



Berufungsentscheidung

Der Unabhängige Finanzsenat hat über die Berufung des Bw., Gde B, A-Straße 123, vertreten durch Mag. Dr. Hubert Fischer, Steuerberater, 6721 Thüringerberg, Nr. 197, vom 22. Juli 2008 gegen den Bescheid des Finanzamtes Feldkirch vom 20. Juni 2008 betreffend Einkommensteuer für das Jahr 2006 entschieden:

Die Berufung wird als unbegründet abgewiesen.

Der angefochtene Bescheid bleibt unverändert.

Entscheidungsgründe

Der Berufungswerber (in der Folge kurz: Bw.) bezog im Berufungsjahr nichtselbständige Einkünfte als Grenzgänger nach L. Er war dort ganzjährig bei der M AG in Gd T, M-Straße 7, beschäftigt. Sein Wohnsitz befand sich im Berufungsjahr in G Bz, S-Straße 37a/5.

Mit seiner (elektronisch eingereichten) Einkommensteuererklärung für das Jahr 2006 samt Beilagen begehrte der Bw. ua. unter dem Titel "Pendlerpauschale" die Berücksichtigung von 1.863,00 € (= das sog. große Pendlerpauschale nach § 16 Abs. 1 Z 6 lit. c EStG 1988 für eine einfache Fahrtstrecke von 40 bis 60 km für einen Zeitraum von 12 Monaten) als Werbungskosten.

Das Finanzamt erließ in der Folge den angefochtenen Einkommensteuerbescheid 2006 vom 20. Juni 2008. Dabei berücksichtigte es das sog. kleine Pendlerpauschale für eine einfache Fahrtstrecke von 40 bis 60 km mit einem jährlichen Pauschbetrag von 981,00 €.

Mit Schriftsatz vom 22. Juli 2008 erhob der Bw. gegen diesen Einkommensteuerbescheid 2006 Berufung und begehrte die Zuerkennung des geltend gemachten großen Pendlerpauschales. Begründend wird dazu ausgeführt, dass die Entfernung vom Wohnsitz des Bw. bis zur Arbeitsstätte in T/P (FL) 51 km betrage. Die heutige Abfrage im Internet (www.vmobil.at) habe ergeben, dass der Bw. mit öffentlichen Verkehrsmitteln vom Wohnort bis zum Arbeitsort in T (FL) je Richtung unter zwei Stunden benötige. Dazu komme die Gehzeit für 1,5 km (= ca. 20 Minuten), sodass in Summe die theoretische Wegzeit je Richtung nicht über 2,5 Stunden betrage. Allerdings sei die Benützung des öffentlichen Verkehrsmittels (Bahn, Bus, etc) für den Bw. aus folgenden Gründen nicht möglich:

- 1) Der Arbeitsbeginn sei unregelmäßig - bei auswärtigen Montagearbeiten, die er leiten müsse, habe er um 6.00 Uhr im Betrieb anwesend zu sein.
- 2) Mindestens ein Mal pro Woche sei er durchschnittlich außerhalb der Betriebsstätte im beruflichen Einsatz (Service) tätig. Der Einsatztermin sei nicht in jedem Fall am Vortag bekannt und das Einsatzenende sei oft nach 19.00 Uhr, wobei er das Dienstauto dann noch in die Firma zurückstellen müsse.
- 3) Auch ohne Außendienst bzw. -einsatz dauere seine Arbeitszeit öfters über 19.00 Uhr hinaus.

Die Abfrage beim Verkehrsverbund ergebe, dass keine Möglichkeit bestehe, mit öffentlichen Verkehrsmitteln um 6.00 Uhr, ja nicht einmal um 7.00 Uhr, im Betrieb (regulärer Arbeitsbeginn) anwesend zu sein. Bei einem Dienstenende nach 18.00 Uhr betrage die Wegzeit bereits 2.33 Stunden.

Sowohl am Morgen als auch am Abend sei es ihm also öfters nicht möglich ein öffentliches Verkehrsmittel für seine Fahrten zur und von der Arbeitsstätte zu verwenden.

