



Berufungsentscheidung

Der Unabhängige Finanzsenat hat über die Berufung des Bw., geb. tt.mm.1962, Wohnadresse , vom 17. Februar 2011 gegen die Bescheide des Finanzamtes XY vom 19. Jänner 2011 betreffend Einkommensteuer (Arbeitnehmerveranlagung) für den Zeitraum 2005 bis 2009 entschieden:

Die Berufung wird als unbegründet abgewiesen.

Die angefochtenen Bescheide bleiben unverändert.

Entscheidungsgründe

Der Berufungswerber (im folgenden „Bw.“) wohnte in den Jahren 2005 bis 2009 in Wohnadresse , und arbeitete bei der Firma A GmbH & Co KG in Arbeitsadresse. In den Jahren 2005 bis 2009 wurde bei der Lohnverrechnung durch seinen Arbeitgeber jeweils das große Pendlerpauschale über 60 km berücksichtigt. Am 19.11.2010 brachte der Bw. Arbeitnehmerveranlagungen für die Jahre 2005 bis 2009 per Finanz Online ein.

Die Einkommensteuer 2008 und 2009 wurde zunächst mit Einkommensteuerbescheiden vom 22.11.2010 erklärungsgemäß veranlagt. Im Zuge eines Vorhalteverfahrens für die Jahre 2005 bis 2007 kam das zuständige Finanzamt jedoch zum Ergebnis, dass dem Bw. für die Strecke Wohnort zum Arbeitsort nur das große Pendlerpauschale ab einer einfachen Wegstrecke von 40 km zustehe, da diese Strecke laut Routenplaner 58 km betrage. In der Folge wurden daher die Jahreslohnzettel für die Jahre 2005 bis 2009 in dieser Hinsicht berichtigt. Für die bereits veranlagten Jahre 2008 bis 2009 kam es zu einer Bescheidaufhebung gemäß § 299 BAO und

zur Ausstellung von Einkommensteuerbescheiden für die Jahre 2005 bis 2009, jeweils datiert mit 19.1.2011, die lediglich ein Pendlerpauschale von 40 km bis 60 km berücksichtigten. Die übrigen beantragten Abzugsposten wurden erklärungsgemäß veranlagt.

Der Bw. brachte gegen die Einkommensteuerbescheide 2005 bis 2009 vom 19.1.2011 eine Berufung mit der Begründung ein, er habe von seiner Haustür bis zum Firmengebäude seines Arbeitgebers eine mittels Kilometerzähler seines Autos (Tacho) ermittelte Wegstrecke von 60,1 km. Er ersuchte auch um Bekanntgabe, welche Tourenplaner für die Streckenermittlung vom Finanzamt herangezogen worden seien. Am 1.4.2011 ergänzte der Bw. seine Berufung durch die Vorlage von drei Fotos. Zwei Fotos zeigen einen Autokilometerzähler an: einmal mit ausgewiesenen Kilometerstand 0,00 km, einmal mit ausgewiesenen Kilometerstand 60,1 km. Als Erläuterung wurde vom Bw. unter den beiden Fotos hinzugefügt, dass das Foto mit Kilometerstand 0,00 km den Start von Zuhause, Wohnadresse , abilde, das Foto mit Kilometerstand 60,1 km die Ankunft bei seinem Arbeitgeber, Arbeitsadresse . Das dritte Foto bildet die Anzeige eines Navigationsgerätes ab. Am oberen Bildrand des Navigationsgerätes ist Wohnort Strasse, am unteren rechten Bildrand ist eine Kilometerangabe von 122 km und eine Fahrzeit von 1:37 Minuten zu lesen. Erläuternd wurde vom Bw. unter dem Foto der Text „Navigationsgerät: Hin- und Rückfahrt 122 km“ geschrieben.

