

Vergaderjaar 1991–1992

**22 375**

## **Wijziging van de inkomstenbelasting en de loonbelasting (introductie peildatum voor jaarlijkse bijstelling reiskostenforfait)**

**Nr. 8**

### **EINDVERSLAG**

Vastgesteld 28 november 1991

Na kennisneming van de memorie van antwoord zijn in de vaste Commissie voor financiën<sup>1</sup> nog verscheidene vragen gesteld en opmerkingen gemaakt.

Onder het voorbehoud dat de regering deze tijdig zal hebben beantwoord, acht de Commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

#### **1. Algemeen**

De leden van de CDA-fractie hadden met belangstelling kennis genomen van de memorie van antwoord. De hierin vermelde cijfers, argumenten en berekeningen waren zeer behulpzaam geweest bij het bepalen van hun standpunt ten aanzien van dit wetsvoorstel. Zij toonden zich gevoelig voor de argumenten van de regering tegen een door hen geopperde systematiek met een meer uniform karakter. Zij waren dan ook bereid toepassing van de bestaande systematiek, met een aanpassing voor de peildatum, te aanvaarden.

De leden van de VVD-fractie vroegen wat de oorzaak was van de lange voorbereiding van dit door de regering vooral als technisch geziene wetsvoorstel. Het is toch zeer ongebruikelijk dat een wetsvoorstel, waarvan de regering zelf vindt dat het inhoudelijk niet ingrijpend is, in het tweede kwartaal aan de Ministerraad wordt aangeboden en pas eind oktober aan de Tweede Kamer kan worden toegestuurd? Wat heeft zich in die tussentijd allemaal afgespeeld?

#### **2. Peildatum**

De leden van de CDA-fractie waren in hun overtuiging gesterkt, dat de hoogte van het reiskostenforfait moet corresponderen met de openbaarvervoertarieven zoals die zijn op de dag dat het forfait wordt aangepast. Dat was ook in het verleden het geval, zoals blijkt uit de memorie van antwoord. Zij erkenden dat de tariefverhogingen per 1 januari een complicatie kunnen opleveren met betrekking tot de peildatum. Anderzijds zagen zij niet hoe het aan burgers is te verklaren

<sup>1</sup> 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), Rosenmöller (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) en Van Nieuwenhoven (PvdA).

dat regering en Staten-Generaal wel tot een prijsverhoging per 1 januari van het openbaar vervoer kunnen besluiten, maar niet tot een daarmee samenhangende belastingverlaging per diezelfde datum, omdat eerdergenoemde verhoging formeel niet eerder dan 1 januari kan worden gepeild. De indruk zou kunnen ontstaan, zo betoogden zij, dat de rechterhand van de regering niet weet wat de linkerhand doet.

In ieder geval zijn dergelijke bureaucratisch aandoende argumenten niet gunstig voor de afstand tussen burgers en bestuur. Deze leden nodigden de regering dan ook uit formele problemen met betrekking tot een peildatum zodanig op te lossen dat de tariefverhogingen van het openbaar vervoer per 1 januari in de forfaitvaststelling per diezelfde datum kunnen worden meegenomen. Tegelijk waren de leden van de CDA-fractie dan bereid de uit de systematiek voortvloeiende verlaging van het forfait op grond van het invoeren van de jaartrajectkaart te aanvaarden, plus de verhoging wegens de tariefstijging per 1 april 1991, zodat per saldo voor vrijwel alle categorieën een duidelijke verhoging van het forfait per 1 januari resulteert, conform de tabellen in bijlage II van de memorie van antwoord. Deze leden vroegen om duidelijke uitleg waarom bij de tabel dan toch nog voor de afstanden van 15–20 kilometer en 30–40 kilometer een lichte verlaging resulteert, namelijk van respectievelijk f 30 (wetsvoorstel f 150) en f 120 (wetsvoorstel f 350), gegeven de niet geringe tariefverhogingen van de bijbehorende parameter, de jaartrajectkaart, per 1 april 1991 en 1 januari 1992.

