

Vergaderjaar 2012–2013

**33 404**

## **Wijziging van enkele belastingwetten (Wet herziening fiscale behandeling woon-werkverkeer)**

**Nr. 5**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 11 oktober 2012

De vaste commissie voor Financiën belast met het voorbereidend onderzoek van bovenstaand wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

### **Inhoudsopgave**

- Inleiding
- Algemeen
- Woon-werkverkeer
  - Algemeen / inhoud van de maatregel
  - Definitie woon-werkverkeer
  - Uitwerking woon-werkverkeer
- Auto van de zaak
- Toeslagen
- Budgettaire aspecten
- Gevolgen voor bedrijfsleven en burger

### **Inleiding**

De leden van de PvdA-fractie zien af van een uitgebreide inbreng op dit wetsvoorstel, aangezien het is achterhaald door het recente begrotingsakkoord van de fracties van de VVD en PvdA. Toch vragen deze leden nog opheldering op enkele punten.

De leden van de fractie van de PVV zijn van mening dat bij dit wetsvoorstel het fiscaal instrumentalisme hoogtij vierde. Het draagkrachtbeginsel werd geheel overvleugeld door de vergroening. Dat er sprake was van verwervingskosten voor inkomsten die vanuit de optiek draagkrachtbeginsel komt geen moment aan de orde. Het moge duidelijk zijn dat deze leden altijd faliekant tegen deze zogenaamde forenzentaks zijn

geweest. De vervanging van deze maatregel door een drastische verhoging van de assurantiebelasting is echter evenmin de goede weg. Hierover meer bij de mondelinge behandeling van het wetsvoorstel. Geen verdere schriftelijke inbreng van de leden van de fractie van de PVV gezien het amendement van de leden Harbers en Plasterk<sup>1</sup>.

De leden van de fractie van de SP hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel herziening fiscale behandeling woon-werkverkeer. Deze leden hebben hierover enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het genoemde amendement Harbers/Plasterk, waarin wordt voorgesteld om de voorgenomen wijziging van de fiscale behandeling van het woon-werkverkeer niet door te laten gaan. Wat zijn de consequenties hiervan voor het voorliggende wetsvoorstel? In hoeverre overweegt de regering om dit wetsvoorstel in te trekken?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van voorliggend wetsvoorstel tot herziening van de fiscale behandeling woon-werkverkeer. De uitwerking van dit voorstel uit het Begrotingsakkoord 2012 is zeer direct van invloed op een groot aantal burgers en bedrijven. Genoemde leden willen de regering de volgende vragen en opmerkingen voorleggen.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel.

### **Algemeen**

De leden van de PvdA-fractie vragen of het terugdraaien van de afschaffing van de fiscale reiskostenaftrek betekent dat het oorspronkelijke budgettaire beslag (€ 600 mln.) voor de onbelaste reiskostenvergoeding voor zakelijke reizen per 1 januari 2014 niet meer toegevoegd wordt aan de vrije ruimte van de werkkostenregeling. Zo ja, blijft er in het geval van zakelijke kilometers ook na 2014 dus sprake van een «gerichte vrijstelling»? Zo nee, betekent dit dat het percentage van de vrije ruimte per 1 januari 2014 verruimd wordt naar 2,1% en dat het onderscheid tussen zakelijke kilometers en arbeidsvoorwaarden vervaagt? Als de zakelijke reisvergoedingen ondergebracht worden in de vrije ruimte van de werkkostenregeling, kan de regering dan aangeven wat dit voor een verschuivingen in financiële zin tussen werkgevers met zich meebrengt ten opzichte van de huidige situatie? Betekent het onderbrengen in de vrije ruimte niet dat werkgevers en werknemers een onderscheid moeten blijven maken tussen kilometers voor woon-werkverkeer en zakelijke kilometers? Met andere woorden: komt de administratieve rompslomp van voor 2004 dan weer terug?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn teleurgesteld dat voorliggend wetsvoorstel naar alle waarschijnlijkheid geen doorgang zal vinden. Invoering van deze wet zou namelijk zeer positieve effecten hebben op de luchtkwaliteit en bereikbaarheid in Nederland. Zo zou het aantal files naar schatting met 9–11% afnemen en de mate van CO<sub>2</sub>-uitstoot aanzienlijk afnemen. Deze leden vragen of er interne ambtelijke notities beschikbaar zijn, waarin deze effecten uiteengezet worden en verzoeken of deze ook aan de Kamer beschikbaar gesteld kunnen worden. Daarnaast vragen de leden van de GroenLinks-fractie welke alternatieve maatregelen er getroffen zullen worden om vergelijkbare positieve effecten te bereiken op milieu en bereikbaarheid. Argument om de het wetsvoorstel geen doorgang te laten vinden, zijn de negatieve koopkrachteffecten. De leden van de GroenLinks-fractie vragen of dit ook geldt voor het onderdeel van deze wet dat

