

Vergaderjaar 1991-1992

22 375

Wijziging van de inkomstenbelasting en de loonbelasting (introduktie peildatum voor jaarlijkse bijstelling reiskostenforfait)

Nr. 4

VOORLOPIG VERSLAG

Vastgesteld 15 november 1991

De vaste Commissie voor Financiën¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen met betrekking tot dit wetsvoorstel.

1. Algemeen

De leden van de CDA-fractie hadden kennisgenomen van het voorstel om een peildatum te introduceren voor jaarlijkse bijstelling van het reiskostenforfait. Zij betreurden het dat dit voorstel hen pas bereikte een jaar nadat hierover met de Kamer afspraken waren gemaakt. Temeer daar het tijdstip van indiening de Kamer nu onder grote tijdsdruk plaatst, teneinde het voorstel vóór 1 januari 1992 als wet in het Staatsblad te kunnen opnemen.

De leden van de fractie van de PvdA hadden problemen met bovengemeld wetsvoorstel. Deze problemen hebben betrekking op drie punten.

In de eerste plaats op de late indiening van het wetsvoorstel bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal, mede tegen de achtergrond van het feit dat het wetsvoorstel veel meer behelst dan een technische bijstelling. Deze leden merkten op dat er sprake is van een ingrijpende inhoudelijke wijziging van het reiskostenforfait die om een zorgvuldige beoordeling vraagt. Invoering per 1 januari 1992, zoals wordt voorgesteld, achtten zij met deze zorgvuldigheid in strijd.

Bovendien stelden deze leden vast dat er bij de voorgestelde ingrijpende wetswijziging geen relatie gelegd wordt met de commissie-Stevens op dit punt.

Op de derde plaats leidt het wetsvoorstel voor 1992 tot een uitkomst die in strijd is met het beleid van de regering het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen.

De leden van de VVD-fractie konden begrip opbrengen voor het bij wet

Samenstelling:

Leden: Van Houwelingen (CDA), Schutte (GPV), De Korte (VVD), Tommel (D66), Linschoten (VVD), voorzitter, Paulis (CDA), Van Rey (VVD), Vermeend (PvdA), Brouwer (Groen Links), G. H. Terpstra (CDA), Melkert (PvdA), ondervoorzitter, Smits (CDA), Reitsma (CDA), Vreugdenhil (CDA), Vriens-Auerbach (CDA), Van Rijn-Vellekoop (PvdA), Van der Vaart (PvdA), G. de Jong (CDA), Ybema (D66), A. de Jong (PvdA), Kersten (PvdA), Van Heemst (PvdA), R. van Middelkoop (PvdA).
Plv. leden: Leers (CDA), Van Dis (SGP), Van Erp (VVD), Groenman (D66), Weisglas (VVD), Gerritse (CDA), Van Hoof (VVD), Schoots (PvdA), Rossenmøller (Groen Links), Hillen (CDA), Van Traa (PvdA), Wolters (CDA), Van de Camp (CDA), Schartman (CDA), De Leeuw (CDA), Van Zijl (PvdA), Verspaget (PvdA), Van Iersel (CDA), Wolffensperger (D66), Vacature PvdA, Van Otterloo (PvdA), Leerling (RPF), Van Nieuwenhoven (PvdA).

regelen van het tot het werkelijke kostenbedrag belastingvrij verstrekken van vergoedingen voor het openbaar vervoer, maar waren het volstrekt oneens met het voornemen om het reiskostenforfait in 1992 fors te verlagen en de onbelaste kilometervergoeding op 44 cent te bevroeren. Dit is een – niet beargumenteerde – nieuwe lastenverzwaring voor burgers in het woon-werkverkeer en voor werknemers die voor een dienstreis op de auto aangewezen zijn. Ze krijgen immers tegelijkertijd te maken met een benzineaccijnsverhoging en hogere motorrijtuigenbelasting. Alleen een peildatum van 1 januari (en niet van 1 oktober) vonden deze leden aanvaardbaar.