De leden van de PvdA-fractie merkten op dat zij in het voorlopig verslag beargumenteerd hadden aangegeven waarom aan 1 januari als peildatum de voorkeur moet worden gegeven. Zij merkten op de verdediging van een andere peildatum, 1 oktober, niet overtuigend te vinden. Eveneens stelden zij vast dat uit de memorie van antwoord niet blijkt dat een peildatum van 1 januari niet mogelijk is. Op basis van de memorie van antwoord en de bestaande praktijk concludeerden deze leden dat desgewenst 1 januari ook uitvoeringstechnisch goed mogelijk is.

Deze leden vroegen ook wat de achtergrond is van het feit dat bij een peildatum van 1 januari voor de afstanden 15–20 km en 30–40 km een verlaging optreedt ondanks de OV-tariefstijging.

De leden van de VVD-fractie stelden vast dat volgens de regering het kiezen van de peildatum afhankelijk is van de werkzaamheden die moeten worden verricht tussen het vaststellen van het nieuwe forfait en de invoering daarvan. Als belangrijkste worden genoemd het coördinatieoverleg met werkgevers en werknemers, de voorlichting aan inhoudingsplichtigen en het aanpassen van beschikkingen vermindering loonbelasting. Hiervoor zouden 3 maanden nodig zijn, wat de noodzaak van een peildatum op 1 oktober zou bepalen. Allereerst vroegen de leden van de VVD-fractie hoe en wanneer dit alles dit jaar gebeurt. Dit wetsvoorstel staat toch hooguit vóór 1 januari 1991 in het Staatsblad? Datzelfde geldt toch ook voor wetsvoorstel 22 352 (inzake het terugnemen van de inflatiecorrectie enz.)? Wanneer is die bijstellingsregeling inkomstenbelasting respectievelijk wijziging reiskostenforfait in de jaren 1985 tot en met 1990 gepubliceerd? Dan kan daaruit afgeleid worden hoe een en ander in de recente praktijk is afgewikkeld.

Wanneer vond het coördinatieoverleg met werkgevers en werknemers dit jaar plaats? Het is toch zo dat sinds jaar en dag de SVR de systematiek van het ministerie van Financiën pleegt over te nemen? De voorlichting aan inhoudingsplichtigen wordt als argument genoemd. Maar tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de Nederlandse Spoorwegen is afgesproken dat medio september de tariefaanpassing per 1 januari daaropvolgend wordt vastgesteld. De voorlichting daarover

loopt blijkbaar al perfect. Algemeen is bekend dat de treintarieven op 1 januari 1992 met gemiddeld 6% omhoog gaan. Wat moet de minister van Financiën daarover nog voorlichten? Het aanpassen van beschikkingen vermindering loonbelasting wordt genoemd. Hoeveel mensen betreft dit eigenlijk? Is die beschikking bovendien niet een globaal middel om te voorkomen dat door de werkgever op voorhand teveel belasting wordt ingehouden? De «fine-tuning» – en daar gaat het bij de individuele aanpassingen reiskostenforfait om – vindt toch bij de aangifte voor de inkomstenbelasting plaats? Dan wordt het teveel betaalde immers vanzelf weer rechtgetrokken. Geen belastingplichtige zou toch om die reden willen afzien van een peildatum van 1 januari waardoor hij op grond van het actuele openbaar-vervoer-tarief belasting betaalt?