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2012/13, 33 403, nr.5.

betrekking heeft op de zogenoemde «auto van de zaak». Deze leden verzoeken inzicht in de koopkrachteffecten van het niet invoeren van dit onderdeel van de wet, te ontvangen voor de behandeling van het Belastingplan 2013 in de Kamer.

## **Woon-werkverkeer**

### *Algemeen / inhoud van de maatregel*

Kan de regering aangeven waarom ervoor is gekozen om in 2013 de mogelijkheid te handhaven om onbelaste tegemoetkomingen te geven voor zakelijke reizen, niet zijnde woon-werkverkeer, zo vragen de leden van de SP-fractie. Waarom is er niet voor gekozen om de het budgettaire beslag van € 600 miljoen al in 2013 onder te brengen in de WKR? Welke voordelen biedt dit?

In 2004 is om verschillende redenen, voornamelijk van uitvoeringstechnische aard en de daaraan gekoppelde hoge administratieve lasten voor het bedrijfsleven en uitvoeringskosten voor de Belastingdienst, besloten om het onderscheid tussen woon-werkverkeer en zakelijk verkeer voortaan niet meer te maken, zo lezen de leden van de ChristenUnie-fractie. Nu wordt het onderscheid opnieuw geïntroduceerd, met relatief lage uitvoeringskosten voor de Belastingdienst tot gevolg, terwijl de administratieve lasten voor het bedrijfsleven met € 30 miljoen stijgen. Kan de regering aangeven op welke wijze de uitvoeringskosten en administratieve lasten een rol hebben gespeeld bij de uitwerking van de maatregel?

De werkkostenregeling wordt op den duur het primaire instrument om reiskosten voor zowel zakelijk als woon-werkverkeer onbelast te vergoeden. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe groot de vrije ruimte van de werkkostenregeling momenteel is. Genoemde leden willen ook weten of de € 600 miljoen die nu verbonden is aan het belastingvrij vergoeden van zakelijke reizen straks, in het geval dit bedrag wordt opgenomen in de vrije ruimte van de werkkostenregeling, geormerkt blijft voor vergoeding van kosten voor zakelijk verkeer of dat deze ruimte eventueel ook kan worden benut voor vergoeding van kosten voor woon-werkverkeer.

### *Definitie woon-werkverkeer*

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de regering in de uitwerking van de maatregel invulling wil geven aan de motie Esther c.s.<sup>1</sup>. Kan de regering in dit verband concreet aangeven welke maatregelen hij voornemens is te nemen om thuiswerken fiscaal te faciliteren, zo vragen genoemde leden.

### *Uitwerking woon-werkverkeer*

De regering schrijft dat in het Begrotingsakkoord 2013 bijzondere aandacht is gevraagd voor de problematiek die is verbonden aan het ambulante karakter van sommige beroepen. Voor welke beroepen geldt dat deze worden omschreven als ambulant, zo vragen de leden van de SP-fractie. Gaat de regering er zorg voor dragen dat beoefenaars van beroepen die als ambulant worden omschreven, niet worden opgezadeld met hogere lasten? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze?