Het gaat bij dit wetsvoorstel om het na 30 km afgetopte algemeen forfait dat geldt voor werknemers die voor het woon-werkverkeer geen gebruik maken van openbaar vervoer respectievelijk wel met het openbaar vervoer reizen, maar niet over een «openbaar vervoerverklaring» beschikken. Het gaat in de tweede plaats om het verhoogd «openbaar-vervoer» forfait voor de werknemers die met het openbaar vervoer reizen en wél over een openbaar vervoer verklaring beschikken. En het gaat tenslotte over de belastingvrije autokilometervergoeding van 44 cent.

Uit de eerste tussenrapportage van de Oort-evaluatie (TK 22 374, nr. 1) blijkt dat er bij veel belastingbetalende burgers onvrede bestaat over de verwezenlijking van de vereenvoudigingsdoelstelling van de Oort-operatie. Bijna de helft van de geënquêteerden signaleert eerder een verslechtering dan een verbetering. Als er – volgens deze leden – één maatregel in het kader van de Oort-operatie is die ongenoegen heeft opgewekt, dan is het wel het gedeeltelijk belasten van die reis- cq. kilometervergoedingen voor werkenden. Wie zakelijke kilometers rijdt, doet dat niet voor zijn plezier, maar om inkomen te verwerven. De leden van de VVD-fractie voorspelden dat een algehele afschaffing van het reiskostenforfait voor woon-werkverkeer, zoals voorgesteld door de commissie-Stevens, een toekomstige vereenvoudigingsoperatie zwaar zal belasten. Zij adviseerden de regering bij het opstellen van een kabinetsstandpunt over het rapport «Graag of niet» daar rekening mee te houden.

De leden van de SGP-fractie hadden kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel tot aanpassing van de forfaitaire aftrek/vergoeding wegens reiskosten voor het woon/werkverkeer. Met enige verwondering stelden zij vast dat ondanks de besluitvorming rondom de tarieven van het openbaar vervoer de regering tot een verlaging dan wel handhaving van deze aftrekposten/niet belaste vergoedingen wil komen.

2. Peildatum

De leden van de CDA-fractie konden instemmen met de invoering van een jaarlijkse aanpassing van de bedragen van het reiskostenforfait. Wel zeiden zij er beslist de voorkeur aan te geven als peildatum 1 januari van ieder komend jaar te nemen. De NS kondigt immers haar (hogere) tarieven zeer ruim van tevoren aan, zodat tijdige verwerking in de tabellen geen problemen geeft. Om de burgers te motiveren bij het aanvaarden van lasten ten behoeve van een beter milieu zeiden de leden van de CDA-fractie sterk te hechten aan inzichtelijke, liefst eenvoudige regelgeving, die aansluit bij een algemeen rechtvaardigheidsgevoel. Een aanpassing met een vertraging van een jaar, terwijl de reiziger wel reeds de werkelijke kosten maakt, kwam deze leden in dit verband als ongewenst voor. Hieruit vloeit voort dat het voorstel het forfait per 1 januari 1992 zelfs te verlagen niet op steun van deze leden kan rekenen. Verwijzing naar een oktober 1990 nieuwe, goedkopere trajectkaart

overtuigde deze leden niet, evenmin als het de burgers zal kunnen overtuigen. Gelijkijdige invoering per 1 januari 1992 van over de hele linie hogere treintarieven en hogere belasting voor burgers die voor hun werk moeten reizen, beoordeelden deze leden als wel zeer ongelukkig. Zagen zij het goed dat bovengenoemd politiek bezwaar eenvoudig te ondervangen is, indien behalve de bevroren aanpassingen uit het verleden ook de tariefsverhoging per 1 januari 1992 zou worden verwerkt, omdat dan een verhoging van het forfait zou resulteren? Zij vroegen daarom om tabellen waaruit de hoogte van het forfait zou blijken indien de 6%-verhoging per 1 januari aanstaande wél zou worden verrekend.