De leden van de VVD-fractie wezen er nog op dat de ministeriële goedkeuring voor de NS-tarieven 1992 reeds op 4 oktober 1991 is uitgegaan. Over de tarieven 1992 bij de stads- en streekvervoerbedrijven is de Tweede Kamer reeds op 12 juli van dit jaar geïnformeerd. Publikatie van de uiteindelijke vastgestelde tarieven 1992 zal ongetwijfeld eind december gebeuren. Indien dat niet zo zal zijn, zouden deze leden dat graag van de regering vernemen. De leden van de VVD-fractie meenden dat overal waar sprake is van «de op 1 oktober van het voorafgaande kalenderjaar geldende tarieven», deze tekst vervangen moet worden door «de op 1 januari van het nieuwe kalenderjaar geldende tarieven». Is de regering daar – door middel van een nota van wijziging – toe bereid? Of laat zij dit aan de Kamer over door middel van een amendement? Uit het voorlopig verslag is immers gebleken dat alle aan het woord zijnde fracties een peildatum van 1 oktober (in plaats van 1 januari) in strijd vinden met het algemeen rechtvaardigheidsgevoel. Daaruit blijkt toch dat de regering op het foute spoor zit? Overigens zegt de regering zelf in de memorie van antwoord «dat de voorgestelde datum thans op het eerste gezicht wat ongelukkig oogt, mag naar ik aanneem niet belemmerend werken voor een efficiënte jaarlijkse aanpassing van het forfait». De voorgestelde peildatum oogt niet alleen ongelukkig, maar is ook hoogst ongelukkig.

Het verbinden van de introductie van de NS-jaartrajectkaart op 1 oktober 1990 aan een toekomstige peildatum van 1 oktober slaat volgens deze leden nergens op. Nieuwe treinreizigers of woon-werkverkeer respectievelijk dienstreizigers per auto hebben niets met deze toevallige omstandigheid voor een bestaande groep van treinreizigers te maken.

Deze leden waren verbaasd dat bij een peildatum van 1 januari het aftrekbedrag voor algemeen forfait en verhoogd openbaar-vervoerforfait in 1992 voor de afstanden 15–20 km respectievelijk 30–40 km lager uitkomt dan in 1991. Dit konden ze niet begrijpen omdat de gemiddelde tarieven in 1992 6% omhoog gaan en de jaarkaart spitstarieven met 9%. Ze vroegen of het om een vergissing ging. In elk geval vonden deze leden dat een en ander gecorrigeerd zou moeten worden.

Als gevolg van de in de Tussenbalans aangekondigde tariefverhogingen zullen de tariefwijzigingen van het openbaar vervoer voortaan niet meer per 1 april worden aangepast maar per 1 januari van het desbetreffende jaar, aldus de leden van de D66-fractie. Het wetsvoorstel gaat er vanuit dat de bedragen van het reiskostenforfait per 1 januari van het desbetreffende jaar zullen worden gebaseerd op de in het daaraan voorafgaande jaar geldende tarieven. In de memorie van antwoord merkt de regering op dat er voor het ogenblik dus sprake is van een verschuiving van niet meer dan drie maanden en vervolgens dat hierbij bedacht moet worden dat het heel wel denkbaar is dat in de toekomst

weer voor een andere datum voor de tariefaanpassing wordt gekozen. Waarom acht de regering het wenselijk dat eventueel voor andere data dan 1 januari zal worden gekozen? Kan de regering aangeven of in ieder geval voor de jaren 1992, 1993 en 1994, 1 januari als datum voor tariefaanpassing kan worden aangehouden?

Kan de regering uiteenzetten welke van de door haar aangevoerde bezwaren tegen het verschuiven van de peildatum van 1 oktober naar 1 januari voor haar onoverkomelijk zijn?

De leden van de Groen Links-fractie wilden opmerken dat voor deze leden voorop staat dat om het gebruik van de auto te ontmoedigen de fiscale tegemoetkoming voor het gebruik van de auto in het woon-werkverkeer in beginsel moet worden afgeschaft (met hooguit uitzonderingen voor gehandicapten)

Vandaar ook de steun van deze leden voor de andere berekeningsmethode die de regering voorstelt voor de maximale autokostenvergoeding. Maar, gegeven het bestaan van het reiskostenforfait, vonden deze leden wel dat niet op een zodanig tijdstip moet worden gepeild dat de belastingbetaler de indruk krijgt dat de fiscus naar zich toe rekt. En dat is het geval als aan 1 oktober als peildatum wordt vastgehouden; het antwoord van de regering had deze leden niet kunnen overtuigen.