Im Zuge eines Vorhalteverfahrens (vgl. Ergänzungsersuchen des Finanzamtes vom 23. Juli 2008) wurde der Bw. ersucht, die Stempeluhraufzeichnungen von Jänner bis Dezember 2006 sowie die jeweiligen Nachweise der möglichen (Nicht)Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu erbringen. Mit Schreiben vom 12. August 2008 gab die obgenannte Arbeitgeberin des Bw. unter Vorlage entsprechender Auswertungen dazu erwidern an, dass die aufgewendeten Arbeitsstunden nicht mit einer Stempeluhr, sondern über das EDV-Programm "Profix" erfasst würden. Der Bw. sei als Projektmonteur je nach Projektphase im Hause als auch beim Kunden direkt tätig. Arbeitsbeginn im Hause sei für den Bw. bereits um 7.15 Uhr und sei somit die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln nicht möglich. Auch seien auf Grund von spontanen Störungsbehebungen beim Kunden die normalen Arbeitszeiten nicht mehr gegeben.

Mit Berufungsvorentscheidung vom 29. August 2008 wies das Finanzamt die Berufung als unbegründet ab; begründend führte es dazu im Wesentlichen aus, dass der Bw. laut nachgereichter Bestätigung des Arbeitgebers morgens um 7.15 Uhr seine Tätigkeit beginne und nach acht bis neun Arbeitsstunden beende, somit ca. zwischen 16.00 Uhr und 18.00 Uhr nach Hause fahre. Da dem Bw. zu den angegebenen Arbeitszeiten bei bestmöglicher Kombination von Massenbeförderungs- und Individualverkehrsmittel ("Park and Ride") an den überwiegenden Arbeitstagen die Benützung eines öffentlichen Verkehrsmittels für die Strecke Wohnung- Arbeitsstätte-Wohnung laut Erhebungen des Finanzamtes möglich und zumutbar (Wegzeit für die einfache Wegstrecke bis 2,5 Stunden) sei und für die Beurteilung der Zumutbarkeit die objektive Verkehrslage und Verkehrsfrequenz maßgebend sei, nicht jedoch betriebliche Erfordernisse, wie berufliche Besprechungen, Kundenbetreuung, etc., könne nur das kleine Pendlerpauschale berücksichtigt werden.

Mit Schriftsatz vom 28. September 2008 begehrte der Bw., die Berufung der Abgabenbehörde zweiter Instanz zur Entscheidung vorzulegen, wodurch die Berufung wiederum als unerledigt galt. Im Vorlageantrag brachte er ergänzend vor, dass er wegen seiner beruflichen Tätigkeit als Servicemonteur auf sein Privatfahrzeug angewiesen sei.

Auf Grund der spontanen Abrufbarkeit für Instandsetzungsarbeiten in ganz Mitteleuropa sei ihm die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel unzumutbar, überhaupt unmöglich, da die Abfahrtszeit für Strecken ins Ausland dieses Ausmaßes, ein Abfahren von der Firma zwischen 5.00 Uhr und 6.00 Uhr mit dem entsprechend beladenen Firmenauto notwendig mache.

Arbeitsaufträge dieser Art dauerten durchschnittlich 15 Stunden. Anschließend müsse das Firmenfahrzeug direkt wieder für den nächsten Einsatz (Mehrfachnutzung eines Fahrzeuges) in die Firma zurückgebracht und entladen werden. Ein anschließendes Nachhausekommen sei für ihn, zumal er im K wohne, unmöglich.

Da ein wesentlicher Bestandteil seiner Tätigkeit die Instandsetzung und Kundenbetreuung sei, handele es sich hierbei sehr wohl um betriebliche Erfordernisse. In der Automobilindustrie sei es heute unumgänglich, auch einen 24-Stunden-Service zum Produkt mitzuliefern, da durch Ausfälle von verketteten Maschinen Millionenverluste entstünden.

Der Unabhängige Finanzsenat hat über die Berufung erwogen:

Gemäß § 16 Abs. 1 EStG 1988 sind Werbungskosten die Aufwendungen oder Ausgaben zur Erwerbung, Sicherung oder Erhaltung der Einnahmen. Nach Z 6 dieser Gesetzesstelle zählen zu den Werbungskosten die Ausgaben des Steuerpflichtigen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte.