Am 19.4.2011 erließ das Finanzamt für die Jahre 2005 bis 2009 jeweils die Berufung als unbegründet abweisende Berufungsvorentscheidungen. Als Begründung gab das Finanzamt dem Bw. zunächst die verwendeten vier Routenplaner (www.viamichelin.at, www.tiscover.com, www.reisplanung.de, www.kilometer.at) bekannt und führte aus, dass lediglich das große Pendlerpauschale ab 40 km zu berücksichtigen sei, da bei allen Routenplanern die kürzeste, aber auch schnellste, einfache Wegstrecke unter 60 Kilometern liege. Die Fotos des Tachos (Kilometerstand 60,1) würden kein anzuerkennendes Beweismittel darstellen, da die tatsächlich zurückgelegte Wegstrecke anhand des Tachos nicht erkennbar sei. Die Berechnung am Navigationsgeräte sei ohne genaue Adressangabe nur mit dem Straßennamen erfolgt und daher sei eine Berechnung der Wegstrecke aufgrund der fehlenden Adresse nicht möglich. Hingegen werde bei den Routenplanern eine genaue Wohnanschrift und eine genaue Arbeitsanschrift eingegeben.

Am 19.5.2011 stellte der Bw. den Antrag auf Vorlage seiner Berufung an den UFS. Der UFS übermittelte dem Bw. mit Vorhalt vom 15.9.2011 die vier (siehe oben) vom Finanzamt erstellten Routenplanauswertungen mit der Frage, ob die vom Bw. gefahrene Fahrtroute von jenen Fahrtrouten abweicht, die in den beigelegten Finanzamtsauswertungen ersichtlich sind. Weiters wollte der UFS die Gründe dafür wissen, wenn die erste Frage bejaht wird.

In seiner Vorhaltsbeantwortung vom 5. Oktober 2011 antwortete der Bw., dass seine Route von den Finanzamtsrouten abweiche . Er fahre die Route, die er mit Tisover berechnet habe, weil es die schnellste Verbindung sei und er dadurch nicht durch verschiedene Ortschaften (B, C, D) fahren müsse. Diese Strecke lasse sich schwer durch Google-Maps berechnen; man müsse als Ziel die Autobahnrasstätte E eingeben, die parallel zur Autobahn liege.

Weiters wies er darauf hin, dass er seine Wohnung Richtung F, Fahrtrichtung Nordwest, auf der Zufahrtstraße, die parallel zur Wohnort Strasse zu seinem Haus führe, verlasse und erst dann auf die Wohnort Strasse einbiege. Erst dann fahre er Richtung G, oder H, Fahrtrichtung Südwest. Bei keiner einzigen Berechnung sei dieser Umstand berücksichtigt worden. Als Beilage legte der Bw. einen Kartenauszug aus Tiris bei (Bemerkung: Daraus ist die Zufahrtsstraße ersichtlich.). Weiters betrage ein Teilabschnitt der vom Bw. befahrenen Wegstrecke, nämlich die Auffahrt I auf die A 1 bis zur Ausfahrt J A 2 Sautobahn 37,8 km gemessenen mit einem – sehr genauen - LKW Tacho, während für dieselbe Strecke zwei Routenplaner kürzere, aber jeweils unterschiedliche Kilometerangaben (Google Maps 35,5 km, Tiscover 36,7 km) angeben, im Ergebnis aber zum selben Endkilometerstand von 58,1 km gelangen.

Über die Berufung wurde erwogen:

1. Streitpunkt:

Im vorliegenden Berufungsfall ist ausschließlich strittig, ob die große Pendlerpauschale in den Jahren 2005 bis 2009 für eine einfache Wegstrecke von 40 km bis 60 km oder über 60 zusteht.

2. Festgestellter Sachverhalt:

Aus dem Akteninhalt und dem Ergebnis des durchgeföhrten Ermittlungsverfahrens ist folgender Sachverhalt der Berufungsentscheidung zu Grunde zu legen:

Der Bw. wohnte in den Jahren 2005 bis 2009 in Wohnadresse , und arbeitete bei der Firma A GmbH & Co KG in Arbeitsortadresse.

Es kommen grundsätzlich drei verschiedene Fahrtrouten für den Arbeitsweg des Bw. in Betracht. Bis nach der Ortschaft K ist vom Wohnort des Bw. für alle drei Routen die gleiche Strecke zu befahren.

Von seiner Wohnung in der Wohnadresse , fährt er auf einem Zufahrtsweg rund 100 Meter nach Norden, bevor er in die Wohnort Strasse (=B 3) einbiegt. Auf der Wohnort Strasse muss er wiederum ca. 100 Meter in die Gegenrichtung (Richtung Süden) fahren, bis er in

Augenhöhe mit seinem Haus ist. Er setzt dann seine Fahrt auf der B 3 nach Südwesten in Richtung L und dann auf der B 4 in Richtung Westen fort.

