

Vergaderjaar 1991–1992

**22 375**

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

**Nr. 9**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET EINDVERSLAG**

Ontvangen 29 november 1991

Ik wil deze nota beginnen met het uitspreken van mijn dank jegens de verschillende fracties voor hun spoedige reactie op de memorie van antwoord. In deze reacties laten zich twee punten van bijzondere aandacht onderscheiden, te weten het algemeen gevoelde verlangen tot aanpassing van de voorgestelde peildatum van 1 oktober en het in de wet opnemen van de uitgangspunten voor de berekeningsmethodiek van de jaarlijkse aanpassing van het autokilometerbedrag. Op deze twee punten wil ik als volgt reageren, aldus de meeste vragen op dit vlak van de leden van de fracties van CDA, PvdA, VVD, D66 en Groen Links beantwoordend.

#### **Peildatum**

Wat betreft de te kiezen peildatum komen diverse reacties er kort samengevat op neer dat weliswaar de introductie van een wettelijke peildatum voor de jaarlijkse bijstelling van het reiskostenforfait aanvaardbaar is, maar dat deze zodanig zou moeten worden vastgesteld dat de per 1 januari voorziene tarieven als uitgangspunt kunnen dienen voor de vaststelling van het reiskostenforfait per die datum. Ik heb mij daarom beraden hoe ik aan dit algemeen gevoelde verlangen kan tegemoetkomen. Teneinde het door deze leden gewenste resultaat te bereiken zou in theorie de weg kunnen worden bewandeld van het vaststellen van de peildatum op 1 januari van het kalenderjaar. Bij deze weg en bij de uitnodiging van de leden van de fractie van het CDA de formele problemen met betrekking tot een peildatum zodanig op te lossen dat de per 1 januari geldende tarieven tot uitgangspunt kunnen dienen voor het reiskostenforfait, plaats ik de volgende kanttekeningen.

De overwegingen die hebben geleid tot de keuze van een peildatum op 1 oktober van het voorafgaande kalenderjaar berusten niet op formele gronden maar zijn louter van praktische aard. In de memorie van toelichting en de memorie van antwoord heb ik reeds aangegeven dat diverse werkzaamheden moeten worden verricht tussen het materieel vaststellen van het nieuwe forfait en de ingangsdatum daarvan. De aan het forfait ten grondslag liggende wetgeving dient zodanig te worden ingericht dat deze een solide fundament biedt om deze voor de praktijk

noodzakelijke werkzaamheden mogelijk te maken. Een dergelijke basis zou ontbreken indien zonder meer de op 1 januari geldende tarieven tot uitgangspunt zouden worden genomen. In dat geval zou immers het risico bestaan dat door het ontbreken van voldoende gelegenheid voor overleg tussen werkgevers en werknemers discoördinatie optreedt tussen het loonbegrip van de loonbelasting en dat van de premieheffing werknemersverzekeringen. Dit zou een verzwarende van de administratieve lasten van werkgevers tot gevolg hebben. Bovendien bestaat het voor de werkgevers ongewenste risico van een niet tijdige dan wel onjuiste voorlichting aangaande de toe te passen belasting- en premieheffing. Zij moeten immers de gelegenheid krijgen vóór de eerste inhoudingen in het nieuwe jaar de programmatuur voor de loon- en vergoedingenadministratie aan te passen en te testen. Ten slotte zal het niet tijdig afgeven van beschikkingen vermindering loonbelasting (of het tijdig afgeven van onjuiste beschikkingen) op bezwaren van de zijde van de werknemers stuiten.

Ik hoop dat deze praktische overwegingen de Kamer tot de overtuiging leiden dat een eenvoudige peildatum van 1 januari, gelet op de daarmee samenhangende onzekerheid ten aanzien van de premieheffing werknemersverzekeringen, inhoudingsplichtigen, Belastingdienst en belastingplichtigen, een onvoldoende solide basis biedt voor de aanpassingen van het reiskostenforfait per diezelfde datum. Gelet op mijn verantwoordelijkheid voor een goede gang van zaken bij de jaarlijkse vaststelling van het reiskostenforfait, acht ik 1 januari als peildatum zonder meer niet raadzaam.