De leden van de PvdA-fractie stelden vast dat wordt vastgesteld voor de vaststelling van de bedragen voor het reiskostenforfait voor een bepaald kalenderjaar de op 1 oktober van het voorafgaande jaar geldende relevante tarieven voor reizen per openbaar vervoer tot uitgangspunt te nemen. In de memorie van toelichting wordt gesteld dat deze peildatum als voordeel heeft dat er voldoende gelegenheid bestaat voor coördinatie-overleg met betrekking tot de werknemersverzekeringen en loonbelasting en voorlichting daarover. De leden van de PvdA-fractie merkten op dat ze verbaasd waren over het voorstel 1 oktober als peildatum te introduceren. In de fiscale wetgeving geldt 1 januari als de gebruikelijke «aanpassingsdatum» dan wel «peildatum». Tot op heden is deze leden nimmer gebleken dat dit tijdstip problemen veroorzaakt. Ook niet in de sfeer van het (reis-)kostenforfait. De praktijk leert bovendien dat het ministerie van Financiën geruime tijd voor 1 januari op de hoogte kan zijn van de nieuwe tarieven en derhalve ruimschoots in de gelegenheid is de bedragen van het reiskostenforfait tijdig aan de tarieven per 1 januari aan te passen.

Wat het reiskostenforfait betreft, ligt deze peildatum ook voor de hand. Door het hanteren van 1 januari als peildatum sluit het reiskostenforfait bij de actuele kosten voor het openbaar vervoer. In dit verband herinnerden deze leden er aan dat in het kader van de Tussenbalans is afgesproken dat de eerstkomende jaren het spoortarief telkens op 1 januari in beginsel zal worden verhoogd. Tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de NS bestaat de afspraak dat de minister zich medio september zal uitspreken over de tariefaanpassing per 1 januari daaropvolgend. Tegen de achtergrond van het voorgaande zagen deze leden dan ook geen reden om 1 oktober als peildatum te hanteren. Zij wezen er op dat in de actuele situatie het voorliggende voorstel er toe leidt dat voor 1992 het (aftrek)forfait voor het openbaar vervoer ten opzichte van 1991 wordt verlaagd, terwijl vaststaat dat per 1 januari 1992 de OV-tarieven zullen stijgen.

Deze leden vroegen in hoeverre de regering het mogelijk acht dit beleid overtuigend aan het publiek uit te leggen. Vooralsnog zagen deze leden die mogelijkheid niet.

De leden van de VVD-fractie waren het eens met het introduceren van een vaste peildatum. Ze vonden het echter onjuist om daarvoor 1 oktober te nemen. Bij de behandeling van de Tussenbalans is afgesproken dat het NS-tarief de eerstkomende jaren jaarlijks op 1 januari met gemiddeld 6% zal worden verhoogd. Tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de NS is afgesproken dat medio september de tariefaanpassing per 1 januari daaropvolgend wordt vastgesteld. Op dit ogenblik zijn dan ook alle NS-tarieven voor het komend jaar bekend. Dit betekent dat ook de staatssecretaris van Financiën tijdig op de hoogte kan zijn van de nieuwe NS-tarieven, waaraan hij de bedragen van het reiskostenforfait per 1

januari kan aanpassen. Er is dan ook geen enkele reden om 1 oktober als peildatum te nemen.