Nach der Ortschaft K kommen im Wesentlichen drei Routen nach Arbeitsort in Betracht, wobei zwei davon im Norden von C wieder auf der Autobahn A 2 zusammenführen und dann den selben Weg nach Arbeitsort auf der A 2 nehmen. Die dritte Route, auf die nachfolgend nicht näher eingegangen wird, führt in C nicht auf die Autobahn, sondern führt durch C und dann auf der Bundesstraße B 5, die mehr oder weniger parallel zur A 2 verläuft, nach Arbeitsort. Dabei sind C und D zu durchqueren. Die Entfernung beträgt hier 56,3 km bei einer Fahrzeit von 1 Stunde 03 Minuten.

Die Route, die der Bw. nimmt, führt nach der Ortschaft K weiter entlang der B 4 Richtung Westen. Dabei wird die Ortschaft M durchquert. Die B 4 quert die deutsche Grenze. Nach etwa 600 Meter biegt der Bw. links auf die Autobahn A 1 Richtung N ein. Nach etwa 5 km auf der A 1 wird wieder Österreich erreicht und die Autobahn A 1 als A 2 (S Autobahn) fortgesetzt.

Bei der anderen Route wird nach dem Ort K auf die O Bundesstraße Richtung Süden-Westen abgebogen und dieser bis zur ersten Auffahrt auf die Autobahn A 2 nördlich von C gefolgt. Auf der O Bundesstraße werden einige wenige Ortschaften passiert, wobei durch B und Q eine Durchfahrt erfolgt, sonst weitgehend am Rande der Ortschaften gefahren wird.

Nach den herangezogenen Routenplanern weisen die beschriebenen Wege folgende Daten auf:

Erste Route (an der Autobahnrasstätte AB E vorbei)

Google maps: 58,1 km – ca. 46 Minuten (inklusive Zufahrtsberücksichtigung: 58,3 km)

Tiscover: 58,1 km – ca. 46 Minuten (inklusive Zufahrtsberücksichtigung: 58,3 km)

Hier ist zu bemerken, dass die Routenplaner diesen Weg nur dann ausweisen, wenn die Autobahnrasstätte AB E eingegeben wird. Dies bewirkt jedoch, dass die Routenplaner in der Folge davon ausgehen, dass die Autobahnrasstätte tatsächlich angefahren wird. Deshalb wird bei der Routenbeschreibung das Abfahren von der A 1, das Ansteuern der Autobahnrasstätte und das Wieder-Auffahren auf die A 1 beschrieben. Dadurch fällt ein zusätzlicher Weg von – nach Schätzung des UFS – einigen Hundert Metern mehr an, der in der Kilometerangabe der Routenplaner inkludiert ist, so aber nicht vom Bw. gefahren wird. Vielmehr ist davon auszugehen, dass der Bw. ohne Ansteuern der Autobahnrasstätte täglich an dieser, ohne die A 1 zu verlassen, auf der A 1 vorbei fährt. Die angegebenen Kilometer und die angegebene Fahrzeit sind daher unter Berücksichtigung dieses Umstandes zu hoch.

Zweite Route (über O Bundesstraße)

Google maps: 56,5 km – 43 Minuten (inklusive Zufahrtsberücksichtigung 56,7 km)

Tdiscover: 56,5 km – 43 Minuten (inklusive Zufahrtsberücksichtigung 56,7 km)

Die Wegstrecke von der Wohnung des Bw. zu seiner Arbeitsstätte beträgt unter 60 km.

3. Beweiswürdigung und rechtliche Würdigung:

3.1.

Gemäß § 16 Abs 1 Z 6 lit. c EStG steht dem Arbeitnehmer, dem im Lohnzahlungszeitraum überwiegend die Benützung eines Massenbeförderungsmittels zumindest hinsichtlich der halben Fahrtstrecke nicht zumutbar ist, ein bestimmter Pauschalbetrag als Pendlerpauschale zu.