Inderdaad kan het voorkomen dat de Tweede Kamer der Staten-Generaal wijziging aanbrengt in de tussen de Nederlandse Spoorwegen respectievelijk stads- en streekvervoer en de minister van Verkeer en Waterstaat overeengekomen tariefwijzigingen. Dat kan vlak voor de door die partijen voorgenomen ingangsdatum zijn. Maar dat pleit er juist voor om 1 januari als peildatum te nemen. Een ander argument van de regering is dat het reiskostenforfait in veel gevallen te royaal is en dat een tariefverhoging daarom nog binnen de hoogte van het forfait kan blijven. Dit nu, zo merkten deze leden op, is in feite een andere discussie: niet over de juistheid van de gekozen peildatum, maar over de juistheid van de systematiek van de koppeling aan de NS-tarieven.

### **3. Koppeling reiskostenforfait aan NS-tarieven**

De voorgestelde koppeling van het reiskostenforfait aan het openbaar vervoer achtten de leden van de PvdA-fractie ten opzichte van het bestaande systeem een verbetering. Zij vroegen of ook andere koppelingstechnieken zijn overwogen.

De leden van de VVD-fractie merkten op dat de regering vindt dat het vergoedingsforfait ruim bemeten is. Daarbij wordt blijkbaar alleen aan de werknemers gedacht, die in de positie verkeren dat zij bij hun dagelijkse woon-werkverkeer van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken. Overigens als het vergoedingsforfait voor deze in die zin gepri-vilegeerde groep van deelnemers aan het woon-werkverkeer zo ruim bemeten is, waarom is het dan nodig om aanvullend bij dit wetsvoorstel te regelen dat tot het daadwerkelijke kostenbedrag vergoedingen voor het openbaar vervoer belastingvrij verstrekt mogen worden? Dan kan het forfait toch niet «in veel gevallen te royaal» zijn?

Te royaal is zeker niet het na 30 km afgetopte algemeen forfait dat geldt voor werknemers die voor hun woon-werkverkeer geen gebruik maken van openbaar vervoer dan wel, met het openbaar vervoer reizen, maar niet over een «openbaar-vervoerverklaring» kunnen beschikken. De leden van de VVD-fractie vroegen hoeveel werknemers binnen een straal van 10 km van hun werk en hoeveel daarbuiten wonen. Welk deel van de werknemers die verder dan 10 km van hun werk wonen, reist dagelijks per fiets, per auto respectievelijk per openbaar vervoer? Kan de regering de meest recente gegevens verstrekken?



De leden van de VVD-fractie vonden de opvatting van de regering dat hoe lager de vergoeding voor autokosten is, hoe meer de werknemers geneigd zullen zijn zich per openbaar vervoer of per fiets te verplaatsen, niet gestaafd. Waarop baseert de regering dit? Is hier onderzoek naar verricht? Dit gaat toch helemaal niet op voor werknemers die te ver weg wonen (bij voorbeeld 10 km) om de fiets te gebruiken, respectievelijk voor werknemers die te ver van het openbaar vervoer wonen? Een te lage vergoeding voor autokosten wordt gevoeld als een lastenverzwaring. En lastenverzwaringen zullen waarschijnlijk bij de loonvorming worden afgewenteld.

#### **4. Belastingvrije autokilometervergoeding/af trekbedrag**

De leden van de CDA-fractie beklemtoonden nog eens dat zij hechten aan een uniforme en eenvoudige systematiek van aanpassing van het reiskostenforfait en de (auto)kilometervergoeding. Ten aanzien van milieu en openbaar vervoer wordt het beleid aan de tarievenkant gevoerd. Het bijpassende belastingregime is hieraan gekoppeld, maar dus op zichzelf neutraal. De hier aan het woord zijnde leden voelden dan ook niet voor een beleidsmatige koppeling, waarvan sprake is in de memorie van toelichting, met betrekking tot de autokilometervergoeding. Het voorstel voor een nieuwe systematiek met betrekking tot de autokilometervergoeding sprak deze leden wel aan, aannemende dat deze systematiek wettelijk wordt vastgelegd, en met aanpassing van de peildatum.

