

Vergaderjaar 2003–2004

**29 210**

## **Wijziging van enkele belastingwetten c.a. (Belastingplan 2004)**

**Nr. 49**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 7 november 2003

#### **1. Inleiding**

In het Belastingplan 2004 is een aantal voorstellen opgenomen die in principe invloed kunnen hebben op de mobiliteit en de daaruit voortvloeiende milieu-effecten. Het kabinet heeft de onderzoeksinstituten AVV, CPB en RIVM verzocht deze effecten in kaart te brengen. Deze onderzoeken zijn in gang gezet, maar zij hebben tot mijn spijt nog niet tot een door alle betrokkenen onderschreven totaalbeeld geleid. Gezien de komende behandeling van het Belastingplan hecht ik eraan u op de hoogte te stellen van de voorlopige stand van zaken.

#### **2. De voorgestelde maatregelen met mogelijke effecten op de mobiliteit**

In tabel 1 zijn de verschillende voorstellen met potentiële effecten op de mobiliteit samengevat.

**Tabel 1: onderdelen uit het Belastingplan 2004 met mogelijk effect op mobiliteit**

	Budgettaire beslag 2007 (in mln. €)
1. Uniform bijtelpercentage auto van de zaak van 20% (Geen bijtelling woon-werkverkeer)	- 40
2. Verlagen maximum onbelaste vergoeding zakelijke kilometers naar € 0,17	365
3. Verhogen maximum onbelaste vergoeding woon-werkverkeer naar maximaal € 0,17 per kilometer	- 500
a. w.v. voor de auto	- 443
b. w.v. voor overig vervoer (fiets, brommer, carpoolen, keuzeregime openbaar vervoer)	- 57
4. Beëindigen stimuleringsmaatregel laagzwavelige brandstoffen	175
5. Automatische indexatie motorrijtuigenbelasting	180
6. Aanpassing accessoireregeling belasting van personenauto's en motorrijwielen	50
<b>Saldo</b>	<b>230</b>

Het belangrijkste voorstel is om voortaan het woon-werkverkeer als zakelijk aan te merken. Ten gevolge hiervan moet de maximale onbelaste vergoeding voor het woon-werkverkeer per auto gelijk worden getrokken met de maximale onbelaste vergoeding voor het zakelijk gebruik van de eigen auto. Hierdoor worden een aanzienlijke vereenvoudiging en, daarmee samenhangend, een aanzienlijke verlichting van administratieve lasten bereikt. Om verdere vereenvoudiging te bereiken wordt voor de onbelaste vergoeding geen onderscheid gemaakt naar vervoerswijze. Dit betekent dat ook voor woon-werkverkeer van bijvoorbeeld carpoolers en fietsers voortaan een onbelaste vergoeding van 17 cent per kilometer mag worden toegekend. Voor woon-werkverkeer per openbaar vervoer wordt een keuzeregime ingevoerd. De werkgever kan kiezen of hij de werkelijke kosten vergoedt, of een kilometervergoeding van maximaal 17 cent toekent. In beide gevallen is de vergoeding onbelast.

Het feit dat woon-werkverkeer niet langer als privé wordt beschouwd, betekent eveneens dat het aantal privé-kilometers van bestuurders van een auto van de zaak afneemt. Daarnaast wordt voorgesteld om de staffel voor de bijtelling voor privé-kilometers met de auto van de zaak af te schaffen en te vervangen door een uniform bijtellingspercentage van 20%. Hierdoor wordt het aantal zakenrijders dat een kilometeradministratie bijhoudt om in aanmerking te komen voor een lager bijtelpercentage, sterk verminderd.

Naast deze vereenvoudigingen wordt voorgesteld om de stimuleringsregeling voor laagzwavelige brandstoffen eerder dan gepland te beëindigen, de motorrijtuigenbelasting voortaan te indexeren en de accessoire-regeling in de BPM aan te passen.

### **3. Stand van zaken onderzoek.**

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), het CPB en het RIVM zijn bezig de effecten van bovenstaand pakket op de mobiliteit en het milieu te berekenen. Daarbij wordt zowel gebruik gemaakt van het Landelijk Model Systeem (LMS) van AVV als van een meer globale benadering op basis van elasticiteiten.

In eerste instantie is het effect van de verruiming van de onbelaste vergoeding voor het woonwerkverkeer doorgerekend met genoemd LMS. Met behulp van dit modelsysteem kunnen prognoses worden opgesteld

voor de mobiliteit van personen over de weg en over het spoor. In het model worden niet alleen de kosten meegenomen, maar ook bij voorbeeld de tijd die het kost om de bestemming te bereiken met de auto of met het openbaar vervoer. De verhoging van de maximale onbelaste vergoeding voor het woon-werkverkeer per auto leidt tot een verlaging van de variabele autokosten voor het woon-werkverkeer, die volgens het model € 0,13 per kilometer bedragen. In eerste instantie valt deze verlaging slechts toe aan werknemers die op dit moment een vergoeding ontvangen die hoger ligt dan het fiscale maximum. De verwachting is echter dat werkgevers door de wijzigingen in de belastingen geprikkeld worden hun regelingen aan te passen. Als werkgevers dit doen, wordt het voordeel groter en valt het toe aan een grotere groep. Een veronderstelling over dit gedrag is cruciaal. Door de verlaging van de variabele autokosten zal een groter aantal werknemers voor de auto kiezen of wellicht ook, op termijn, de woon-werkafstand vergroten, bijvoorbeeld door te verhuizen.

Deze eerste berekeningen over de verruiming van de onbelaste vergoeding voor het woonwerkverkeer zijn aangevuld met berekeningen van de effecten van de overige elementen uit tabel 1. Van de uniformering van het bijtellingspercentage van de auto van de zaak verwachten genoemde instituten per saldo geen grote effecten op de mobiliteit omdat voor sommige groepen de fiscale bijtelling omhoog gaat en voor andere omlaag. Hier is dus geen effect voor opgenomen. De verlaging van de onbelaste vergoeding van zakelijke kilometers leidt in eerste instantie tot een lagere netto-vergoeding voor werknemers die hun eigen auto zakelijk gebruiken. Hierdoor zal het zakelijk verkeer met de eigen auto afnemen.

Het feit dat voor woon-werkverkeer onder de tien kilometer met de fiets of de brommer voortaan een belastingvrije vergoeding mag worden betaald en dat ook voor carpoolpassagiers dezelfde vergoeding geldt als voor de automobilist, geeft een prikkel om meer van deze vervoermiddelen gebruik te maken. Deze effecten zijn nog niet meegenomen in de berekeningen.

Het vervroegd beëindigen van de stimulering voor laagzwavelige brandstoffen leidt tot een hogere brandstofprijs en daarmee tot hogere variabele kosten voor alle autokilometers: woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en overig. De indexerings van de MRB en de aanpassing van de accessoire-regeling in de BPM hebben invloed op de vaste autokosten. Deze maatregelen hebben alle een drukkend effect op de automobiliteit.

Het voorlopige beeld dat uit deze berekeningen naar voren komt laat op termijn een zeer beperkte stijging van de automobiliteit als geheel zien. Door de verruiming van de onbelaste vergoeding voor het woon-werkverkeer zal naar verwachting een toename van het woonwerkverkeer per auto optreden, hetgeen zal leiden tot een toename van de congestie in de ochtendspits. Op dit moment is nog geen in alle opzichten consistent beeld beschikbaar. Ik zal u zo spoedig mogelijk nader informeren.

De Staatssecretaris van Financiën,  
J. G. Wijn