Die Staffelung betrug (vgl. Atzmüller/Lattner in Wiesner/Grabner/Wanke [Hrsg.], MSA EStG 11. EL § 16 Anm. 66) im Berufungszeitraum:

Von 1. 1. 2005 bis 31. 12. 2005 (StReformG 2005): Lit c:

2 bis 20 km	243 €	jährlich
20 km bis 40 km	972 €	jährlich
40 km bis 60 km	1.692 €	jährlich
über 60 km	2.421 €	jährlich

Von 1. 1. 2006 bis 30. 6. 2007 (BGBl I 2005/115): Lit c:

2 bis 20 km	270 €	jährlich
20 km bis 40 km	1.071 €	jährlich
40 km bis 60 km	1.863 €	jährlich
über 60 km	2.664 €	jährlich

Von 1. 7. 2007 bis 30. 6. 2008 (BGBl I 2007/24): Lit c:

2 bis 20 km	297 €	jährlich
20 km bis 40 km	1.179 €	jährlich
40 km bis 60 km	2.052 €	jährlich
über 60 km	2.931 €	jährlich

- Von 1. 7. 2008 bis 31. 12. 2009 (BGBl I 2008/85): Lit c:

2 bis 20 km	342 €	jährlich
20 km bis 40 km	1.356 €	jährlich
40 km bis 60 km	2.361 €	jährlich
über 60 km	3.372 €	jährlich

Unter die für das große Pendlerpauschale relevante Fahrtstrecke ist nach der VwGH-Rechtsprechung (VwGH 16.7.1996, [96/14/0002](#), 0003) jene zu verstehen, deren Benützung mit dem KFZ nach dem Urteil gerecht und billig denkender Menschen für die täglichen Fahrten eines Pendlers sinnvoll ist. Es ist dies die kürzeste Strecke, die ein Arbeitnehmer vernünftigerweise wählt, wobei auch auf die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf

die Vermeidung von Lärm und Abgasen im Wohngebiet Bedacht zu nehmen ist. Überflüssige Umwege oder bloß aus persönlicher Vorliebe gewählte Strecken bleiben außer Betracht.

3.2.

Nach Ansicht des UFS sind beide unter Punkt 2 näher beschriebenen Routen als vernünftig anzusehen. Die zweite Route führt über eine Bundesstraße. Dabei werden zwei Ortschaften durchquert (B und Q). Sonst werden Ortschaften am Rande gestreift. Die erste Route führt ebenfalls durch den Ort M hindurch und entlang von Siedlungsgebieten.

Beide Strecken sind daher hinsichtlich der Vermeidung von Lärm und Abgaben im Wohngebiet als auch unter Bedachtnahme auf die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs als gleichwertig zu erachten.

Dem Vorbringen des Bw., er müsse durch die von ihm gewählte Route nicht durch verschiedene Ortschaften (B, C, D) fahren, ist zu entgegnen, dass die Durchfahrt durch C und D ohnehin nur bei einer Route von vier, die das Finanzamt als Entscheidungsgrundlage herangezogen hat, der Fall gewesen wäre.

Sind zwei Strecken als gleichwertig anzusehen, ist die kürzere Strecke heranzuziehen. Dies ist die unter Punkt 2 beschriebene zweite Route. Diese liegt mit 56,7 Kilometern unter Berücksichtigung der Zufahrt laut Routenplanern eindeutig unter 60 Kilometer. Ebenfalls liegt die erste, vom Bw. benutzte, Route, ebenfalls unter Berücksichtigung der Zufahrt, nach den herangezogenen Routenplanern eindeutig unter 60 Kilometer. Nur bei Heranziehung des Autotachometers des Bw. und gegebenenfalls eines LKW Tachos werden bei der ersten Route 60 Kilometer überschritten. Entsprechende Angaben liegen zur zweiten Route nicht vor.

Wesentliche Bedeutung kommt daher im vorliegenden Berufungsfall der Beweiswürdigung des UFS zur Frage, welches Beweismittel (Auto-Tachometer, LKW-Tachometer, Navigationsgerät, Routenplaner, Karten) dem UFS am geeignetsten erscheint, die Weglänge zwischen Wohnung und Arbeitsstätte am genauesten wiederzugeben, zu.

Die Zufahrt vom Haus Wohnadresse , zur Wohnort Strasse wurde mit rund 100 Metern aufgrund eines mit Maßstab versehenen Planes der Wohnortgemeinde bestimmt. Der Gemeindeplan wurde für den relevanten Straßenabschnitt entsprechend vergrößert. Die Längenangabe stimmt mit dem – ebenfalls mit Maßstab versehenen und vorgelegten – Plan des Bw. aus Tiris überein. Der Zufahrtsweg wird doppelt berücksichtigt, weil selbst bei maximaler Vergrößerung der Karten der Routenplaner der Weg auf der Wohnort Strasse selbst zu beginnen scheint und daher das Zufahren und anschließende Rückfahren bis in Augenhöhe des Wohnhauses des Bw. nicht berücksichtigt zu sein scheint.