Deze leden spraken er hun verbazing over uit dat over de hoogte en de ontwikkeling van de belastingvrije autokostenvergoeding geen enkele internationale afstemming plaats vindt. Zij namen er kennis van dat in Duitsland de vergoeding per 1 oktober van dit jaar is verhoogd van 43 naar 52 pfenning, terwijl in België vergoedingen voor autokosten geheel belastingvrij zijn. Deelt de regering de veronderstelling van deze leden dat het groter worden van de afstand tussen feitelijk gemaakte kosten en aftrekbare kosten tot afwenteling zal leiden in de bruto loonsfeer, en dus tot een hogere (loon)kostenontwikkeling voor bedrijven dan bij adequate aanpassing het geval zou zijn?

De leden van de CDA-fractie ondersteunden de redenering van de regering met betrekking tot een meer consistente wijze van koppelen van de belastingvrije autokilometervergoeding. De koppelingssystematiek dient uniform te zijn en dient neutraal tariefwijzigingen te volgen, zo merkten zij al eerder op. Bij de bestaande systematiek zou dit bepaald niet het geval zijn geweest: het reiskostenforfait zou omlaag moeten en de autokilometervergoeding omhoog. Een directere koppeling aan het reiskostenforfait bevordert de eenduidigheid en neemt argumenten weg om de anders eventueel niet-gewenste uitkomst naar believen bij te sturen. Ook de regering maakt in de memorie van antwoord nog eens gewag van de wens discussies over het bedrag van de kilometervergoeding zoveel mogelijk te voorkomen. Deze leden zeiden in te kunnen stemmen met de door de regering voorgestelde nieuwe systematiek voor de kilometervergoeding, namelijk een koppeling aan het rekenkundig gemiddelde van de belastingvrije vergoedingen van het openbaar vervoerforfait. Zij zeiden er duidelijk de voorkeur aan te geven deze systematiek in de wet op te nemen, in plaats van er eerst een aantal jaren ervaring mee op te doen, zoals de regering suggereert. Juist door de vaste koppeling van de autovergoeding aan het reiskostenforfait is de mogelijkheid op niet-sporende uitkomsten niet langer aanwezig. Dan dienen beide berekeningsmethoden ook dezelfde wettelijke inkadering te hebben, zo oordeelden de leden van de CDA-fractie.

Ook bij de kilometervergoeding hechtten zij aan een aanpassing per 1 januari aan de per diezelfde datum feitelijk geldende tarieven openbaar vervoer. Zij zeiden daarom bepaald voorstander te zijn van toepassing

per 1 januari 1992 van de berekening onder 8 van bijlage IV van de memorie van antwoord. Met een kilometerbedrag van 49 cent blijft de onbelaste vergoeding dan nog duidelijk achter bij het tarief van Duitsland, en uiteraard nog meer bij het Belgische regime, zo stelden zij vast.

Met betrekking tot de koppelingstechniek van de autokilometervergoeding aan het reiskostenforfait vroegen de leden van de PvdA-fractie of deze techniek er niet toe leidt dat bij stijgende openbaar-vervoertarieven de autokilometervergoeding relatief meer toeneemt dan de forfaitaire bedragen van het OV-reiskostenforfait.

Zij stelden voorts vast dat onder meer wordt gesteld dat het juridisch – met het oog op een aanvaardbaar procesrisico – niet gewenst is voor 1992 zonder wetwijziging de bedragen van 1991 te hanteren. Deze leden merkten op dat zij in het voorlopig verslag – in afwachting van de behandeling van het rapport van de Commissie-Stevens – doelden op een wettelijke vaststelling waarbij de bedragen voor 1992 gelijk zijn aan die van 1991. Zij vroegen in hoeverre in dat geval de in de memorie van antwoord geopperde bezwaren nog geldig zijn.