Wat betreft de gedachte voor de vaststelling van het reiskostenforfait de op 1 oktober van het voorafgaande kalenderjaar formeel voor 1 januari vastgestelde tarieven tot uitgangspunt te nemen, merk ik het volgende op. Men kan vraagtekens zetten bij de wenselijkheid van het afhankelijk stellen van het reiskostenforfait van de al dan niet toevallige omstandigheid dat nieuwe tarieven net voor of net na de peildatum – bij voorbeeld op 4 oktober zoals dit jaar het geval was met betrekking tot de NS-tarieven – formeel worden vastgesteld. Daarnaast toont de in 1990 gevolgde procedure ter zake van de formele vaststelling van de NS-tarieven aan dat de per 1 januari voorziene tarieven in overleg met de Tweede Kamer der Staten-Generaal alsnog kunnen worden gewijzigd. Toen zijn immers, als gevolg van een uitvoerige gedachtenwisseling tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en Uw Kamer, de tarieven pas op 12 december formeel goedgekeurd.

Ik heb er behoefte aan het bovenstaande nog eens in den brede uiteen te zetten om, waar nodig, zo mogelijk het misverstand weg te nemen dat het onderhavige wetsvoorstel een inhoudelijke ingreep in het reiskostenforfait meebrengt, dat het kabinet met dit voorstel zou beogen de belastingopbrengst te verhogen of dat sprake zou zijn van willekeur. Van stond af aan is niets anders beoogd dan het aanvullen van een wetstechnische onvolkomenheid in het reiskostenforfait.

Dat neemt niet weg dat ik mij goed kan voorstellen wat met name de leden van de regeringsfracties heeft bewogen bij hun pleidooi voor een zodanige regeling dat de openbaar-vervoertarieven per 1 januari van enig jaar effectief uitgangspunt zijn voor het reiskostenforfait van dat jaar. Ik ben tot de conclusie gekomen dat het mogelijk is te komen tot een aanpassingsregeling die in principe aansluit bij de openbaar-vervoertarieven op 1 januari, zonder de meeste nadelen die daaraan volgens de eerdere schetsen kleven. Ik acht het mogelijk te werken met een regeling volgens welke de tarieven op 1 januari tot uitgangspunt dienen, mits die tarieven op een daarvóór gelegen datum vaststaan. Daarbij is het niet onoverkomelijk als voor die datum 15 oktober van het voorafgaande jaar wordt aangehouden. De regeling luidt dan aldus dat maatgevend zijn de

openbaar-vervoertarieven op 1 januari, behoudens voor zover die op 15 oktober van het voorafgaande jaar nog niet door de Minister van Verkeer en Waterstaat zijn goedgekeurd dan wel in de Staatscourant zijn gepubliceerd overeenkomstig artikel 27, vijfde lid, van de Wet personenvervoer, in welk geval in zoverre de tarieven op 15 oktober maatgevend zijn.