Zu den Kilometerangaben für den weiteren Straßenverlauf gelangt der UFS aufgrund der Angaben der einzelnen Routenplaner, die in keinem Fall eine Wegstrecke von über 60 km angeben. Selbst bei Addition der vorhin beschriebenen 200 Meter aufgrund der Sondersituation mit der Zufahrtsstraße werden 60 km nicht überschritten.

Den **Internet-Routenplanern** liegt eine GPS (=Global Positioning System, das ist ein globales Navigationssatellitensystem zur Positionsbestimmung und Zeitmessung) basierte Erfassungstechnik und der Rückgriff auf digitale amtlich vermessene Kartendaten zugrunde und liefert derzeit, soweit dem UFS das bekannt ist, die genauesten Daten zur Bestimmung einer Weglänge (Quelle: Wikipedia unter den Stichworten: Routenplaner, Navteq und Global Positioning System). So wird bei auf Standard Positioning Services beruhenden GPS-Systemen bereits eine Genauigkeit von 7,8 Metern in 95% der Messungen bzw. 4 Meter RMS garantiert (Quelle: Wikipedia zu Genauigkeit der Positionsbestimmung unter dem Stichwort „Global Positioning System“).

Die vom Bw. ins Treffen geführte Unterschiedlichkeit der Angabe der Wegstreckenlänge auf demselben Streckenabschnitt beim Routenplaner Tiscover bzw. google maps konnte nicht nachvollzogen werden, da beide Routenplaner bei Angabe des Zwischenziels Autobahnrasstätte AB E exakt zum selben Ergebnis führen.

Der UFS hält die Angaben des Bw., dass der **Tageskilometerzähler seines Autos** eine Arbeitswegstrecke von 60,1 km ausweist bzw. sich bei Heranziehung eines **LKW Tachometers** Abweichungen zu Kilometerangaben von Routenplanern für dieselbe Wegstrecke ergeben, für durchaus glaubwürdig. Allerdings beweist der Tageskilometerzähler noch nicht die tatsächliche Weglänge. Tageskilometerzähler von Autos, aber auch von LKWs, geben auf Grund verschiedener Faktoren nicht immer exakt die gefahrene Strecke an.

So setzte sich die UFS-Entscheidung GZ RV/2733-W/10 vom 3.5.2011, bei der es ebenfalls um die Länge des Arbeitsweges ging und ob das Pendlerpauschale von 2 bis 20 km oder von 20 km bis 40 km zusteht, detailliert mit den Faktoren auseinander, warum Tageskilometerzähler oft nicht verlässlich sind: „*Ein Autokilometerzähler misst nicht die tatsächlich gefahrenen Kilometer eines Autos. Er übernimmt von der Ausgangswelle des Getriebes einen Drehzahlimpuls, der mechanisch oder elektronisch mit Hilfe des Abrollumfanges des Reifens umgewandelt wird. Das Ergebnis wird im Kilometerzähler als zurück gelegte Strecke angezeigt. Der Abrollumfang ist die Strecke, die ein Rad bei einer Umdrehung schlupffrei zurücklegt; für Kraftfahrzeuge ist dabei nach DIN 70020 die Geschwindigkeit 60 km/h zu Grunde zu legen. Aus dem Abrollumfang berechnet sich ein fiktiver (nicht geometrisch messbarer) dynamischer Rollradius. Da die Geschwindigkeit anhand einer Drehzahlmessung der Fahrzeugräder bestimmt wird, treten Messfehler auf. Fehlerquellen sind der*

Reifendurchmesser und die durch Abrieb schwindende Profiltiefe. Fehler sind oft nicht proportional zur gefahrenen Geschwindigkeit, weil der Abrollumfang durch Fliehkräfte mit steigender Geschwindigkeit etwas zunimmt. So ergeben sich für verschiedene Geschwindigkeiten unterschiedliche Messfehler. Hinzu kommt, dass Tachometer so zu justieren sind, dass sie jedenfalls keine niedrigere als die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit anzeigen, was in der Praxis zu einer höheren Geschwindigkeitsanzeige führt (vgl. www.wikipedia.org, "Abrollumfang" und "Tachometer").

