchgeführten Arbeitnehmerveranlagung) festgesetzt und bei der Ermittlung der Einkünfte (lediglich) das (kleine) Pendlerpauschale iHv. € 1.242,00 (vgl. § 16 Abs. 1 Z 6 lit. b EStG 1988 idF BGBl I 2008/85) berücksichtigt. In der Begründung wurde auf Veranlagungsverfahren 2008 verwiesen, wo unter Zugrundelegung einer Wegstrecke zwischen Wohnung und Arbeitsstätte von (gerundet) 40 Kilometern und gleichzeitiger Feststellung der Zumutbarkeit der Benützung eines Massenbeförderungsmittels für den Weg zur bzw. von der Arbeit, (ebenfalls) nur das kleine Pendlerpauschale berücksichtigt worden war.

Mit Schreiben vom 24.2.2015 erhob der Bf. gegen diesen Bescheid das Rechtsmittel der Beschwerde und beantragte die Aufhebung des angefochtenen Bescheides und die Erlassung eines neuen Sachbescheides, mit dem das (große) Pendlerpauschale mit € 2.081,25 neu festgesetzt werden möge.

Begründend dazu wurde geltend gemacht, dass einerseits der angefochtene Bescheid einen mit 1.4.2009 erfolgten Betriebsstandortwechsel (vom Standort 1 zum Standort 2) nicht berücksichtigt habe und andererseits es dem Bf. nicht möglich gewesen sei, innerhalb seiner Normalarbeitszeit von 7:00 Uhr bis 15:30 Uhr die jeweilige Arbeitsstätte (angegebene Entfernung Wohnung – Arbeitsstätte ab 1.4.2009 laut Pendlerrechner 49 Kilometer) mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen, sodass tatsächlich für Jänner bis März monatlich € 103,50 und für April bis Dezember monatlich € 196,75 und somit insgesamt ein Betrag von € 2.081,25 zu berücksichtigen sei (Nachweis: beigelegter Ausdruck des Pendlerrechners 2014 und Fahrplanauskunft ÖBB 2009).

Mit Beschwerdeverentscheidung des FA [§ 262 Bundesabgabenordnung (BAO)] vom 21.4.2015 wurde der Beschwerde teilweise stattgegeben, das im Streitjahr zu berücksichtigende (große) Pendlerpauschale mit € 1.476,00 (vgl. dazu § 16 Abs. 1 Z 6 lit. c und § 124 b Z 182 EStG 1988 idF BGBl I 2013/53) und die Einkommensteuer für 2009 entsprechend neu festgesetzt.

Laut Aktenlage habe die Strecke der vom Bf. von Jänner bis März mit dem Kfz durchgeführten Fahrten von der Wohnung bis zur Arbeitsstätte am Standort 1 (kürzeste Fahrstrecke laut Google-Maps) bei einer Fahrzeit von 40 Minuten 33,2 Kilometer betragen. Eine grundsätzlich die Einhaltung der vom Bf. angegebenen Dienstzeiten ermöglichende Benützung des Massenverkehrsmittels sei insofern als unzumutbar anzusehen, als die unter Verwendung des öffentlichen Verkehrsmittels für die einfache Wegstrecke benötigte (Dauer der) Wegzeit 136 Minuten und damit mehr als das Dreifache der (benötigten) einfachen Wegzeit mit dem Auto ausmache, sodass dem Bf. für den Zeitraum Jänner bis März 2009 das große Pendlerpauschale gemäß § 16 Abs. 1 Z 6 lit. d EStG 1988 iHv. (insgesamt) € 369,00 (d. s. 3/12 von € 1.476,00) zustehe (vgl. z. B. VwGH 24.9.2008, 2006/15/0001).

Auch für April bis Dezember 2009 stehe dem Bf. infolge ebenfalls anzunehmender Unzumutbarkeit der Benützung eines Massenbeförderungsmittels, da bei dessen Verwendung keine Möglichkeit eines Dienstantrittes bis zum Beginn der Normalarbeitszeit um 07:00 Uhr bestehe und, bei entsprechend späterem Dienstantritt, sich bei zweimaligem Umsteigen eine Wegzeit von 133 Minuten gegenüber einer Wegzeit von 47 Minuten mit dem Auto bei einer laut Google-Maps ermittelten (kürzesten) Wegstrecke von 39,9 Kilometern, ergebe, das große Pendlerpauschale iHv. € 1.107,00 (d. s. 9/12 von € 1.476,00; vgl. § 16 Abs. 1 Z 6 lit. d EStG 1988 idF BGBl I 2013/53: Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mehr als 20 km und bis zu 40 km) zu.