Een dergelijke regeling zou voor het jaar 1992 betekenen dat het reiskostenforfait (met inbegrip van het daaraan gekoppelde autokilometerbedrag) op kasbasis een lagere belastingopbrengst van 35 miljoen tot gevolg zou hebben, hetgeen naar mijn oordeel moet worden voorkomen. Deze derving wordt veroorzaakt door de omstandigheid dat de openbaar-vervoertarieven per 1 januari 1992 op grond van de tussenbalansafspraken worden verhoogd met meer dan overeenkomt met de inflatie. Deze structurele extra verhoging kan gemiddeld worden gesteld op ongeveer 3%. Het is deze structurele verhoging die de lagere belastingopbrengst van 35 miljoen in 1992 zou veroorzaken; met de gewone jaarlijkse aanpassing van het reiskostenforfait wordt al rekening gehouden bij het ramen van de endogene ontwikkeling van de belastingopbrengst. Dit betekent dat de genoemde budgettaire last in 1992 kan worden voorkomen door deze extra verhoging met ca. 3% voor de aanpassing van het reiskostenforfait voor 1992 buiten beschouwing te laten. Dit betekent dat zonder budgettaire problematiek op te roepen voor 1992 het reiskostenforfait kan worden vastgesteld op basis van de openbaar-vervoertarieven per 1 januari 1992 verminderd met 3%.

Een nota van wijziging dienaangaande voeg ik bij deze nota. Daarbij is voor het jaar 1992 reeds uitgegaan van de tarieven voor het stads- en streekvervoer waarover de Tweede Kamer op 12 juli door de Minister van Verkeer en Waterstaat schriftelijk is geïnformeerd, ook al heeft de formele vaststelling van deze tarieven door middel van publikatie in de Staatscourant nog niet plaatsgevonden. Voor volgende jaren ga ik ervan uit dat de publikatie van het desbetreffende bedrag voor 15 oktober zal plaatsvinden. Ten einde te voorkomen dat door deze operatie sommige bedragen toch nog onder het (bevroren) niveau van 1991 zouden geraken, is daarbij tevens bepaald dat de forfaitbedragen voor 1992 niet lager zijn dan die voor 1991.

De gevolgen van deze nota van wijziging voor het reiskostenforfait en het autokilometerbedrag voor 1992 zijn opgenomen in bijlage I bij deze nota.

### **Autokilometerbedrag**

Het doet mij genoegen dat de voorgestelde wijze van koppeling van het bedrag van de autokilometervergoeding aan een bredere grondslag de leden van de CDA-fractie aanspreekt. Deze leden en de leden van de VVD-fractie geven er de voorkeur aan de aanpassingsmethodiek voor het kilometerbedrag bij wet vast te leggen. Het heeft echter mijn voorkeur zoals ik heb aangegeven in de memorie van antwoord af te wachten of de nieuwe systematiek in de praktijk inderdaad voldoet. Ik meen hiermee ook de vraag van de leden van de fractie van D66 naar een nadere redengeving voor het uitstel van een wettelijke regeling te hebben beantwoord.

De leden van de PvdA-fractie vragen of deze nieuwe koppelingstechniek er niet toe leidt dat bij stijgende openbaar-vervoertarieven de autokilometervergoeding relatief meer toeneemt dan de forfaitaire bedragen van het openbaar-vervoerforfait. Hierop kan ik antwoorden dat de nieuwe koppelingstechniek ertoe leidt dat het autokilometerbedrag in dezelfde mate wijzigt als het vergoedingsforfait voor reizen per openbaar vervoer.

De leden van de VVD-fractie begrijpen niet waarom de koppeling van de autokilometervergoeding aan het 80 km-treinbedrag plotseling een minder gelukkige is. Zoals ik in de memorie van antwoord heb uiteengezet ben ik van mening dat het minder gelukkig is als een bedrag met betrekking waartoe de wetgever heeft bedoeld het in dezelfde richting te laten bewegen als het reiskostenforfait, blijkt in de tegenovergestelde richting te bewegen. Anders dan zij suggereren heb ik voor het loslaten van het oude koppelingsmechanisme geen budgettair argument genoemd. De vraag of de koppeling van het autokilometerbedrag aan het reiskostenforfait terecht is, is in het kader van de Oort-wetgeving bevestigend beantwoord. Ik heb dit uitvoerig in de memorie van antwoord uiteengezet. Dat onregelmatige dienstreizen naar geheel verschillende werkplekken in veel gevallen niet worden bestreken met een NS-jaarkaart of met een 5-retourenbiljet, zoals deze leden opmerken, staat hier los van. In het kader van de Oort-wetgeving is een bedrag van 44 cent per km vastgesteld. Vervolgens is de ontwikkeling van dit bedrag, dus niet het bedrag zelf, gekoppeld aan het reiskostenforfait.