De leden van de VVD-fractie begrepen niet waarom de koppeling van de autokilometervergoeding aan het 80 km-treinbedrag, zoals gekozen bij de Oort-operatie, plotseling een minder gelukkige is. Wat is daar minder gelukkig aan? Het bedrag voor de autokilometers die voor onregelmatige dienstreizen met de eigen auto afgelegd moeten worden, is indertijd toch niet zonder reden gekoppeld aan het bedoelde treinbedrag bij meer dan 80 km? Hoe kan die dan worden losgelaten op grond van het argument dat dit de overheid budgettair minder uitkomt? Is het voortaan beleidsmatig koppelen van de autokilometervergoeding aan de gemiddelde ontwikkelingen van de belastingvrije vergoedingen van het openbaar-vervoerforfait, dus aan de tarieven voor de NS-jaarkaart, nog in lijn met de wet, die bepaalt dat de voor zodanige afstanden geldende laagste tarieven voor openbaar vervoer moeten worden gevolgd? Onregelmatige dienstreizen naar geheel verschillende werkplekken worden toch niet bestreken met een NS-jaarkaart?

De leden van de VVD-fractie meenden dat de autokilometervergoeding eigenlijk berekend moet worden aan de hand van de dagretourprijzen. Een korting op grond van 5-retourbiljetten is dan niet aan de orde. Het gaat om onregelmatige dienstreizen, waarvan helemaal niet zeker is dat die voortdurend naar dezelfde werkplek voeren. Deze leden meenden dat al dit jaar een autokilometervergoeding had moeten gelden van 49 cent. Zij vroegen vervolgens een berekening van de vergoeding voor 1992 bij een peildatum van 1 januari a.s. en op grond van alleen de dagretourtarieven voor 2e en 1e klas (bij 81 km). De VVD-leden meenden dat in elk geval de autokilometervergoeding 1992 minimaal op 49 cent moet worden vastgesteld. Is de regering daartoe bereid?

Deze leden meenden ook dat de eenmaal gekozen koppelingssystematiek – welke het uiteindelijk ook wordt – vastgelegd moet worden in de wet. Dit voorkomt dat een kabinet die koppelingssystematiek weer gaat wijzigen als die budgettair gezien niet goed uitkomt. De stelling dat er eerst een aantal jaren ervaring moet worden opgedaan beviel hun niet. Is de regering bereid tot verankering in de wet van de nu te kiezen systematiek?

De leden van de VVD-fractie vroegen ook nog of de regering kan informeren waarom in Duitsland per 1 oktober van dit jaar de belastingvrije vergoeding voor dienstreizen per eigen auto van 43 naar 52 Pfennig is verhoogd. Is de regering bereid om te gaan werken aan een internationale afstemming van de vergoedingsregelingen in de EG en daarin het initiatief te nemen?

De autokilometervergoeding is thans gekoppeld aan de ontwikkeling

van de kosten van het openbaar vervoer, aldus de leden van de D66-fractie. De regering geeft nu de voorkeur aan een koppeling aan het reiskostenforfait als geheel. De regering stelt voor om de autokilometervergoeding te koppelen aan de gemiddelde ontwikkeling van de belastingvrije vergoedingen van het openbaar-vervoerforfait. Dit is naar het oordeel van deze leden slechts een element van het reiskostenforfait. Kan de regering hier nader op in gaan? Voorts vroegen de leden van de D66-fractie de regering waarom deze koppeling thans niet in de wet kan worden vastgelegd. Worden er in de toekomst ongewenste gevolgen van deze koppeling verwacht? Zo ja, zijn er dan geen betere alternatieven voorhanden?