Intention des Gesetzgebers des EStG 1988 war es, durch Neuregelung der Absetzbarkeit von

Kosten für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte den bis dahin steuerlich begünstigten, aus umweltpolitischer Sicht aber unerwünschten Individualverkehr einzudämmen und die Bevölkerung zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen (VwGH 16.7.1996, 96/14/0002, 0003). Vor diesem Hintergrund wurde § 16 Abs. 1 Z 6 EStG 1988 geschaffen und ist diese Bestimmung daher so zu verstehen und auszulegen.

Die Kosten der Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte (Arbeitsweg) sind grundsätzlich durch den Verkehrsabsetzbetrag (§ 33 Abs. 5 EStG 1988) abgegolten, der allen aktiven Arbeitnehmern unabhängig von den tatsächlichen Kosten zusteht.

Werbungskosten in Form des Pendlerpauschales gemäß § 16 Abs. 1 Z 6 EStG 1988 stehen grundsätzlich nur dann zu, wenn

- entweder der Arbeitsweg eine Entfernung von mindestens 20 Kilometer umfasst (sog. kleines Pendlerpauschale) oder
- die Benützung eines Massenbeförderungsmittels zumindest hinsichtlich des halben Arbeitsweges nicht möglich oder nicht zumutbar ist und der Arbeitsweg mindestens zwei Kilometer beträgt (sog. großes Pendlerpauschale).

In zeitlicher Hinsicht müssen die entsprechenden Verhältnisse im Lohnzahlungszeitraum **überwiegend** (dh. an mehr als der Hälfte der Arbeitstage im Lohnzahlungszeitraum) gegeben sein.

Beträgt die einfache Fahrtstrecke zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, die der Arbeitnehmer im Lohnzahlungszeitraum überwiegend zurücklegt, mehr als 20 Kilometer und ist die Benützung eines Massenbeförderungsmittels zumutbar, dann sind die in § 16 Abs. 1 Z 6 lit. b iVm § 124b Z 126 EStG 1988 genannten Pauschbeträge zu berücksichtigen. Danach beträgt das sog. kleine Pendlerpauschale:

<i>EINFACHE WEGSTRECKE</i>	<i>PAUSCHBETRÄGE</i>
20 bis 40 km	495,00 €
40 bis 60 km	981,00 €
über 60 km	1.467,00 €

Ist dem Arbeitnehmer im Lohnzahlungszeitraum überwiegend die Benützung eines Massenbeförderungsmittels zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zumindest hinsichtlich der halben Fahrtstrecke nicht zumutbar, dann werden gemäß § 16 Abs. 1 Z 6 lit. c iVm § 124b Z 126 EStG 1988 an Stelle der Pauschbeträge nach lit. b leg. cit. folgende (jährliche) Pauschbeträge berücksichtigt:

<i>EINFACHE WEGSTRECKE</i>	<i>PAUSCHBETRÄGE</i>
2 bis 20 km	270,00 €
20 bis 40 km	1.071,00 €
40 bis 60 km	1.863,00 €
über 60 km	2.664,00 €

Unzumutbarkeit der Benützung von Massenverkehrsmitteln ist nach der Verwaltungspraxis (vgl. Sailer/Bernold/Mertens, Die Lohnsteuer in Frage und Antwort, Ausgabe 2006, Frage 16/23 zu § 16 EStG 1988; vgl. auch Lohnsteuerrichtlinien 2002, Rz 253 ff) nur dann gegeben,

- wenn auf der gesamten Fahrtstrecke kein Massenbeförderungsmittel verkehrt oder
- wenn auf mehr als der halben Fahrtstrecke kein Massenverkehrsmittel verkehrt oder
- wenn zu Beginn oder Ende der Arbeitszeit kein (oder zumindest hinsichtlich der halben Fahrtstrecke kein) Massenbeförderungsmittel verkehrt (Unzumutbarkeit wegen tatsächlicher Unmöglichkeit),
- wenn eine (dauernde) starke Gehbehinderung vorliegt (Bescheinigung gemäß § 29b der Straßenverkehrsordnung; Unzumutbarkeit wegen Gehbehinderung) sowie
- wenn die Wegzeit bei Benützung des Massenbeförderungsmittels hinsichtlich der Dauer nicht zumutbar ist (Unzumutbarkeit wegen langer Anfahrtszeit). Unzumutbarkeit liegt vor, wenn folgende Wegzeiten überschritten werden:

<i>EINFACHE WEGSTRECKE</i>	<i>ZUMUTBARE WEGZEIT</i>
unter 20 km	1,5 Stunden
ab 20 km	2 Stunden
ab 40 km	2,5 Stunden

Die Wegstrecke bemisst sich im Falle der Zumutbarkeit der Benützung eines Massenbeförderungsmittels nach den Tarifkilometern zuzüglich Anfahrts- oder Gehwege zu den jeweiligen Ein- und Ausstiegsstellen. Im Falle der Unzumutbarkeit ist die kürzeste Straßenverbindung heranzuziehen.

Die Wegzeit umfasst die Zeit vom Verlassen der Wohnung bis zum Arbeitsbeginn oder vom Verlassen der Arbeitsstätte bis zur Ankunft in der Wohnung, also Gehzeit oder Anfahrtszeit zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrsmittels, Fahrzeit mit dem öffentlichen Verkehrsmittel, Wartezeiten (bei Anschlüssen) usw. Stehen verschiedene öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung, ist bei Ermittlung der Wegzeit immer von der Benützung des schnellsten öffentlichen Verkehrsmittels (zB Schnellzug statt Regionalzug, Eilzug statt Autobus) auszugehen. Darüber hinaus ist eine optimale Kombination zwischen Massenbeförderungs- und Individualverkehrs-

mittel (zB Park and Ride) zu unterstellen. Im Falle des Bestehens einer gleitenden Arbeitszeit berechnet sich die Wegstrecke nach der optimal möglichen Anpassung von Arbeitsbeginn und Arbeitsende an die Ankunfts- bzw. Abfahrtszeit des Verkehrsmittels; dementsprechend bleiben damit zB Wartezeiten zwischen der Ankunft bei der Arbeitsstätte und dem Arbeitsbeginn unberücksichtigt. Liegen Wohnort und Arbeitsstätte innerhalb eines Verkehrsverbundes, wird Unzumutbarkeit infolge langer Reisedauer im Allgemeinen nicht gegeben sein [vgl. Sailer/Bernold/Mertens, a.a.O., Seiten 153 und 202 f; Schuch, Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte (Pendler-Pauschale), in: ÖStZ 1988, Seiten 316 ff; zur Kombination eines privaten Verkehrsmittels mit Massenbeförderungsmitteln vgl. auch VwGH 24.9.2008, 2006/15/0001].

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass die Benützung des öffentlichen Verkehrsmittels auch dann zumutbar wäre, wenn man einen Teil der Wegstrecke zB mit einem eigenen Fahrzeug zurücklegen muss. Nur wenn dieser Anfahrtsweg (mit dem Pkw) mehr als die Hälfte der Gesamtfahrtstrecke betragen würde, wäre die Benützung eines öffentlichen Verkehrsmittels unzumutbar. Grundsätzlich ist - wie oben bereits erwähnt - eine optimale Kombination zwischen Massenbeförderungs- und Individualverkehrsmittel zu unterstellen (vgl. Doralt, EStG⁹, Tz 108 ff zu § 16; Sailer/Bernold/Mertens, a.a.O., Frage 16/12 zu § 16 EStG 1988; Lohnsteuerrichtlinien 2002, Rz 257).

Uneinigkeit besteht im konkreten Fall darüber, ob - wie das Finanzamt glaubt - das sog. kleine Pendlerpauschale nach § 16 Abs. 1 Z 6 lit. b EStG 1988 oder - wie vom Bw. beantragt - das sog. große Pendlerpauschale nach § 16 Abs. 1 Z 6 lit. c EStG 1988 für eine einfache Fahrtstrecke von 40 bis 60 km zu berücksichtigen ist.