Insgesamt ergäbe sich daher unter Zugrundlegung der entsprechenden Pauschbeträge für den genannten Zeitraum ein Pendlerpauschale in der im Spruch genannten Höhe.

Am 15.5.2015 beantragte der Bf. die Vorlage seiner Beschwerde an das Bundesfinanzgericht (vgl. § 264 BAO) und ersuchte um Zuerkennung des großen Pendlerpauschales ab 40 km bis 60 km auch für die Monate April bis Dezember 2009.

Wenn die Wegstrecke von der Wohnung zur Arbeitsstätte am Standort 2 in der Beschwerdevorentscheidung mit 39,9 km festgestellt werde, so stehe dies nicht nur im Widerspruch zu dem vom Bf. ermittelten Wert laut Pendlerrechner, sondern lasse dies nicht nur den ca. 150 Meter ausmachenden Gehweg vom Parkplatz zum Arbeitsplatz, sondern auch den Umstand außer Acht, dass laut Bescheid der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde für die Zufahrt zum Standort 2 nicht, wie von Google-Maps vorgeschlagen, die erste Linksabbiegemöglichkeit (33. Straße; ohne Linksabbiegespur), sondern erst die anschließende Linksabbiegemöglichkeit (= offizielle Firmenzufahrt; mit Linksabbiegespur) benützt werden könne, weil es zuvor durch die zahlreichen Linksabbieger ohne eigene Linksabbiegespur im morgendlichen Berufsverkehr zu längeren Staus gekommen sei, wodurch sich die heranzuziehende Wegstrecke auf entsprechend aufzurundende 40,3 km verlängere.

Im Übrigen seien auch die im Bescheid vom 21.4.2015, der auch auf die Frage der jedenfalls neu zu berechnenden Anspruchszinsen überhaupt nicht eingehe, genannten 39,9 km entsprechend aufzurunden und stünde, entsprechend der geltenden Rechtslage, ab 40 km bis 60 km ein entsprechend höheres Pendlerpauschale zu.

Rechtslage

Gemäß § 16 Abs. 1 Z 6 EStG 1988 idF BGBl I BGBl I 2008/85 (vgl. § 124 b Z 146 lit. b EStG 1988) zähl(t)en Ausgaben des Steuerpflichtigen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zu den abzugsfähigen Werbungskosten. Für die (zusätzliche) Berücksichtigung derartiger Aufwendungen über den sog. Verkehrsabsetzbetrag iSd § 33 Abs. 5 Z 1 hinaus (lit. a) bestimm(t)en § 16 Abs. 1 Z 6 lit. b und c, dass einem Arbeitnehmer entweder, wenn die im Lohnzahlungszeitraum überwiegend zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zurückgelegte einfache Fahrtstrecke mehr als 20 km beträgt und die Benützung eines Massenbeförderungsmittels zumutbar ist, je nach Fahrtstrecke, von 20 km bis 40 km; von 40 km bis 60 km und von über 60 km; gemäß lit. b ein sog. kleines Pendlerpauschale in Höhe eines (jährlichen) Pauschbetrages von 630 Euro (20 bis 40 km); 1.242 Euro (40 bis 60 km) bzw. 1.857 Euro (über 60 km), oder, wenn die Benützung eines Massenbeförderungsmittels zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zumindest hinsichtlich der halben Fahrtstrecke nicht zumutbar ist, je nach Fahrtstrecke von 2 km bis 20 km; von 20 km bis 40 km; von 40 km bis 60 km und von über 60 km, gemäß lit. c ein sog. großes Pendlerpauschale in Höhe eines (jährlichen) Pauschbetrages von 342 Euro (2 bis 20 km); 1.356 Euro (20 bis 40 km); 2.361 Euro (40 bis 60 km) bzw. 3.372 Euro (über 60 km) zusteht.

