

Vragen van de leden Remkes, Weekers en Blok (allen VVD) aan de staatssecretaris van Financiën en de minister van Sociale Zaken over onbelaste vergoedingen voor woon- werkverkeer en zakelijk verkeer met de eigen auto van werknemers. (Ingezonden 15 september 2008)

1

Constaterende dat vanaf 2004 de fiscale behandeling van vergoedingen voor woon- werkverkeer en zakelijk verkeer met de eigen auto van werknemers is geharmoniseerd en gekozen werd voor een onbelaste vergoeding van de variabele autokosten van €0,18 (vanaf 1 januari 2006: €0,19), kunt u aangeven met welk percentage de variabele kosten van een middenklasse auto zijn gestegen in de periode van 1 januari 2004 tot 1 juli 2008 en uit welke componenten is die kostenontwikkeling samengesteld?

4

Kunt u aangeven welke koopkrachteffecten de in de eerste vraag aangegeven ontwikkelingen bij de huidige hoogte van de variabele autokosten op jaarbasis hebben als gevolg van het deels belasten van wel gemaakte en met veel meer dan inflatie gestegen variabele autokosten, bij een modaal inkomen, een middenklasse auto en een fictief aantal gereden kilometers woon- werkverkeer (bijv. 40 km per werkdag) en zakelijke kilometers (bijv. 15.000 per jaar)? Acht u de huidige situatie, ook voor oudere mensen, stimulerend om aan het arbeidsproces (te blijven) deelnemen? Bent u bereid over deze problematiek overleg te voeren met de sociale partners?

Voor het antwoord op vraag 1 en 4 zie onderstaand.

Allereerst wil ik hier opmerken dat de onbelaste reiskostenvergoeding niet alleen van toepassing is op met een auto afgelegde kilometers, maar bijvoorbeeld ook van toepassing is op te voet, per fiets of per openbaar vervoer afgelegde kilometers. Voor deze vervoermodaliteiten is €0,19 per kilometer in het algemeen ruim voldoende.

Met betrekking tot het gebruik van een auto bestaan de variabele kosten uit de brandstofkosten en de kosten van onderhoud en reparatie.¹ De variabele kosten verschillen echter per type en per leeftijdsklasse auto. In de periode januari 2004-augustus 2008 zijn de prijzen van benzine, diesel en LPG met respectievelijk 35,4%, 66,5% en 56,8% gestegen en de kosten van onderhoud en reparatie zijn gestegen met 13,1%. De parkeer- en tolgelden, waar ook naar wordt gevraagd met 21,8%.²

Voor een voorbeeldcasus zoals gehanteerd door het NIBUD, te weten een middenklasse personenauto, rijdend op benzine,³ ⁴ komen de variabele kosten op €0,16 per kilometer. Deze kosten bedroegen in 2004 €0,12 per kilometer. Deze toename is met name toe te wijzen aan het stijgen van

¹ Volgens definities gebruikt door o.m. NIBUD en ANWB.

² Gegevens Centraal Bureau voor de Statistiek.

³ NIBUD Budgethandboek 2008-2, p. 67, op basis van gegevens Consumentenbond, Autogids 2008.

⁴ Bij een benzineprijs van €1,68 per liter (stand 1 juli 2008).

de brandstofprijzen. Zouden in bovenstaande definitie ook parkeer- en tolgelden worden meegenomen dan nemen beide bedragen met €0,02 toe.⁵

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de maximale onbelaste vergoeding van €0,19 voor een werkgever de gelegenheid biedt de variabele kosten in hun geheel onbelast te vergoeden. Wanneer de werkgever deze werkelijk gemaakte variabele kosten vergoedt, zijn er dus geen koopkrachteffecten door de gestegen autokosten. Wij achten de huidige situatie dan ook niet belemmerend, ook niet voor oudere mensen, om aan het arbeidsproces deel te nemen. Er is in de afgelopen periode hierover gesproken met de sociale partners, waarbij is aangegeven dat het kabinet de gestegen brandstofprijzen niet door een verhoging van de maximale onbelaste vergoeding van de variabele autokosten zal compenseren. Overigens neemt het kabinet tal van maatregelen om ouderen aan het werk te helpen of te houden, waaronder de introductie van een doorwerkbonus vanaf 62 jaar en een premiekorting voor het in dienst nemen van ouderen.