De VVD-fractieleden vragen om een berekening van de km-vergoeding voor 1992 bij een peildatum van 1 januari op basis van alleen de dagretourtarieven bij 81 km voor 1° en 2° klas. Ik heb deze opgenomen in bijlage II bij deze nota.

Op de vraag van deze leden ten aanzien van de verhoging van de belastingvrije vergoeding voor dienstreizen per eigen auto, die per 1 oktober 1991 in Duitsland is ingegaan, kan ik het volgende mededelen. De verhoging naar 52 Pfennig voor het bedrag van de belastingvrije vergoeding houdt naar mededeling van de Duitse autoriteiten, verband met de sedert het begin van de jaren tachtig opgetreden stijging van de kosten van vervoer.

Voor de vraag van deze leden of de regering bereid is om te gaan werken aan een internationale afstemming van de vergoedingsregelingen in de EG en daarin het initiatief te nemen is van belang hetgeen ik daaromtrent in de Kamer heb opgemerkt over het arbeidskostenforfait. De regeling van de belastingvrije vergoeding voor dienstreizen is slechts een onderdeel van een meer omvattend fiscaal beleid; een beleid dat is afgestemd op de sociaal-economische situatie in het desbetreffende land. Doordat de EG-lidstaten sociaal-economisch zeer verschillend zijn, kan een onderzoek naar internationale afstemming van vergoedingsregelingen pas zinvol zijn indien deze plaatsvindt als onderdeel van een afstemming van de totale context van fiscale wetgeving in de EG.

Voor een dergelijke afstemming bestaat op dit moment nog geen internationaal draagvlak.

Op het oordeel van de leden van de fractie van D66 dat de voorgestelde aanpassingsmethodiek voor het kilometerbedrag slechts is gebaseerd op een element van het reiskostenforfait wil ik als volgt reageren. Het reiskostenforfait als geheel bestaat uit vier onderdelen, te weten een algemeen aftrekforfait en een algemeen vergoedingenforfait en voor zowel de aftrek- als de vergoedingenkant een zogenaamd «openbaar-vervoerforfait». Dit laatste is het meest omvangrijk van de vier. De keuze voor een koppeling van het autokilometerbedrag aan de gemiddelde ontwikkeling van de belastingvrije vergoedingen van het «openbaar-vervoerforfait» is gebaseerd op de overweging dat een koppeling aan dit omvangrijkste element uit het reiskostenforfait, het meest representatief is voor het volgen van de ontwikkelingen van het openbaar vervoer.

## Overige aspecten

De veronderstelling van de leden van de CDA-fractie dat het groter worden van de afstand tussen de feitelijke kosten en het aftrekbare dan wel maximaal belastingvrij vergoedbare autokilometerbedrag zou leiden tot een hogere loonkostenontwikkeling voor bedrijven – ook de leden van de VVD-fractie maken daarover een opmerking – deel ik niet. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat een gematigd beleid met betrekking tot fiscale vrijstellingen voor kostenvergoedingen op macro niveau beschouwd een positieve uitwerking heeft op de loonkostenontwikkeling. Werkgevers zullen bij het verhogen van de maximumbedragen van de onbelaste onkostenvergoedingen immers worden geconfronteerd met wensen om de kosten dan ook tot dit maximumbedrag te vergoeden. Dit staat tegenover de omstandigheid dat het verstrekken van hogere vergoedingen dan het kilometerbedrag toelaat, een opwaartse druk op de loonkosten kan inhouden.