Mit BGBl I 2010/111 (Budgetbegleitgesetz 2011) wurden – für Zeiträume ab dem Jänner 2011 (vgl. § 124 b Z 146 lit. b EStG 1988) – die Beträge sowohl für das kleine als auch für das große Pendlerpauschale entsprechend erhöht. Weiters wurde durch

das BGBl I 2013/53 die Bestimmung des § 16 Abs. 1 Z 6 teilweise neu gefasst (ab Veranlagung 2013, vgl. § 124 b Z 242 EStG 1988) und dabei, unter Neuformulierung der Fahrtstreckenstaffelung, erneut die Pauschbeträge für das nunmehr in lit. c und lit. d leg. cit. geregelte große bzw. kleine Pendlerpauschale auf die dort genannten Beträge angehoben bzw. – in lit. j – eine Verordnungsermächtigung (des Bundesministers für Finanzen) zur Festlegung der Entfernung(en) und der Zumutbarkeit der Benützung eines Massenverkehrsmittels geschaffen.

Dazu erging am 19.9.2013 die grundsätzlich erst ab der Veranlagung 2014 (erstmalig) anzuwendende Verordnung BGBl II 2013/276, wo im Hinblick auf § 16 Abs. 1 Z 6 lit. b bis d EStG 1988 idF BGBl I 2013/53 in den §§ 1 bis 3 die Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte (§ 1), die Zumutbarkeit bzw. Unzumutbarkeit der Benützung eines Massenbeförderungsmittels (§ 2) und die obligatorische Verwendung eines sog. Pendlerrechners für die Ermittlung der Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte und für die Beurteilung der Zumutbarkeit der Benützung eines Massenbeförderungsmittels (§ 3) geregelt sind.

Grundlage der Entscheidung über die das Veranlagungsjahr 2009 betreffende Beschwerde bilden die Vorschriften des § 16 Abs. 1 Z 6 idF BGBl I 2008/85 (idF EStG 1988 aF), wobei allenfalls bei gegebener Regelungsidentität zwischen der damaligen (für den genannten Veranlagungszeitraum geltenden) und der neuen, erst nachträglich geschaffenen Rechtslage durchaus auch erst neu entstandene, lediglich der (weiteren) Präzisierung der (auch nach der alten Rechtslage) zu treffenden Sachverhaltsfeststellungen dienende (gesetzliche oder ordnungsmäßige) Festlegungen (so z. B. hinsichtlich der Unzumutbarkeit eines Massenbeförderungsmittels) Rückschlüsse im Hinblick auf die Beurteilung des früheren Sachverhaltes zulassen können (vgl. z. B. BFG 23.5.2014, RV/5101043/2012).

Grundsätzlich lässt sich weder hinsichtlich der Ermittlung der für das Pendlerpauschale heranzuziehenden (einfachen) Fahrtstrecke, noch hinsichtlich der Zumutbarkeit der Benützung des Massenbeförderungsmittels (Abgrenzung zwischen kleinem und großem Pendlerpauschale ab einer einfachen Fahrtstrecke zwischen Wohnung und Arbeitsstätte von mehr als 20 km) dem § 16 Abs. 1 Z 6 EStG 1988 aF etwas Näheres entnehmen, weshalb diesbezüglich auf die von Rechtsprechung und Lehre dazu entwickelten Grundsätze zurückzugreifen ist.

Demgemäß ist als Fahrtstrecke jene (Strecke) zu verstehen, deren Benutzung mit dem Kfz nach dem Urteil gerecht und billig denkender Menschen für die täglichen Fahrten eines Pendlers von seiner Wohnung zur Arbeitsstätte sinnvoll ist. Es ist dies also jene (kürzeste) Strecke, die ein Arbeitnehmer für seine täglichen Fahrten vernünftigerweise wählt, wobei insbesondere auch auf die Sicherheit und die Flüssigkeit des Verkehrs sowie allenfalls auch auf die Vermeidung von Lärm und Abgasen im Wohngebiet entsprechend Bedacht zu nehmen ist (vgl. z. B. Lenneis in JAKOM 2014 zum EStG, § 16 Rz 29, mwN). Überflüssige Umwege oder bloß aus persönlicher Vorliebe gewählte Streckenvarianten

haben dabei ebenso wie beispielsweise ein (zusätzlich zurückzulegender) Fußweg vom Firmenparkplatz zum eigentlichen Arbeitsplatz außer Betracht zu bleiben.