Door het hanteren van 1 oktober als peildatum wordt bovendien – wellicht is dat ook de bedoeling – het forfait voor 1992 ten opzichte van dat voor 1991 aanzienlijk verlaagd. Dat zullen in het bijzonder de «keuzereizigers» in het openbaar vervoer als zeer vreemd ervaren, omdat ze weten dat per 1 januari de gemiddelde NS-tarieven met 6% en de voor hen van toepassing zijnde jaarkaart/spitstarieven met 9,5 tot 12% zullen stijgen. Kan de regering ook de bedragen voor het reiskostenforfait per 1 januari 1992 (conform de bijlage) geven op basis van 1 januari als peildatum in plaats van 1 oktober? De keuze van 1 januari als peildatum zorgt er derhalve voor dat de bedragen voor het reiskostenforfait zoveel mogelijk aansluiten bij de actuele kosten voor het openbaar vervoer. Het tot richtsnoer nemen van oude, dus aanzienlijk lagere tarieven is strijdig met het rechtsgevoel van belastingplichtigen. Het versterkt de gedachte dat de overheid naar zich toerekent. Daarom bepleitten de leden van de VVD-fractie om als peildatum 1 januari te kiezen.

Eén van de hoofdpunten van het Structuurschema verkeer en vervoer is het terugdringen van de mobiliteit en vooral de automobiliteit. Volgens de leden van de D66-fractie kan deze beleidsontwikkeling niet los worden gezien van het totale overheidsbeleid. Is de regering van oordeel dat het wetsvoorstel hiermee in overeenstemming is? Zo ja, op welke gronden?

Het VNO en NCW zijn van mening dat er geen reden is om 1 oktober als peildatum aan te nemen. In hun commentaar aan de vaste Commissie voor financiën op het wetsvoorstel wordt gepleit voor een peildatum van 1 januari. De leden van de D66-fractie verzochten de regering nader in te gaan op de door het VNO en NCW aangevoerde argumenten.

De leden van de Groen Links-fractie merkten op dat, hoewel het erg redelijk klinkt om een peildatum in te voeren, het toch erg onredelijk zal zijn 1 oktober te nemen en niet 1 januari. Immers, gegeven de voor de komende jaren aangekondigde tariefverhogingen met telkens 6% per 1 januari, zal de fiscus jaarlijks 6% «verdienen» door een ronde achter te lopen bij de bepaling van het forfait. Het argument van de regering is zwak: de jaarlijkse tariefverhogingen per 1 januari zijn ruimschoots voor die datum bekend. Terecht heeft de Raad van Nederlandse Werkgeversverbonden erop gewezen dat reeds in september de minister van Verkeer en Waterstaat zich uitspreekt over de tariefaanpassing per 1 januari. De aan het woord zijnde leden beschikten over een persbericht van NS, waarin de tariefaanpassing per 1 januari 1992 is aangekondigd, gedateerd 9 oktober 1991. Er is dus ruim de tijd voor overleg over aanpassing van werknemersverzekeringen, en voor administratieve voorbereidingen door de inhoudingsplichtige. Deze leden verzochten de regering een reactie op twee door VNO en NCW genoemde bezwaren, namelijk: 1. de gekozen peildatum is in strijd met het rechtsgevoel van belastingplichtigen en 2. het geeft voedsel aan de gedachte dat de overheid naar zich toe rekt.

Ook de leden van de SGP-fractie vroegen of het niet voor de hand ligt als peildatum 1 januari te nemen, ook al is bekend dat voor de aanpassing aan de inflatie de stand per 1 oktober daaraan voorafgaand wordt genomen. Zij vroegen de regering commentaar te geven op de brief van VNO en NCW van 8 november 1991 aan de vaste Commissie voor financiën. Zij vonden, hoezeer ook de bevordering van het openbaar

vervoer en de terugdringing van het autogebruik ook hun instemming hebben, de voorstellen van de regering te kort doen aan de maatschappelijke ontwikkelingen van voorgenomen verhogingen, die niet alleen het autogebruik betreffen, maar ook het niet-geregelde gebruik van het openbaar vervoer.