So zeigt etwa der Tachometer des PKW des Referenten (Mazda6 Sport Combi, Bereifung 195/65R15-87H, 6JJx15ET50, Profiltiefe der Reifen 7 - 8 mm; kraftfahrrechtlich zulässig wäre auch die Verwendung von 16 Zoll- und 17 Zoll-Felgen mit entsprechender Bereifung) eine durchschnittlich rund 5 % höhere Geschwindigkeit an als - verglichen mit den GPS-basierten (auf circa 10 m genauen) Daten des Navigationssystems - tatsächlich gefahren wird. Der Tageskilometerzähler des PKW des Referenten weist auf 10 km durchschnittlich eine um 100 m längere zurückgelegte Strecke aus (Autobahnfahrt mit durchschnittlich 100 km/h und nahezu ohne Spurwechsel) als - verglichen mit den i. d. R. alle 200 m (Bundesstraßen) bis 500 m (Autobahnen, Schnellstraßen) auf Bundesstraßen und teilweise auf Landesstraßen zur Kilometrierung aufgestellten Straßenkilometeranzeigepflöcken - tatsächlich gefahren wurde, was einer Abweichung um etwa 1 % entspricht.

Der Unabhängige Finanzsenat führte in einem anderen Verfahren, in welchem ebenfalls eine Streckenlänge von mehr oder weniger als 20 km in Zusammenhang mit dem Pendlerpauschale festzustellen war, in einem Augenschein ein Experiment durch (das Verfahren wurde letztlich durch Zurücknahme der Berufung beendet, daher findet sich keine Entscheidung in der Findok):

Aus der Niederschrift über die mündliche Berufungsverhandlung zu RV/3725-W/09 vom 1. Dezember 2009:

"...Einvernehmen besteht ferner, dass die zweckmäßigste Fahrtstrecke zwischen Wohnung und Arbeitsstätte wie folgt verläuft: ...[Darstellung des genauen Weges]

Nach den Ermittlungen des Finanzamtes, die sich einerseits auf Internet-Routenplaner, andererseits auf das Abfahren der Strecke durch den Vertreter des Finanzamtes stützen, beträgt die Fahrstrecke zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zwischen 19,5 (ViaMichelin) und 19,7 km (map24), also nicht wenigstens 20 km.

Demgegenüber erklärt der Bw., der Tageskilometerzähler seines PKW weise bei Abfahren dieser Strecke einen Stand von 20,5 km auf, daher betrage diese Strecke mehr als 20 km. ...

Der Referent fasst den Beweisbeschluss auf Vornahme eines Augenscheins (§ 182 BAO) dahingehend, dass sich der Referent und die Parteien zur Arbeitsstätte des Bw. in [...], begeben, dort auf dem Parkplatz die Tageskilometerzähler der PKW des Bw., des Finanzamtsvertreters und des Referenten auf 0,0 km gestellt werden, danach mit diesen PKW die oben dargestellte zweckmäßigste Strecke zur Wohnung abgefahren wird, bei der Wohnung in [...] die Tageskilometerstände abgelesen, vermerkt und die Tageskilometerzähler wieder auf 0,0 km gestellt werden, anschließend die oben dargestellte zweckmäßigste Strecke zur Arbeitsstätte abgefahren und bei Erreichen der Arbeitsstätte ebenfalls die Tageskilometerstände abgelesen und vermerkt werden...."

Der Augenschein ergab folgendes Ergebnis (Niederschrift vom 1. Dezember 2009):

Die Kilometerstände bei der Abfahrt von der Arbeitsstätte betragen:

	PKW Bw.	PKW FA-Vertreter	PKW Referent
Gesamtkilometerstand	250282	11235,2 106214 km	254.445 km

Die Kilometerstände bei der Ankunft bei der Wohnung betragen:

	PKW Bw.	PKW FA -Vertreter	PKW Referent
Gesamtkilometerstand	250303	11254,7 106233	254 465-

Die Tageskilometerstände bei der Ankunft bei der Wohnung betragen:

	PKW Bw.	PKW FA-Vertreter	PKW Referent
gefahrenen Kilometer	20,4	19,5	19,9

Die Kilometerstände bei der Ankunft bei der Arbeitsstätte betragen:

	PKW Bw.	PKW FA-Vertreter	PKW Referent
Gesamtkilometerstand	250323	11274,2 106253	254485

Die Tageskilometerstände bei der Ankunft bei der Arbeitsstätte betragen:

	PKW Bw.	PKW FA-Vertreter	PKW Referent
gefahrenen Kilometer	20,35	19,5	19,9

Hier zeigte sich, dass die Bandbreite der Tageskilometeranzeige der PKW zwischen 19,5 km und 20,4 km lag, während die Routenplaner für die tatsächlich gefahrene Wegstrecke eine Länge zwischen 19,5 km und 19,7 km auswiesen. Unter Berücksichtigung der Abweichung von rund 1 % der Entfernungsmessung beim PKW des Referenten ergäbe sich demzufolge eine tatsächliche Weglänge von etwa 19,7 km.

Auf einer Strecke von +/- 20 km kann somit die Kilometeranzeige dreier unterschiedlicher Autos zu deutlich unterschiedlichen Ergebnissen hinsichtlich der zurückgelegten Strecke führen."

Das Ergebnis des beschriebenen Augenscheins kann auch auf den gegenständlichen Fall übertragen werden, ohne dass es einer – aufwändigen - Wiederholung bedürfte.

Hinsichtlich der Weglänge kann daher im Berufungsfall nicht auf die Angaben des Tageskilometerzählers abgestellt werden. Bei einer Fehlertoleranz bereits von nur 1 % entspräche eine angezeigte Weglänge von 60,1 km einem tatsächlichen Weg von nur 59,51 km.

Die Fehlertoleranz bei Kilometerzählern ist allerdings weit höher und betrifft auch Kilometerzähler von LKWs. So lässt etwa die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr betreffend bestimmte der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienende Kraftfahrzeuge in Punkt III.f.3 unter anderem folgende Fehlergrenzen im laufenden Betrieb zu:

a) zurückgelegte Wegstrecke:

± 4 v. H. der tatsächlichen Wegstrecke, die mindestens 1 km beträgt;

b) Geschwindigkeit:

tatsächliche Geschwindigkeit ± 6 km/h.

Wenn das Kontrollgerät bei der gewerblichen Personen- oder Güterbeförderung bis zu 4 % von der tatsächlichen Wegstrecke abweichen kann, kann dies dazu führen, dass bei einer Entfernung von 60 km eine Wegstrecke von bis zu 62,4 km angezeigt wird. Dies kann auch die vom Bw. aufgezeigte Diskrepanz zwischen dem LKW-Tacho und den beiden genannten Routenplanern, Google Maps und Tiscover, erklären.

Eine Weglängenermittlung mittels eines geeichten Entfernungsmessers wurde vom Bw. nicht vorgenommen; ein derartiger Entfernungsmesser steht auch der Berufungsbehörde nicht zur Verfügung.

Das als Beweismittel vom Bw. vorgelegte Foto des **Navigationsgerätes** zeigt 122 km. Der auf dem Foto dargestellte Fahrverlauf entspricht der im Sachverhalt dargestellten ersten Route. Am oberen Rand des Fotos ist lediglich der Straßenname Wohnort Strasse ohne Angabe der Hausnummer ersichtlich. Genaues Ziel der Fahrt ist ebenfalls nicht erkennbar. Wie aus einer stark vergrößerten Straßenkarte von Google Maps ersichtlich ist, zieht sich die Wohnort Strasse vom Haus des Bw. noch mindestens 2 Kilometer Richtung Norden bis zur

deutschen Grenze. Die Eingabe nur eines Straßennamens ohne genaue Eingabe der Ausgangs- und Zieladresse mit Hausnummern ist daher nicht geeignet, eine exakte Entfernung wiederzugeben und kann daher auch die Kilometerdiskrepanz zwischen Navigationsgerät und Routenplanern erklären.

Da sämtliche herangezogenen Routenplaner übereinstimmend eine Weglänge von weniger als 60 km für die beiden als vernünftig anzusehenden möglichen Arbeitswege des Bw. ausweisen, geht der UFS davon aus, dass dieser Weg tatsächlich 60 km nicht überschreitet.

Dem Bw. steht daher nur das "große" Pendlerpauschale für eine einfache Fahrtstrecke von "40 km bis 60 km" zu.

Innsbruck, am 7. Dezember 2011