Für die (im Grunde des § 115 BAO gebotene) Überprüfung der Angaben des Abgabepflichtigen hinsichtlich der (kürzesten) Fahrtstrecke iSd § 167 Abs. 2 BAO bieten sich insbesondere diversen Straßenverkehrsroutenplanern zu entnehmende Informationen über die jeweils kürzeste Fahrtstrecke vom Ausgangsort (Wohnung) zur (jeweiligen) Arbeitsstätte an, deren meist auf den unterschiedlichen Grad der Berücksichtigung sämtlicher relevanter Verkehrsinformationen zu einer bestimmten Streckenführung zurückzuführenden Abweichungen ebenso wie ein diesbezügliches, zusätzliche Sachinformationen hinsichtlich des die Streckenführung ebenfalls beeinflussenden Verkehrsflusses enthaltene Parteienvorbringen im Rahmen der behördlichen bzw. gerichtlichen Sachverhaltsfeststellung entsprechend zu würdigen sind.

Eine von der gängigen Verwaltungspraxis oftmals vorgenommene Aufrundung der so (im Schätzungsweg) ermittelten Länge der Fahrtstrecke bzw. einzelner Teile davon erweist sich zwar vielfach als ökonomisch bzw. zweckmäßig, lässt sich aber dem Regelungsinhalt des Gesetzes selbst nicht entnehmen (vgl. UFS 20.11.2012, RV/2502-W/12).

Die in § 16 Abs. 1 Z 6 lit. b und c EStG 1988 (doppelt) enthaltenen Kilometerangaben sind, indem es wohl nicht angehen kann, dass für ein und dieselbe Fahrtstrecke zwei (unterschiedliche) Pendlerpauschale gleichzeitig in Betracht kommen, so zu verstehen, dass bis einschließlich Erreichen der genannten Grenze (bis 20, 40 und 60 km) jeweils das niedrigere, und erst ab 20,01 km (40,01; 60,01 km) jeweils das höhere Pendlerpauschale zusteht (vgl. etwa UFS 3.5.2011, RV/2733-W/10).

Hinsichtlich der Zumutbarkeit einer objektiv (Existenz eines zur rechtzeitigen Erreichung der Arbeitsstätte geeigneten Massenbeförderungsmittels) und subjektiv (z. B. bei Gehbehinderung) überhaupt möglichen Benützung öffentlicher Verkehrsmittel geht der VwGH davon aus, dass entsprechend den Amtlichen Erläuterungen zu § 16 Abs. 1 Z 6 aF (621 BlgNR XVII. GP, 75) sich diese nach dem Verhältnis der Fahrdauer mit dem Massenbeförderungsmittel einerseits und dem PKW andererseits richtet: Unzumutbar ist die Fahrt mit dem Massenbeförderungsmittel jedenfalls dann, wenn sie mehr als dreimal so lange dauert, wie mit dem eigenen Kfz. Im Nahbereich von 25 km ist die Benützung des Massenverkehrsmittels aber auch dann zumutbar, wenn die Gesamtfahrzeit für die einfache Strecke nicht mehr als 90 Minuten beträgt. So wäre bei einer Gesamtfahrzeit von 20 Minuten mit dem eigenen PKW und von 75 Minuten mit dem Massenverkehrsmittel das Massenverkehrsmittel im Nahbereich zumutbar, außerhalb des Nahbereiches hingegen nicht (vgl. VwGH 4.2.2009, 2007/15/0053).

Die Lohnsteuerrichtlinien (LStR) 2002 wiederum gehen in Rz 255 von einer (zusätzlichen) Zeitstaffel aus, wonach die Benützung eines öffentlichen Verkehrsmittels dann nicht mehr zumutbar ist, wenn bei Strecken unter 20 km eine Wegzeit von eineinhalb Stunden, bei Strecken ab 20 km eine Wegzeit von zwei Stunden und bei Strecken ab 40 km eine

Wegzeit von zweieinhalb Stunden, überschritten werden (in diesem Sinne auch Hofstätter/Reichel, EStG 1988, § 16 Abs. 1 Z 6 Tz 1).