3. Koppeling reiskostenforfait aan NS-tarieven

Als uitgangspunt van het huidige forfait geldt dat reiskosten voor woon-werkverkeer aftrekbaar dan wel belastingvrij te vergoeden zijn op basis van de kosten van openbaar vervoer, die vervolgens afgeleid worden uit de voordeligste NS-tarieven, aldus de leden van de VVD-fractie. Daarin is een discriminatie besloten van de werknemers die – door de afwezigheid daarvan – niet per openbaar vervoer kunnen reizen. Terwijl de openbaar vervoergebruiker een belastingvrije vergoeding tot het werkelijke kostenbedrag mag ontvangen – ook als de vergoeding uitgaat boven het desbetreffende bedrag van het reiskostenforfait – moet de werknemer die aangewezen is op de auto genoeg nemen met een algemeen forfait dat afgeleid is van het voordeligste NS-tarief.

De toekomstige handhaving van de huidige koppeling van het reiskostenforfait aan de voordeligste NS-tarieven bestendigt de door deze leden gesignaleerde onrechtvaardigheid. Bij de Tussenbalans heeft de Kamer ingestemd met het besluit de tarieven voor het openbaar vervoer te laten stijgen met gemiddeld 6%. De N.V. NS heeft inmiddels haar tariefmaatregelen bekendgemaakt. De NS heeft vooral de tarieven voor het spitsverkeer zeer sterk laten stijgen, terwijl die tarieven nu juist het meest relevant zijn voor het woon-werkverkeer. De jaartrajectkaart, die op 1 april 1991 reeds fors in prijs omhoog ging, wordt per 1 januari 9,5% duurder, in de eerste klas zelfs 12%. Voor de jaarkaarthouders die in het eerste kwartaal hun kaart verlengen, bedraagt de stijging 15,2% tot 16,4%. Reeds bij het bespreken van de peildatum signaleerden de leden van de VVD-fractie dat in het bijzonder de «keuzereizigers» in het openbaar vervoer niet zullen begrijpen dat de bedragen voor het reiskostenforfait in 1992 fors omlaag zullen gaan. Trouwens, ook de hoogte van de forfaitaire bedragen zijn moeilijk te traceren. Waarom is bij voorbeeld het forfait voor openbaar-vervoer-reizigers voor een afstand tussen 30 en 40 km f 630 lager dan voor een afstand tussen 40 en 50 km? De aan het woord zijnde leden vroegen daarom een uitvoerige berekening van alle in de bijlage vermelde bedragen voor het algemeen forfait en voor het verhoogd openbaar-vervoer-forfait per 1 januari 1992 op basis van een peildatum van 1 oktober respectievelijk van 1 januari. Hoe zijn die bedragen precies tot stand gekomen? Wat zijn verder de in aanmerking te nemen bedragen bij een reisafstand van: 10,5; 15,5; 20,5 km.?

Waarom is in 1991 besloten het forfait te bevriezen op het niveau van 1990 ter voorkoming van een «jojo-effect» en gebeurt niet hetzelfde in 1992 wanneer die eerdere bevrizing – met 1 oktober als peildatum – nog niet geheel is ingehaald? Dat veroorzaakt toch alsnog een «jojo-effect», omdat het forfait in 1993 toch omhoog zal gaan? Reiskosten zijn verwervingskosten; als die kosten gekoppeld worden aan de NS-tarieven, hetgeen op zich al onrechtvaardig is tegenover de meerderheid van de werknemers die helemaal niet van de trein gebruik kunnen maken, dan dienen de NS-tarieven voor de spitsreizigers toch uitgangspunt te zijn? Is de regering het daarmee eens? Zo nee, waarom niet?

Ook de leden van de Groen Links-fractie vroegen een overzicht, verge-

lijkbaar met dat in de bijlage bij de memorie van toelichting, maar dan gebaseerd op de tarieven zoals de NS deze heeft aangekondigd per 1 januari 1991. Waarom is in de tabellen van de bijlage een andere afstand-klassering gehanteerd dan in het nu geldende systeem? Roept het ontbreken van de afstanden tussen 10 en 11 km., 15 en 16 km. niet onnodige onduidelijkheid op, zo wilden zij weten.