De leden van de fracties van het CDA, de PvdA en de VVD vragen om een uitleg van de verlaging van de aftrekbedragen in het reiskostenforfait per 1 januari 1992, gebaseerd op de tarieven per 1 januari van 1992, die resulteert bij de afstandsklassen van 15–20 km en 30–40 km. De oorzaak van deze verlaging valt terug te voeren op de wijziging van de NS-tarieven en de introductie door de NS van een eenvoudiger tariefstelsel per 1 april 1990. Op die datum werden de tarieven gemiddeld met 2% verhoogd, maar trad tegelijkertijd een tariefverlaging op voor de relevante afstanden van 20 km en 40 km als gevolg van een herindeling van afstandsklassen. Zo ging de maandtrajectkaart 2e klas (met kortingskaart) voor een afstand van 40 km bijna 9% in prijs omlaag van f 148 naar f 135. Het is deze door de bevrozing van het reiskostenforfait per 1 januari 1991 nog niet in het reiskostenforfait verwerkte tariefverlaging in april 1990 die ertoe leidt dat voor genoemde afstandsklassen ook bij het hanteren van de peildatum 1 januari 1992 nog een lichte daling van de desbetreffende bevroren aftrekbedragen optreedt. Deze zal overigens in verband met de ook voor 1992 voorziene gedeeltelijke bevrozing geen gevolgen hebben.

Het doet mij genoeg te vernemen dat de leden van de PvdA-fractie met mij van oordeel zijn dat een eventuele bevrozing van het reiskostenforfait voor 1992 bij wet zou moeten worden geregeld. Het procesrisico waar deze leden naar vragen, zou zich in dat geval niet voordoen.

De leden van de VVD-fractie nemen terecht aan dat waar ik in de memorie van antwoord stel dat het reiskostenforfait ruim bemeten is, ik primair heb gedacht aan werknemers die per openbaar vervoer reizen. Vanzelfsprekend ziet deze opmerking niet op werknemers die per auto reizen; ten aanzien van hen heeft, zoals deze leden zich nog wel zullen herinneren, de wetgever immers ervoor gekozen bij de «aftopping» van het reiskostenforfait in 1990 beperkingen aan te brengen. Op hun vraag waarom dan nog een aanvullende regeling is ontworpen om vergoedingen van kosten van openbaar vervoer, mits aan de voorwaarden van administratieve aard is voldaan, onder alle omstandigheden belastingvrij te kunnen laten plaatsvinden, breng ik in herinnering dat deze regel alleen voor uitzonderlijke situaties van belang is. Als voorbeeld kan hierbij worden gedacht aan de werknemer wiens standplaats Amsterdam is maar die eenmaal per week vanuit zijn woning naar het bureau in Brunssum pleegt te reizen.

Deze leden vragen vervolgens naar de laatst bekende gegevens ter zake van de woon-werkafstand van werknemers en het vervoermiddel dat voor het woon-werkverkeer wordt gebruikt. In de navolgende tabel zijn

ten aanzien van beide aspecten de meest recente gegevens opgenomen. Ze geven een uitsplitsing van de beroepsbevolking naar afstand woon-werkverkeer en vervoerswijze. Deze cijfers, die afkomstig zijn van het CBS, zijn gebaseerd op het Onderzoek Verplaatsingsgedrag 1990 en de Enquête beroepsbevolking 1990 van genoemde instelling.

**Werkzame beroepsbevolking naar vervoerswijze en afstand woon-werkverkeer in 1990 (x 1000)**

Afstandsklasse	Vervoermiddel		TREIN	BUS, TRAM METRO	BROM- FIETS	FIETS	LOPEND	OVERIG	TOTAAL
	AUTO BEST.	AUTO PASS.							
< 10 km	1215	179	6	85	104	1689	239	38	3555
10 tot 15 km	493	79	26	70	21	98	5	10	801
15 tot 20 km	315	68	54	36	5	24	0	8	489
20 tot 30 km	401	68	43	47	5	8	2	13	588
30 tot 40 km	232	29	57	23	3	1	0	6	351
40 tot 50 km	111	19	36	2	0	2	0	2	172
> 50 km	219	51	69	3	0	1	0	2	345
<b>TOTAAL</b>	<b>2987</b>	<b>492</b>	<b>272</b>	<b>266</b>	<b>138</b>	<b>1824</b>	<b>243</b>	<b>79</b>	<b>6300</b>

Bron: CBS.