De leden van de ChristenUnie-fractie willen weten of de definitie voor woon-werkverkeer bij externe deskundigen getoetst is en of alternatieve varianten zijn overwogen. Verder constateren genoemde leden dat de regering een nogal ruime regeling voor ambulante werknemers en

---

<sup>1</sup> Kamerstukken I 2011/12, 33 287, I.

ondernemers/zzp'ers hanteert, die er in feite op neerkomt dat bijna al het verkeer van ambulante werknemers en ondernemers/zzp'ers als zakelijk kan worden gekwalificeerd. Kan de regering toelichten waarom er niet voor is gekozen om de reisafstand tussen woon- of verblijfplaats en het bedrijfsadres van het bedrijf waar de werknemer/ondernemer werkzaam in mindering te brengen op de zakelijke kilometers, zodat een eerlijker behandeling wordt gerealiseerd ten opzichte van «gewone» werknemers? De leden van de ChristenUnie-fractie vragen ook waarom de regering heeft gekozen voor een periode van een jaar voor het kwalificeren als woon-werkverkeer.

Voor gedetacheerden geldt dat de reizen tussen woon- of verblijfplaats en de plaats van detachering pas worden aangemerkt als woon-werkverkeer als de detachering langer duurt dan een jaar. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering hoe kan worden voorkomen dat deze regel wordt omzeild door het beëindigen van het detachingscontract en het bijvoorbeeld na een maand opnieuw aangaan van een contract.

### **Auto van de zaak**

De leden van de SP-fractie vragen de regering waarom niet is gekozen voor een gestaffelde bijtelling per privé kilometer, waardoor door zakelijke rijders worden gestimuleerd bewuster om te gaan met het aantal kilometers dat zij rijden. Is deze optie onderzocht? Zo nee, waarom niet?

Momenteel vindt gedifferentieerde bijtelling plaats op basis van de zuinigheid van de auto. De leden van de ChristenUnie-fractie stellen zich voor dat de bijtellingregeling «eerlijker» kan worden gemaakt door ook rekening te houden met het aantal gereden privékilometers, zodat iemand die per jaar 5 000 privékilometers rijdt anders wordt behandeld dan iemand die 50 000 privékilometers rijdt. Genoemde leden vragen de regering naar een oordeel over deze gedifferentieerde bijtellingregeling op basis van het aantal gereden privékilometers. Wat zijn de mogelijkheden en kanttekeningen?

### **Toeslagen**

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn teleurgesteld dat een adequate compensatie of mitigering van de gevolgen van de reiskostenmaatregel voor de toeslagen niet mogelijk is, aangezien dit een belangrijke randvoorwaarde was voor deze leden. Genoemde leden willen graag weten welke mogelijkheden tot compensatie of mitigering de regering heeft onderzocht en waarom deze mogelijkheden niet plausibel bleken. Graag een reactie hierop. De regering stelt in haar toelichting dat van de werkenden een groot deel momenteel geen reiskostenvergoeding ontvangt en dus ook niet door de maatregel wordt geraakt. De leden van de ChristenUnie-fractie constateren echter dat ongeveer 57% van de mensen in loondienst (een significant deel) wél een reiskostenvergoeding ontvangt. Genoemde leden willen dan ook graag weten hoe groot het aandeel toeslaggerechtigden is dat geraakt wordt door de maatregel op het gebied van de reiskostenvergoeding en hoe groot de daling van de toeslagen voor deze groep gemiddeld is.

### **Budgettaire aspecten**

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen «voor zover de dekking als gevolg van deze maatregel ontoereikend is, wordt de dekking gevonden binnen het pakket Belastingplan 2013». Genoemde leden vragen of regering nader kan aangeven welke dekking precies is gevonden binnen

het totale Belastingplan voor deze maatregel, waarvan de budgettaire opbrengst vanaf 2014 lager is dan begroot in het Begrotingsakkoord 2013.

### **Gevolgen voor bedrijfsleven en burger**

De leden van de SP-fractie vragen of de regering heeft onderzocht wat het effect van onderliggend voorstel van wet is op de financiële situatie van verschillende huishoudens. Zo ja, wat is hiervan de uitkomst? Acht de regering het wenselijk dat een effect van het wetsvoorstel is dat sommige toeslaggerechtigden een verlaging van toeslagen?

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,  
Van Hijum

De adjunct-griffier van de commissie,  
Giezen