4. Belastingvrije autokilometervergoeding/af trekbedrag

De leden van de CDA-fractie waren niet ingenomen met de redenering om ten aanzien van de autokostenvergoeding juist weer niet de gekozen systematiek te volgen, nu dit zou leiden tot verhoging van de vrijstelling. Zij misten overigens in de stukken tot hun verbazing een berekening of nadere aanduiding van deze mogelijke verhoging. Zij betreurden het als de regering de indruk zou laten ontstaan dat zij naar believen neutrale systematieken hanteert naar gelang de uitkomst de schatkist meer of minder uitkomt. Nu de koppeling zou dwingen tot verhoging van de belastingvrije kilometervergoeding spreekt de Memorie van toelichting over een voorkeur voor het jaar 1992 van een beleidsmatige koppeling. Deze leden spraken uit dat zij hechten aan een koppeling van de autokosten aan de ontwikkelingen van de treintarieven tot en met 1 januari 1992. Om toch nog een betere indruk te kunnen krijgen, informeerden deze leden naar de hoogte en de ontwikkeling van de autokilometervergoeding in de EG, met name in Duitsland en België. Vindt er ten aanzien van deze regeling enige internationale afstemming plaats, en wat is het resultaat hiervan?

Tot op heden werd de belastingvrije kilometervergoeding gekoppeld aan het kilometerbedrag dat geldt voor belastingplichtigen die minder dan 4 dagen per week naar dezelfde arbeidsplaats reizen over een afstand van 81 km., aldus de leden van de PvdA-fractie. Op dit moment geldt het normbedrag van 44 cent. Dit bedrag wordt gevonden door het gemiddelde bedrag van een dagretour 1e en 2e klas, rekening houdend met een kortingskaart, te delen door 81.

In het wetsvoorstel wordt voorgesteld deze koppeling te laten vervallen en te vervangen door een koppeling van de belastingvrije km-vergoeding aan het reiskostenforfait als geheel. Deze wijziging wordt als volgt gemotiveerd:

«Voor het jaar 1992 meen ik dat een beleidsmatige koppeling aan het reiskostenforfait als geheel een betere uitkomst biedt. Door uit te gaan van de mutatie van het rekenkundig gemiddelde van de bedragen van de vergoedingentabel, wordt de gewenste samenhang met de ontwikkelingen van het openbaar vervoer naar mijn oordeel goed vormgegeven.»

Het viel deze leden op dat de regering hier in hoofdzaak een «gelegenheidsargument» hanteert voor een relatief ingrijpende wijziging van de systematiek met aanzienlijke (toekomstige) effecten. Mede in het licht van de thans reeds voorziene verhoging van de OV-tarieven vroegen deze leden naar de uitkomsten voor latere jaren. Eerder hadden deze leden al opgemerkt dat het gewenst is op een meer zorgvuldige wijze in een breder kader de voor- en nadelen van een eventuele wijziging van het reiskostenforfait te bezien. De komende gedachtenwisseling over de voorstellen van de commissie-Stevens achtten zij daarvoor een goede gelegenheid.

Zij vroegen dan ook of het niet wenselijk is de bestaande regeling te handhaven in afwachting van de besluitvorming over het rapport van de

commissie-Stevens. Zij konden zich daarbij voorstellen dat voor 1992 dezelfde bedragen gelden als in 1991.

De belastingvrije autokilometervergoeding bedroeg in 1990 en bedraagt ook in 1991 44 cent. Een werknemer die iedere dag dezelfde reis maakt krijgt die 44 cent niet. Dit kilometerbedrag geldt voor belastingplichtigen die minder dan 4 dagen per week naar dezelfde arbeidsplaats reizen over een afstand van 71 km (in 1991: 81 km.). Allereerst vroegen de leden van de VVD-fractie een preciese berekening van de 44 cent in 1990. Met welke dagretourprijzen respectievelijk kortingskaarten voor 1e en 2e klas werd gerekend? Wat zou de autokilometervergoeding 1990 alleen op basis van de geldende dagretourtarieven geweest zijn? Waarop komt de berekening voor 1991 uit? Is daarbij opnieuw gerekend met dagretourprijzen respectievelijk kortingskaarten? Wat zou de kilometervergoeding 1991 alleen op basis van dagretourtarieven geweest zijn? Waarop zal de berekening voor 1992 uitkomen als – bij afwezigheid van de kortingskaart – wordt uitgegaan van alleen de dagretourprijzen op grond van 1 oktober respectievelijk 1 januari als peildatum?