De leden van de VVD-fractie vinden 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 nader onderbouwd en vragen waar deze redenering op is gebaseerd.

Deze redenering is gebaseerd op de gedachte dat de kilometerkosten van vervoer per auto relatief hoog zijn. Een verlaging van de vergoeding voor autokosten zal dan in het voordeel werken van goedkopere vormen van vervoer, zoals het openbaar vervoer en de fiets. De opmerkingen van deze leden dat dit niet voor alle werknemers geldt vanwege mogelijke praktische bezwaren verbonden aan het gebruik van het openbaar vervoer of de fiets doen aan de vorenstaande algemene constatering niets af.

De leden van de VVD-fractie vragen voorts wanneer de wijzigingen van het reiskostenforfait in de laatste jaren zijn gepubliceerd. Zij hopen hieruit te kunnen afleiden hoe noodzakelijk een peildatum van 1 oktober is. Deze wijzigingen plegen eind december of zo mogelijk iets eerder te worden gepubliceerd als onderdeel van de jaarlijkse aanpassing van de Uitvoeringsregelingen inkomsten- en loonbelasting. Dit tijdstip van publicatie vormt derhalve geen indicatie voor de noodzakelijke peildatum. Ik wijs erop dat niet de datum van bijstelling van het reiskostenforfait maar van de vaststelling van de tarieven van het openbaar vervoer in discussie is, juist met het oog op de mogelijkheid om vervolgens het nieuwe reiskostenforfait materieel tijdig vast te stellen. In sommige jaren is het reiskostenforfait voorafgaand aan de officiële publicatie gepubliceerd als bijlage bij een aanschrijving. In alle jaren is ernaar gestreefd de werkgevers tijdig te informeren en wel uiterlijk bij het loonbelastingmaterieel dat zij in december ontvangen.

Het coördinatie-overleg met werkgevers en werknemers waarnaar deze leden eveneens vragen, vond dit jaar op 19 november plaats. Het is inderdaad zo, zoals zij opmerken, dat de SVR veelal de door ons voorgestelde cijfers overneemt. Hieruit moge blijken dat het coördinatie-overleg aan zijn doel beantwoordt.

Deze leden maken voorts enige opmerkingen over beschikkingen vermindering loonbelasting. Op hun vraag hoeveel personen dit betreft, kan ik antwoorden dat enige tienduizenden werknemers een beschikking vermindering loonbelasting hebben in verband met reiskosten woon-werkverkeer en/of overige aftrekbare kosten. In het ideale geval is deze beschikking zodanig dat de werknemer naar aanleiding van de

naderhand op te leggen aanslag niets behoeft bij te betalen en niets terug krijgt. Dit is alleen mogelijk indien de juiste gegevens, in dit geval het juiste reiskostenforfait, tijdig bekend zijn. Overigens ben ik het met deze leden eens dat de definitieve afstemming op de persoonlijke omstandigheden pas bij de aanslagregeling plaatsvindt.

De opmerking van de leden van de VVD-fractie ter zake van het verbinden van de introductie van de NS-jaartrajectkaart op 1 oktober 1990 aan een toekomstige peildatum op 1 oktober betreft een eigen interpretatie van de desbetreffende passage in de memorie van antwoord. Daar waar de aandacht in de gedachtenwisseling over het reiskostenforfait uitging naar de reizigers voor wie dit forfait te krap bemeten zou zijn, heb ik de andere kant van de medaille laten zien door – onder meer – op te merken dat voor de categorie reizigers die met ingang van 1 oktober 1990 of kort daarna is overgestapt op de voordelige NS-jaartrajectkaart geldt dat zij het overgrote deel van het jaar reizen op basis van het tarief voor het voorgaande jaar. De twee genoemde data van 1 oktober moeten derhalve los van elkaar worden gezien.