Unter Zugrundelegung der obigen rechtlichen Überlegungen ist im gegenständlichen Fall für die Zurücklegung der Wegstrecke zwischen der Wohnung des Bw. in Bz (S-Straße 37a/5) und dem Bahnhof Bz ein Gehweg (ca. 1,4 km nach Routenplaner "ViaMichelin"; ca. 15 Minuten), eine ÖBB-Zugfahrt vom Bahnhof Bz nach Bahnhof F (21 Tarif km; je nach Zuggattung zwischen 15 bzw. 20 Minuten) und die Nutzung des L-Busses (Linie XXX bzw. nach Fahrplanwechsel Linien YYY ff) von F Bahnhof nach T Me (ca. 20 km nach Routenplaner "ViaMichelin"), alternativ auch die Nutzung der Bahn zwischen Bahnhof F und der Bahnhaltestelle SV, sowie ein Fußweg von der Bushaltestelle T Me zur Arbeitsstätte (ca. 850 m nach Routenplaner "ViaMichelin"; ca. 10 Minuten) zu unterstellen.

Im Berufungsjahr verkehrten auf weit mehr als der halben Fahrtstrecke (hin und retour) regelmäßig (Taktverkehr) öffentliche Verkehrsmittel. *Exemplarisch* seien an dieser Stelle - gerade im Hinblick auf die von der obgenannten Arbeitgeberin mit Schreiben vom 12.

August 2008 angegebene Dienstbeginnzeit des Bw. von 7.15 Uhr sowie unter Bedachtnahme auf eine überwiegende arbeitstägliche Gesamt-Ist-Arbeitsstundenanzahl zwischen acht und zehn Stunden lt. vorgelegter Zeiterfassungslisten (die genauen Dienstendzeiten des Bw. sind daraus nicht ersichtlich) - folgende Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf der in Rede stehenden Strecke aufgezeigt [vgl. die Kursbücher des Verkehrsverbundes Vorarlberg, Fahrplan 05/06 (gültig vom 11. Dezember 2005 bis 9. Dezember 2006) sowie Fahrplan 06/07 (gültig vom 10. Dezember 2006 bis 8. Dezember 2007); Abfrage unter <http://www.vmobil.at/> sowie unter http://www.lba.li/no_cache/fahrplan-liniennetz.html]:

Hinfahrt:

- ÖBB-Regionalzug Bz Bahnhof ab 5.05 Uhr/Bahnhof F an 5.25 Uhr mit Anschluss ÖBB-Regionalzug Bahnhof F ab 5.30 Uhr/Bahnhaltestelle SV an 5.48 Uhr, Weiterfahrt mit dem L-Bus [Linie ZZZ bzw. ab Fahrplanwechsel (ab 10. Dezember 2006) Linie YYY] von S P ab 5.52(ab Fahrplanwechsel um 5.50) Uhr/T Me an 6.04 Uhr;

- ÖBB-Regionalzug Bz Bahnhof ab 5.37 Uhr/Bahnhof F an 5.57 Uhr mit Anschluss L-Bus (Linien XXX sowie ZZZ, TTT bzw. SSS) von F Bahnhof (ab 6.05 Uhr) nach T Me [an 6.44(ab Fahrplanwechsel um 6.54) Uhr] mit Umsteigen in S P [an 6.27(ab Fahrplanwechsel um 6.37) Uhr; ab 6.29(ab Fahrplanwechsel um 6.40) Uhr];

- ÖBB-Regionalzug Bz Bahnhof ab 6.07 Uhr/Bahnhof F an 6.27 Uhr, alternativ ÖBB-EN Bz Bahnhof ab 6.15 Uhr/Bahnhof F an 6.31 Uhr, mit Anschluss ÖBB-Regionalzug Bahnhof F ab 6.33 Uhr/Bahnhaltestelle SV an 6.51 Uhr, Weiterfahrt mit dem L-Bus (Linie SSS) von S P ab 6.57 Uhr/T Me an 7.14 Uhr; alternativ bestünde auch die Möglichkeit der Verwendung des L-Busses (Linien XXX bzw. SSS) von F Bahnhof (ab 6.35 Uhr) nach T Me (an 7.14 Uhr) mit Umsteigen in S P (an 6.57 Uhr; ab 6.59 Uhr); nach Fahrplanwechsel (ab 10. Dezember 2006):