De leden van de VVD-fractie meenden dat al van meet af aan gerekend had moeten worden met de dagretourprijzen. De belastingvrije autokilometervergoeding voor minder frequent reizende werknemers is in NS-termen alleen te vergelijken met het dagretourtarief. Door die beginfout komt de regering nu plotseling voor een niet voorziene grilligheid bij de NS te staan. In elk geval mag dit niet leiden tot een grilligheid bij de regering in de keuze van een nieuw koppelingselement. Dat koppelingselement – de mutatie van het rekenkundige gemiddelde van de bedragen van de vergoedingstabel – wordt op geen enkele wijze beargumenteerd. De enige reden die wordt opgegeven is de «betere uitkomst» voor de schatkist. De regering noemt het een beleidsmatige koppeling. Deze leden vonden dat een eufemisme voor een nieuwe belastingverhoging voor werknemers die voor hun werk op de auto aangewezen zijn. Diezelfde werknemers krijgen immers te maken met hogere variabele kosten door de verhoging van de benzineaccijns en de motorrijtuigenbelasting. Het kenmerk van dienstreizen is, dat zij niet steeds naar dezelfde bestemming voeren. Een beleidsmatige koppeling aan een jaarkaart in plaats van een dagretourtarief is dus onlogisch. De rechtvaardiging van dit alles is, volgens de leden van de VVD-fractie, dan ook ver te zoeken.

De leden vroegen nog naar de hogere variabele kosten door de accijnsverhoging sinds 1 juli 1991 bij een verbruik van 8,5 l. per 100 km.

Dit wetsvoorstel beoogt zekerheid te verschaffen over het aanpassingsmechanisme, zoals kamerbreed gevraagd tijdens het mondeling overleg van 14 november 1990 van de vaste Commissie voor financiën. Met de ongemotiveerde beleidsmatige koppeling is een nieuwe onzekerheid geschapen. Het volgen van de jaarkaarttarieven die als goedkoopste tarief de basis zijn van de berekening van de bedragen van de vergoedingentabel (hoewel de werkelijke kosten vergoed mogen worden), voor de onregelmatig per auto naar dienstbestemmingen reizende werknemer, leidt tot meer onzekerheid en meer scheve verhoudingen.

Wat is de derving voor de schatkist op kasbasis per cent verhoging van de belastingvrije km-vergoeding? Wat zou de derving zijn indien voor 1992 deze kilometervergoeding zou worden berekend aan de hand van de dagretourtarieven voor 1e en 2e klasse op basis van 1 oktober respectievelijk 1 januari als peildatum? Wat is bovendien de derving

indien bij de berekening van de bedragen voor het forfait wordt uitgegaan van 1 januari als peildatum?

De leden van de VVD-fractie wezen erop dat de regering inmiddels minstens 35 miljoen heeft «verdiend» met het onderhavige aanpassingsmechanisme. De maatregelen voor het verkeer en vervoer, waartoe bij de Tussenbalans is besloten, zouden immers leiden tot zodanige tariefstijgingen in het openbaar vervoer dat de bedragen van het reiskostenforfait een derving van belastinginkomsten van 35 mln. zouden meebrengen. Daarvoor is bij de Tussenbalans gereserveerd. Mede door de ongemotiveerde beleidsmatige koppeling (aan het rekenkundige gemiddelde van de bedragen van de vergoedingentabel) en door 1 oktober als peildatum te kiezen, geeft de regering die 35 mln. niet terug. Dat leidt tot een lastenverzwaring van tenminste 35 mln. ten opzichte van het eerdere regeringsvoornemen. Deze leden vroegen daarop het commentaar van de regering.