Die (jeweilige) Wegzeit umfasst dabei die Zeit vom Verlassen der Wohnung bis zum Eintreffen am Arbeitsplatz oder vom Verlassen der Arbeitsstätte bis zur Ankunft in der Wohnung und damit die Geh- bzw. Anfahrtszeit zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrsmittels, die Fahr(t)zeit mit diesem und allfällige Wartezeiten usw. Stehen verschiedene öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung, ist von der Benützung des schnellsten öffentlichen Verkehrsmittels auszugehen; darüber hinaus ist zur Ermittlung der Wegzeit eine optimale Kombination von Massenbeförderungs- und Individualbeförderungsmitteln (z. B. „Park and Ride“), selbst wenn dadurch die Fahrtstrecke länger wird, zu unterstellen (vgl. VwGH 28.10.2008, 2006/15/0319).

Die Zumutbarkeit der Benützung von Massenbeförderungsmitteln richtet sich einerseits nach dem Verhältnis der Wegzeiten zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Individual-Verkehr und andererseits (auch) nach der Dauer der Wegzeit (mit dem Massenbeförderungsmittel) als solche (so BFG 23.5.2014, RV/510143/2012).

Ein Teil sowohl der Literatur (z. B. Doralt, EStG¹³, § 16 Tz 107), als auch der Rechtsprechung des UFS bzw. des BFG (vgl. dazu erneut BFG 23.5.2014, RV/5101043/2012, mwN) vertreten die Auffassung, dass die in den zitierten Amtlichen Erläuterungen genannte Fahrtdauer von 90 Minuten allerdings nicht nur im Nahbereich von 25 km, sondern ganz generell gilt und die in den LStR 2002 Rz 255 enthaltene Zeitstaffel als nicht mit dem Gesetz in Einklang stehend abzulehnen ist. Dies führte letztlich dazu, dass jedenfalls auch eine (einfache) Wegzeit von etwa zwei Stunden unter Inanspruchnahme eines Beförderungsmittels des Massenverkehrs bzw. einer optimalen Kombination zwischen Massenbeförderungs- und Individualbeförderungsmitteln im Allgemeinen bereits als unzumutbar im Sinn der genannten gesetzlichen Vorschrift angesehen werden könne.

Der VwGH (vgl. VwGH 24.4.2014, 2012/15/0149) bzw. ein Teil der Literatur (Hofstätter/Reichel, aaO) wiederum gehen im Unterschied dazu von einem immer anzustellenden Vergleich zwischen den Wegzeiten mit dem Massenbeförderungsmittel und jenen mit dem Kfz aus (vgl. auch BFG 20.8.2014, RV/2100554/2011).

Sachverhalt und rechtliche Würdigung

Im Anlassfall betrug die (einfache) vom Bf. auf seinem Weg von der Wohnung zur Arbeit am Standort 1 in der Zeit von Jänner bis (einschließlich) März 2009 zurückgelegte optimale Fahrtstrecke 33,2 km, wobei als Wegzeit dafür laut Google-Maps ca. 40 Minuten zu veranschlagen waren. Für die Fahrt mit den grundsätzlich vorhandenen und auch objektiv und subjektiv möglichen Massenbeförderungsmitteln betrug die Wegzeit unter Berücksichtigung eines Fußweges von der Wohnstätte des Bf. zur Haltestelle des (ersten) Massenbeförderungsmittels von 26 Minuten (Wegstrecke: 2,0 km), einer (ersten) Fahrzeit von 31 Minuten, einem Übergang zum zweiten Massenbeförderungsmittel von 2 Minuten, einer Wartezeit (bis zur Abfahrt des Massenbeförderungsmittels)

von 13 Minuten, einer (weiteren) Fahrzeit von 27 Minuten, einer Wartezeit von 6 Minuten bis zur Abfahrt, einer Fahrzeit von 26 Minuten und letztlich einem bis zur Arbeitsstätte zurückzulegenden Fußweg von 4 Minuten, laut Auskunft des für diese Frage heranzuziehenden Routenplaners des entsprechenden Verkehrsverbundes (OÖVV), insgesamt 136 Minuten.

Selbst wenn sich die diese Wegzeit bei Verwendung des Kfz zum Erreichen der ersten Haltestelle des Massenförmigungsmittels entsprechend noch um 10 bis 15 Minuten verkürzen ließe, so beträgt jedenfalls die (optimale) Wegzeit mit dem Kfz weniger als ein Drittel der mehr als 120 Minuten ausmachenden Wegzeit bei der (Mit-)Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel.