ÖBB-Eilzug Bz Bahnhof ab 6.04 Uhr/Bahnhof F an 6.16 Uhr mit Anschluss L-Bus (Linien UUU und YYY) von F Bahnhof (ab 6.20 Uhr) nach T Me (an 7.04 Uhr) mit Umsteigen in S P (an 6.44 Uhr; ab 6.50 Uhr), oder

ÖBB-Regionalzug Bz Bahnhof ab 6.07 Uhr/Bahnhof F an 6.27 Uhr, alternativ ÖBB-EN Bz Bahnhof ab 6.15 Uhr/Bahnhof F an 6.31 Uhr, mit Anschluss ÖBB-Regionalzug Bahnhof F ab 6.33 Uhr/Bahnhaltestelle SV an 6.51 Uhr, Weiterfahrt mit dem L-Bus (Linie VVV) von S P ab 7.00 Uhr/T Me an 7.14 Uhr.

Rückfahrt:

Liechtensteinbusse (Linien ZZZ und XXX) von T Me (ab 16.13 Uhr) nach F Bahnhof (an 16.55 Uhr) mit Umsteigen in S P (an 16.29 Uhr; ab 16.30 Uhr), Weiterfahrt mit ÖBB-Regionalzug Bahnhof F ab 17.06 Uhr/Bz Bahnhof an 17.26 Uhr;

- Liechtensteinbusse (Linien ZZZ und XXX) von T Me (ab 16.33 Uhr) nach F Bahnhof (an 17.15 Uhr) mit Umsteigen in S P (an 16.49 Uhr; ab 16.50 Uhr), Weiterfahrt mit ÖBB-EC Bahnhof F ab 17.20 Uhr/Bz Bahnhof an 17.32 Uhr;
- Liechtensteinbusse (Linien ZZZ und XXX) von T Me (ab 16.53 Uhr) nach F Bahnhof (an 17.35 Uhr) mit Umsteigen in S P (an 17.09 Uhr; ab 17.10 Uhr), Weiterfahrt mit ÖBB-Eilzug Bahnhof F ab 17.43 Uhr/Bz Bahnhof an 18.02 Uhr;
- Liechtensteinbusse (Linien ZZZ und XXX) von T Me (ab 17.13 Uhr) nach F Bahnhof (an 17.55 Uhr) mit Umsteigen in S P (an 17.29 Uhr; ab 17.30 Uhr), Weiterfahrt mit ÖBB-Regionalzug Bahnhof F ab 18.03 Uhr/Bz Bahnhof an 18.23 Uhr;
- Liechtensteinbusse (Linien ZZZ und XXX) von T Me (ab 17.33 Uhr) nach F Bahnhof (an 18.15 Uhr) mit Umsteigen in S P (an 17.49 Uhr; ab 17.50 Uhr), Weiterfahrt mit ÖBB-Regionalzug Bahnhof F ab 18.33 Uhr/Bz Bahnhof an 18.53 Uhr;
- Liechtensteinbusse (Linien ZZZ und XXX) von T Me (ab 17.53 Uhr) nach F Bahnhof (an 18.43 Uhr) mit Umsteigen in S P (an 18.09 Uhr; ab 18.10 Uhr), Weiterfahrt mit ÖBB-Regionalzug Bahnhof F ab 19.03 Uhr/Bz Bahnhof an 19.23 Uhr;
- Liechtensteinbusse (Linien ZZZ und XXX) von T Me (ab 18.13 Uhr) nach F Bahnhof (an 18.55 Uhr) mit Umsteigen in S P (an 18.29 Uhr; ab 18.30 Uhr), Weiterfahrt mit ÖBB-Regionalzug Bahnhof F ab 19.03 Uhr/Bz Bahnhof an 19.23 Uhr;
- Liechtensteinbusse (Linien ZZZ und XXX) von T Me (ab 18.53 Uhr) nach F Bahnhof (an 19.43 Uhr) mit Umsteigen in S P (an 19.09 Uhr; ab 19.10 Uhr), Weiterfahrt mit ÖBB-Regionalzug Bahnhof F ab 20.03 Uhr/Bz Bahnhof an 20.23 Uhr;
- Liechtensteinbusse (Linien ZZZ und XXX) von T Me (ab 19.13 Uhr) nach F Bahnhof (an 19.58 Uhr) mit Umsteigen in S P (an 19.29 Uhr; ab 19.30 Uhr), Weiterfahrt mit ÖBB-Regionalzug Bahnhof F ab 20.03 Uhr/Bz Bahnhof an 20.23 Uhr;
- Liechtensteinbusse (Linien ZZZ und XXX) von T Me (ab 19.53 Uhr) nach F Bahnhof (an 20.41 Uhr) mit Umsteigen in S P (an 20.09 Uhr; ab 20.10 Uhr), Weiterfahrt mit ÖBB-Eilzug Bahnhof F ab 20.44 Uhr/Bz Bahnhof an 20.59 Uhr;
- Liechtensteinbusse (Linien ZZZ und XXX) von T Me (ab 20.13 Uhr) nach F Bahnhof (an 20.58 Uhr) mit Umsteigen in S P (an 20.29 Uhr; ab 20.30 Uhr), Weiterfahrt mit ÖBB-Regionalzug Bahnhof F ab 21.03 Uhr/Bz Bahnhof an 21.23 Uhr;
- Liechtensteinbusse (Linien ZZZ und XXX) von T Me (ab 20.53 Uhr) nach F Bahnhof (an 21.38 Uhr) mit Umsteigen in S P (an 21.09 Uhr; ab 21.10 Uhr), Weiterfahrt mit ÖBB-Eilzug Bahnhof F ab 22.03 Uhr/Bz Bahnhof an 22.23 Uhr;
- Liechtensteinbusse (Linien ZZZ und XXX) von T Me (ab 22.08 Uhr) nach F Bahnhof (an 22.51 Uhr) mit Umsteigen in S P (an 22.22 Uhr; ab 22.23 Uhr), Weiterfahrt mit ÖBB-Regionalzug Bahnhof F ab 23.03 Uhr/Bz Bahnhof an 23.23 Uhr;