Het bedrag van de maximaal belastingvrije vergoedbare of aftrekbare autokosten is thans gekoppeld aan het kilometerbedrag dat geldt voor belastingplichtigen die minder dan 4 dagen per week naar dezelfde arbeidsplaats reizen over een afstand van 81 kilometer. Het bedrag van 44 cent wordt bepaald door het gemiddelde bedrag van een dagretour eerste en tweede klas, rekening houdend met een kortingskaart, te delen door 81. De leden van de D66-fractie waren vooralsnog niet overtuigd door de argumenten van de regering om de huidige koppeling te vervangen door een beleidsmatige koppeling aan het reiskostenforfait als geheel. Kan de regering beargumenteren waarom de keuze voor een beleidsmatige koppeling de voorkeur verdient boven het huidige systeem? Wat betekent het handhaven van de huidige systematiek? Kan de regering van de gevolgen een overzicht verstrekken?

Tenslotte vroegen de leden van de D66-fractie of het geen overweging verdient bij een eventuele aanpassing van de systematiek in te spelen op de voorstellen betreffende het reiskostenforfait, zoals die zijn gedaan door de Commissie-Stevens.

De leden van de Groen Links-fractie konden instemmen met de vergoeding van 44 cent per kilometer hoewel dit op zichzelf strijdig is met het steeds gehanteerde ijkpunt van de openbaar-vervoertarieven. De oorzaak van hun tevredenheid waren milieu-overwegingen: hoe duurder de auto, cq hoe minder vergoeding voor de autokosten hoe meer reizigers geneigd zullen zijn gebruik te maken van het openbaar vervoer of, nog beter, zich per fiets of niet te verplaatsen.

5. Slotopmerkingen

De leden van de CDA-fractie zeiden voorts er de voorkeur aan te geven een systematiek en/of parameters te hanteren die een mee uniform karakter hebben, zowel ten aanzien van het reiskostenforfait als ten aanzien van de autokostenvergoeding. Het leek deze leden zeker niet uitgesloten dat de NS vaker veranderingen aan zal brengen in het kaartjes-assortiment. IJking aan het gemiddelde NS-tarief voor de verschillende verplaatsingen ten behoeve van woon-werkverkeer zou misschien deze uniformiteit kunnen bevorderen.

Tenslotte vroegen deze leden of het juist is dat aanpassingen, zoals door deze leden gevraagd, geen budgettaire gevolgen hebben, aangezien het wetsvoorstel een technisch voorstel is. Immers, ook de door de regering voorgestelde verlagingen van het forfait werden door haar in de

memorie van toelichting budgettair niet relevant verklaard wegens het technische karakter van het wetsvoorstel, terwijl het vele burgers op jaarbasis vele tientallen guldens zou schelen.

De leden van de PvdA-fractie achtten een nadere (berekenings)toelichting gewenst van de tabelbedragen. Daarnaast waren zij van oordeel dat de memorie van toelichting inzicht verschaft waar het gaat om een vergelijking tussen het stelsel 1991 en het stelsel 1992. Zij achtten een dergelijke vergelijking wenselijk. Kunnen tevens de budgettaire consequenties aangegeven worden van:

- a) het voorliggende wetsvoorstel voor 1992 en volgende jaren;
- b) continuering van het thans geldende systeem voor 1992;
- c) handhaving van het thans geldende systeem met toepassing van de 1991-bedragen in 1992.

Met welke budgettaire bedragen is reeds rekening gehouden in de meerjarencijfers?

Tenslotte vroegen de leden van de SGP-fractie of in de ramingen van 1992 met de gevolgen van dit wetsvoorstel rekening is gehouden.

De voorzitter van de Commissie,
Linschoten

De griffier van de Commissie,
De Sier