

Vergaderjaar 2003–2004

**29 210**

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

**Nr. 96**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 6 februari 2004

In mijn brief van 7 november jongstleden (kamerstuk 29 210, nr. 49) heb ik u mededeling gedaan van het feit dat de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), het Centraal Planbureau (CPB) en het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) bezig waren de mogelijke effecten op milieu en mobiliteit van het Belastingplan 2004 in kaart te brengen. Een notitie is inmiddels afgerond. Als bijlage bied ik u deze hierbij aan<sup>1</sup>. In deze notitie zijn de effecten van de amendering door de Tweede Kamer verwerkt. De notitie bevat de verwachte effecten en een aanbeveling aan het kabinet. Op beide zaken wordt hieronder ingegaan.

#### **Uitkomsten van de modelberekeningen**

Volgens de berekeningen heeft het Belastingplan 2004 op lange termijn effecten op de mobiliteit, de congestie en het milieu. De onderzoekers denken aan een periode van zeker 10 jaar, waarin deze volledig tot wasdom komen. Per saldo leidt het Belastingplan op die termijn tot een verhoging van de automobilititeit met 1,7% en veroorzaakt het een gemiddelde congestietoename over alle dagdelen met 6%. In de ochtendspits is een groei naar circa 9% in 10 jaar te verwachten. Tevens leidt het op de lange termijn tot een groei van de CO<sub>2</sub>-emissies van het verkeer met naar schatting 0,3 Mton. Aan de omvang van de effecten is in geringe mate bijgedragen door de verhoging van de onbelaste vergoeding die door de Tweede Kamer bij amendement is aangebracht.

Doorslaggevend bij de totstandkoming van de voorziene effecten zijn twee modelmatige veronderstellingen. In de eerste plaats is dat de reactie van de werkgevers op de fiscale maatregelen. In de voorliggende berekeningen is aangenomen dat zij op termijn de bruto-vergoedingen voor het woon-werkverkeer zullen verhogen met circa € 750 mln. De aanpassing van de bruto reiskostenvergoedingen aan het nieuwe fiscale stelsel zal volgens de onderzoekers enkele jaren duren.

Dit soort aanpassingen komt aan de orde in het arbeidsvoorwaardenoverleg en kan, mede onder invloed van de economische omstandig-

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

heden, van werkgever tot werkgever verschillen. Het kabinetsbeleid is erop gericht de loonkostenontwikkeling beheersbaar te houden. In de tweede plaats wordt in de gebruikte modellen verondersteld dat de verhoging van de netto vergoedingen voor het woon-werkverkeer leidt tot een vergroting van de woon-werkafstand. Tweederde van de groei van de automobilititeit is volgens de berekeningen afkomstig van een heroriëntatie op woon- en/of werklocaties. Het zal meerdere jaren duren voordat dit effect zijn beslag krijgt. Doordat de vergoedingen voor het woon-werkverkeer voor de overige vervoerswijzen eveneens stijgen, is per saldo het effect van de maatregelen op het gebruik van de andere vervoerswijzen nul. Naar schatting van de onderzoekers zal een derde deel van de effecten in 2007 zijn gerealiseerd.

### **Aanbeveling**

De onderzoekers bevelen aan om te monitoren in hoeverre werkgevers bij het toekennen van reiskostenvergoedingen de nieuwe fiscale grenzen voor het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer zullen volgen.

### **Beleidsconclusie**

Het kabinet neemt de aanbeveling van de onderzoekers om het werkgeversgedrag te gaan monitoren over. Deze toezegging past ook binnen de toezegging in de Eerste Kamer om het mobiliteitspakket uit het Belastingplan te monitoren. Indien er daadwerkelijk sprake is van effecten op milieu/mobiliteit zullen deze in breder kader worden geneutraliseerd. De mogelijkheden om door vergroening van het fiscale stelsel bij te dragen aan een beter milieu, worden op dit moment onderzocht. Maatregelen dienaangaande zullen in het Belastingplan 2005 worden opgenomen.

De verwachte effecten op de groei van de mobiliteit zullen worden gedempt door de onbelaste kilometervergoeding van € 0,18 per kilometer niet te indexeren.

De uitkomsten van de berekeningen vormen een extra noodzaak voor variabilisatie van de autolasten. Zodra ontwikkelingen in het buitenland het mogelijk maken, zal dan ook een verschuiving van de belastingen die de vaste kosten beïnvloeden naar de brandstofaccijnzen worden doorgevoerd.

Het kabinet beziet verdergaande mogelijkheden tot variabilisatie van de autolasten. In de nota Mobiliteit, die het kabinet dit voorjaar zal uitbrengen, zal nader op dit onderwerp worden ingegaan.

Mede namens de minister van Financiën, de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

De Staatssecretaris van Financiën,  
J. G. Wijn