- Liechtensteinbusse (Linien ZZZ und XXX) von T Me (ab 23.08 Uhr) nach F Bahnhof (an 23.54 Uhr) mit Umsteigen in S P (an 23.22 Uhr; ab 23.25 Uhr), Weiterfahrt mit ÖBB-Regionalzug Bahnhof F ab 0.03 Uhr/Bz Bahnhof an 0.23 Uhr;
auch nach Fahrplanwechsel (ab 10. Dezember 2006) stand dem Bw. im Übrigen ein halbstündlicher Taktverkehr zwischen T Me und Bz Bahnhof zur Verfügung.

Angesichts der von der Arbeitgeberin bestätigten Dienstbeginnzeit des Bw. von 7.15 Uhr sowie des Umstandes, dass entsprechend den vorgelegten Zeiterfassungslisten die arbeitstägliche Gesamt-Ist-Arbeitsstundenanzahl des Bw. im Berufungsjahr überwiegend zwischen acht und zehn Stunden betrug, genaue Dienstendzeiten nicht bekannt gegeben wurden, in Verbindung mit den oben dargelegten, durchaus günstigen Verkehrsverbindungen gelangte der Unabhängige Finanzsenat (UFS) zur Überzeugung, dass dem Bw. im streitgegenständlichen Zeitraum überwiegend (an mehr als der Hälfte seiner Arbeitstage) auf weit mehr als dem halben Arbeitsweg zur erforderlichen Zeit ein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung stand und damit im konkreten Fall Unzumutbarkeit der Benützung von Massenverkehrsmitteln wegen tatsächlicher Unmöglichkeit nicht vorliegt.