Für die einfache ab April bis einschließlich Dezember 2009 vom Bf. am Weg zur Arbeit am Standort 2 mit dem Kfz zurückgelegte Fahrtstrecke ist unter Würdigung des Beschwerdeeinwandes, dass die ursprünglich vom Finanzamt herangezogene (kürzeste) Streckenführung einen entsprechenden Rückstau bzw. ein in weiterer Folge ergangenes straßenverkehrsrechtliches Verbot unberücksichtigt lasse, laut einem dies entsprechend berücksichtigenden Routenplaner die Entfernung mit 40,3 km bzw. die dafür benötigte Wegzeit mit 48 Minuten anzusetzen.

Dem gegenüber stünde laut Auskunft des OÖVV unter Verwendung von Massenförmigungsmitteln eine Gesamtwegzeit von 133 Minuten (Fußweg wie bei Standort 1; Fahrzeit mit dem ersten Massenförmigungsmittel 48 Minuten; 2 Minuten Wartezeit zum Umstieg in das zweite Massenförmigungsmittel; 27 Minuten Fahrtzeit; 4 Minuten für den Übergang zum dritten Massenförmigungsmittel; 11 Minuten Wartezeit bis zur Abfahrt des dritten Massenförmigungsmittels; 7 Minuten Fahrtzeit und 7 Minuten Fußweg bis zur Arbeitsstätte).

Ebenso lässt sich aber aus der genannten OÖVV-Auskunft entnehmen, dass bei Verwendung der öffentlichen Verkehrsmittel ein rechtzeitiger Arbeitsantritt (bis 07:00 Uhr) für den Bf. nicht möglich wäre (früheste Ankunft: 07:20 Uhr).

Unter (zusätzlicher) Verwendung des Kfz für den Weg von der Wohnung zur Haltestelle des ersten Massenförmigungsmittels ließe sich die Wegzeit noch entsprechend verkürzen ließe (zum Ausmaß siehe oben) und läge dann zwar im Bereich von etwa zwei Stunden (vgl. LStR 2002 Rz 255), aber deutlich unter dem Dreifachen der vergleichbaren Wegzeit mit dem Kfz.

Damit ergäbe sich, je nachdem welcher man der og. unterschiedlichen Rechtsansichten man beitrifft, entweder eine Unzumutbarkeit (Doralt, aaO, bzw. BFG 23.5.2014, RV/5101043/2012) oder aber eine Zumutbarkeit (Hofstätter/Reichel, aaO, bzw. VwGH 24.4.2014, 2012/15/0149) der Verwendung von öffentlichen Beförmigungsmitteln für den zuletzt dargestellten Arbeitsweg.

Einer derartigen Abwägung bedarf es aber im Anlassfall allerdings insofern nicht, als, wie dargestellt, die Verwendung öffentlicher Verkehrsmittel für den Arbeitsweg zum Standort 2 dem Bf. einen rechtzeitigen Dienstantritt unmöglich machen würde, sodass alleine

schon deshalb die (Mit-)Benützung von Massenbeförderungsmitteln als nicht zumutbar anzusehen ist.

Da damit sowohl für Fahrstrecke zum Standort 1 als auch für jene zum Standort 2 die Unzumutbarkeit der Benützung von Massenbeförderungsmitteln gegeben ist, steht, ausgehend von den genannten Fahrtstrecken, dem Bf. in beiden Fällen bzw. für das gesamte Veranlagungsjahr ein entsprechendes großes Pendlerpauschale iHv. insgesamt € 2.109,75, im Einzelnen iHv. € 339,00 für 01 – 03/2009 und iHv. € 1.770,75 für 04 – 12/2009, zu.

Insoweit der Bf. die Neuberechnung der Anspruchszinsen der gesamten Steuergutschrift 2009 bereits in der Entscheidung über seine Beschwerde geltend macht, ist darauf hinzuweisen, dass erst dann, wenn sich die ursprüngliche (bescheidmäßige) Festsetzung von Anspruchszinsen iSd § 205 BAO infolge Abänderung des Stammabgabenbescheides (nachträglich) als rechtswidrig erweist, ein weiterer, den ursprünglichen Zinsenbescheid abändernder Bescheid zu ergehen hat (vgl. Ritz, BAO⁵, § 205 Rz 35, 35a).

Zulässigkeit einer Revision

Gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG ist gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes uneinheitlich beantwortet wird.

Da das gegenständliche Erkenntnis nicht von der Lösung einer Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung abhängt, war eine ordentliche Revision nicht zuzulassen.

Linz, am 29. September 2015