2

Deelt u de mening dat het rechtvaardig en redelijk is dat de variabele kosten van deze met de eigen auto gereden zakelijke kilometers (inclusief eventueel betaalde parkeer- en tolgelden) integraal onbelast aan de werknemers worden vergoed?

5

Bent u op basis daarvan bereid de Kamer voorstellen te doen voor een substantiële verhoging van de onbelaste kilometervergoedingen, eventueel in meerjarig perspectief? Wat zijn de financiële consequenties per eurocent verhoging van de onbelaste vergoeding?

6

Deelt u de mening dat de huidige fiscale regelingen de indruk geven van ongelijke behandeling bij gemaakte zakelijke reiskosten tussen mensen die wel (geen aftrek als beroepskosten indien de werkgever geen vergoeding betaalt) en niet (ZZP-ers) in loondienst zijn en tussen mensen die gebruik maken van het openbaar vervoer (art. 3.87 wet IB 2001) en mensen die “voor de baas” gebruik maken van de eigen auto, omdat in grote delen van het land openbaar vervoer vaak geen werkelijk alternatief is?

Voor het antwoord op vraag 2, 5 en 6 zie onderstaand.

Nee, het kabinet is van mening, gezien het antwoord bij vraag 1 en 4 dat €0,19 per km een reële grens is waarover reiskosten onbelast verstrekt kunnen worden. Uiteraard staat het werkgevers vrij een hogere (belaste) vergoeding te geven. Overigens dient bedacht te worden dat elke verhoging van de onbelaste kilometervergoeding met een cent ruim €100 miljoen derving betekent. Een verhoging van de onbelaste kilometervergoeding verlaagt bovendien de stimulans om weinig kilometers af te leggen en verlaagt daarmee ook de stimulans om wonen en werk dichterbij elkaar te brengen. Dit is

⁵ Parkeer- en tolgelden zijn geschat op €25 per maand.

negatief voor het milieu en de congestie op de weg. Ook verlaagt een verhoging van de onbelaste kilometervergoeding de stimulans om de kilometervergoeding in te ruilen voor een onbelaste openbaarvervoerkaart van de werkgever.

Ook is er geen sprake van ongelijke behandeling.⁶ Bij de Wet inkomstenbelasting 2001 is bewust de keuze gemaakt dat werknemers geen beroepskosten meer kunnen aftrekken. Dit is gedaan uit het oogpunt van een brede grondslag met lagere tarieven, eenvoud en controleerbaarheid. De enige overgebleven werknemersaftrek is de reisaf trek om in de gevallen dat de werkgever geen reiskostenvergoeding geeft en geen ov-kaart verstrekt, werknemers te stimuleren gebruik te maken van het openbaar vervoer.

3

Zo niet, waarom wordt dan voor rijksambtenaren en Tweede Kamerleden het uitgangspunt gehanteerd: “netto bedraagt de vergoeding dan echter weer €0,28 per km”, zoals met terugwerkende kracht tot en met 1 januari 2006 in de CAO-rijk is afgesproken (bruto €0,37; netto €0,28)? 1)

Voor rijkspersoneel is het uitgangspunt dat de werkgever voorziet in adequaat vervoer voor het maken van dienstreizen. Voor het gebruik van privé-vervoermiddelen wordt in principe een vergoeding van € 0,09 per afgelegde kilometer verleend. Een vergoeding van € 0,37 per afgelegde kilometer is uitzondering en kan slechts worden verleend indien een dienstreis niet of niet op doelmatige wijze per openbaar vervoer kan worden ondernomen. De afspraken over deze vergoedingen zijn tot stand gekomen in het arbeidsvoorwaardenoverleg met de centrales van overheidspersoneel.

1) Zie “nota naar aanleiding van het nader verslag inzake de wijziging van de wet schadeloosstelling Tweede Kameretc” van 19 juni jl. (Kamerstuk 30 425, nr. 10, vergaderjaar 2007-2008)

⁶ Dit is ook bevestigd door de Hoge Raad. o.a. in zijn arrest van 8 juli 2005, nr. 39 870, BNB 2005/310.