Angesichts dieser Überlegungen ist auch mit den Ausführungen des Bw. im Vorlageantrag, wonach es ihm nicht möglich sei, öffentliche Verkehrsmittel zu benützen, da Instandsetzungsarbeiten im Ausland eine Abfahrtszeit vom Betrieb aus zwischen 5.00 Uhr und 6.00 Uhr mit entsprechend beladenem Firmenauto notwendig mache und derartige Arbeitsaufträge durchschnittlich 15 Stunden dauerten, nichts gewonnen. Notwendig wäre vielmehr die Feststellung gewesen, dass an **mehr als der Hälfte seiner Arbeitstage** tatsächlich die Arbeitszeit des Bw. so geartet war, dass die Benützung des Massenbeförderungsmittels zumindest hinsichtlich der halben Fahrtstrecke nicht möglich, somit nicht zumutbar war. Gegenständlich wurde vom Bw. jedoch - trotz entsprechender Vorhaltung (auch den Feststellungen des Finanzamtes in der Berufungsvorentscheidung kommt - wie der Verwaltungsgerichtshof schon mehrfach betont hat - Vorhaltswirkung zu; es wäre damit Aufgabe des Bw. gewesen, die Feststellungen des Finanzamtes in der Berufungsvorentscheidung zu entkräften) - weder konkret behauptet noch auch nachgewiesen, dass ihm **überwiegend** die Benützung des öffentlichen Verkehrsmittels bei der An- bzw. Heimfahrt unmöglich gewesen wäre.

Dem Einwand, dass er wegen seiner beruflichen Tätigkeit als Servicemonteur auf sein Privatfahrzeug angewiesen bzw. ihm die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel auf Grund der spontanen Abrufbarkeit für Instandsetzungsarbeiten in ganz Mitteleuropa unzumutbar bzw. überhaupt unmöglich sei, ist zu entgegnen, dass eine derartige Auslegung des Begriffes der Unzumutbarkeit nach Ansicht des UFS dem Gesetz nicht entnommen werden kann. Die

Gewährung des sog. großen Pendlerpauschales ist ausschließlich nach objektiven Kriterien der Benützungsmöglichkeit des öffentlichen Verkehrsmittels zu beurteilen.

Die Prüfung, ob Unzumutbarkeit wegen Gehbehinderung vorliegt, erübrigt sich gegenständlich, da der Bw. laut Aktenlage nicht dauernd stark gehbehindert ist und Derartiges auch nicht behauptet hat.

Zur Frage, ob gegenständlich von Unmöglichkeit wegen langer Anfahrtszeit auszugehen ist oder nicht, ist Folgendes zu sagen:

Davon ausgehend, dass gegenständlich die oben dargestellte einfache Wegstrecke (bei Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln) - nach Aufrundung der einzelnen Wegstrecken (vgl. Sailer/Bernold/Mertens, a.a.O., Frage 16/22 zu § 16 EStG 1988) - ca. 44 Kilometer beträgt, dann stünde dem Bw. nach der oben dargestellten, der einheitlichen Verwaltungsübung dienenden Verwaltungspraxis für deren Zurücklegung zweieinhalb Stunden zur Verfügung.

Bezogen auf diese Verwaltungspraxis kann unter Berücksichtigung eines ca. 15 Minuten dauernden Fußweges von der Wohnung des Bw. (im Berufungsjahr: G Bz, S-Straße 37a/5) zum Bahnhof Bz, einer Zugfahrt zwischen Bahnhof Bz und Bahnhof F von ca. 20 Minuten, von Busfahrten zwischen F Bahnhof und T Me mit Liechtensteinbussen von ca. 50 Minuten sowie eines Gehweges von ca. 10 Minuten von der Bushaltestelle T Me zur Arbeitsstätte (Gleiches gilt im Übrigen für die Rückfahrt) sowie entsprechender - aus der obigen Darstellung der öffentlichen Verkehrsmittel errechenbarer - Wartezeiten nicht davon gesprochen werden, dass die Benützung des öffentlichen Verkehrsmittels im fraglichen Zeitraum überwiegend bzw. an mehr als der Hälfte der Arbeitstage unzumutbar gewesen wäre. Die Wegzeit liegt gegenständlich jedenfalls unter zweieinhalb Stunden.

Angesichts der obigen Überlegungen kann im Berufungsfall von der Erfüllung des Tatbestandes "Unzumutbarkeit", den der Gesetzgeber für die Zuerkennung des "großen" Pendlerpauschales voraussetzt, keine Rede sein.

Es war daher - gerade auch im Sinne einer gleichmäßigen Besteuerung aller Steuerpflichtigen - spruchgemäß zu entscheiden.

Feldkirch, am 13. Jänner 2009