## 5. Budgettaire gevolgen

De leden van de VVD-fractie vroegen of zij het goed begrepen hadden dat door invoering van de peildatum op 1 januari 1992 een belastingderving van 35 mln. op kasbasis zou optreden. Ook vroegen zij of het juist is dat bij de Tussenbalans nog is uitgegaan van aanpassing van het reiskostenforfait per 1 januari 1992 aan de dan te verhogen tarieven. Bij de Tussenbalans werd immers gerekend met een uitverdien- of weglek-effect van 35 mln. in 1992. Is het juist dat door een aanpassing van het reiskostenforfait aan de tarieven per 1 oktober 1991 in elk geval in 1992 35 mln. op kasbasis door de regering wordt verdiend ten opzichte van de Tussenbalansberekeningen?

Deze leden begrepen in dit verband niet de opmerking in de memorie van antwoord: «Deze raming is overigens niet specifiek bijgesteld ter zake van de feitelijke verlaging 1992. Geïsoleerd bezien is daarmee een bedrag van 40 mln. aan belasting gemoeid (30 mln. op kasbasis in 1992)». Is het nu 35 of 30 mln. op kasbasis?

De leden van de VVD-fractie vroegen ook uitleg over de passage: «Het verschil tussen 47 en 48 cent maakt voor 8 mln. (transactiebasis) onderdeel uit van de eerder genoemde weglek van 50 mln. op transactiebasis, die ziet op het totaal van reiskostenforfait en autokilometervergoeding». Deze leden begrepen deze «geheimtaal» niet. Is een peildatum van 1 oktober (en een bijstelling van 44 naar 47 cent) endogeen budgettair gezien niet relevant, maar een peildatum van 1 januari (en een bijstelling van 44 naar 48 cent) plotseling een autonome budgettaire wijziging?

Wat is de betekenis van de woorden in de memorie van antwoord: «Voorzien was dat voor het eerst in 1992 een derving van 35 mln. op kasbasis zou optreden. Nadien is gebleken dat als gevolg van de vertraging in het aanpassingsmechanisme de stijging van de forfaitbedragen in 1992 nog kan worden opgevangen binnen de in het forfait aanwezige ruimte»? Wie of wat vertraagt het aanpassingsmechanisme?

## 6. Slotopmerkingen

De leden van de Groen Links-fractie merken op dat andere fracties in het wetsvoorstel aanleiding hebben gezien om inhoudelijke wijzigingen voor te stellen, waarmee de principiële discussie over het forfait en de belastingvrije vergoeding weer is opgelaaid. Hierin zagen deze leden aanleiding om alsnog meer fundamentele opmerkingen te maken over de fiscale behandeling van de kosten van het woon-werkverkeer.

Zo de regering op basis van de gedachtenwisseling met de Kamer tot het besluit komt om het forfait dan wel de aftrekbaarheid van de autokostenvergoeding te verhogen op een andere wijze dan door verschuiving van de peildatum dan wilden deze leden daar bezwaar tegen aantekenen. Zij waren van mening dat de toekomst van deze regelingen bij de beoordeling van het rapport van de Commissie-Stevens

moet worden betrokken dan wel nu principieel moet worden bekeken. Maar in beide gevallen dienen milieu-overwegingen op de voorgrond te staan. Op grond van milieu-overwegingen zou ieder reiskostenforfait bij autogebruik moeten worden afgeschaft en een fiscale tegemoetkoming moeten worden ontworpen uitsluitend voor openbaar vervoer en voor fietsverkeer. Daarom hechtten de leden van de Groen Links-fractie eraan om op deze plaats reeds de regering te vragen om een fietsforfait en zich daarbij te baseren op bijvoorbeeld de door de ENFB geschatte fietskosten (exclusief stallingskosten): tussen de f 30,- en f 50,- vaste lasten per maand en f 0,08 per kilometer variabele lasten.

De voorzitter van de commissie,  
Linschoten

De griffier van de commissie,  
De Gier