De leden van de fractie van D66 vragen waarom de regering het wenselijk acht dat voor verhogingen van de tarieven van openbaar vervoer andere data dan 1 januari kunnen worden gekozen.

Hier moet sprake zijn van een misverstand. In de passage in de memorie van antwoord waaraan deze leden refereren, beoogde ik slechts te wijzen op de toevallige omstandigheid dat het reiskostenforfait thans wordt aangepast met ingang van een datum waarop de openbaarvervoertarieven worden gewijzigd. In het verleden liepen deze data niet samen, en ik heb niet uitgesloten dat zulks ook in de toekomst weer het geval zou kunnen zijn, zonder mij over de wenselijkheid daarvan uit te laten.

De leden van de fractie van Groen Links grijpen het wetsvoorstel aan om te pleiten voor de afschaffing van ieder forfait bij autogebruik (naar ik aanneem bedoelen zij: de afschaffing van de aftrekbaarheid van autokosten bij woonwerkverkeer) en het instellen van een fietsforfait. Ik zou deze leden erop willen wijzen dat het algemene reiskostenforfait voor iedereen van toepassing is, ongeacht de wijze van vervoer.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af wat zich heeft afgespeeld tussen het aanbieden van het wetsvoorstel aan de ministerraad en het toezenden aan de Tweede Kamer. Ik kan daarvan het volgende overzicht geven: goedkeuring door ministerraad: 5 juli 1991; verzonden ter advisering Raad van State: 12 juli 1991; advies Raad van State: 17 oktober 1991; nader rapport aan de Koningin: 30 oktober 1991.

### **Budgettaire aspecten**

De leden van de VVD-fractie hebben enige vragen gesteld over de budgettaire aspecten van het wetsvoorstel.

De vragen van deze leden hebben enerzijds betrekking op de budgettaire verwerking van de belastingderving van 35 miljoen die bij de Tussenbalans is ingeboekt, en anderzijds op enkele specifieke passages uit de memorie van antwoord. Met een toelichting langs deze twee lijnen hoop ik de vragen van deze leden te kunnen beantwoorden.

Bij de Tussenbalans-besluitvorming is voor 1992 35 miljoen op kasbasis (op transactiebasis 50 miljoen) ingeboekt in verband met de gevolgen voor de belastingopbrengst van de tariefstijging in het openbaar vervoer. Op dat moment werd er, mede gezien het ontbreken

van een éénduidig wettelijk systeem met een peildatum, nog van uitgegaan dat zich in 1992 een extra verhoging van het reiskostenforfait zou voordoen. Introductie van 1 oktober als peildatum heeft tot gevolg dat de uit de Tussenbalans voortvloeiende extra stijging van dat forfait zich pas in 1993 voordoet. Verschuiving van de peildatum naar 1 januari zou betekenen dat de eerder ingeboekte belastingderving van 35 miljoen op kasbasis in 1992 alsnog optreedt.

Naar aanleiding van de vragen van deze leden over enkele passages in de budgettaire paragraaf van de memorie van antwoord merk ik het volgende op.

De budgettaire gevolgen van reguliere jaarlijkse aanpassingen van het reiskostenforfait en van de onbelaste kilometervergoeding worden meegenomen in de raming van de endogene ontwikkeling van de belastingopbrengst. Gelet op het technische karakter van het wetsvoorstel heeft, zoals in de memorie van antwoord is uiteengezet, geen specifieke bijstelling van deze raming plaatsgevonden. De uit het wetsvoorstel voortvloeiende verlaging van de forfaitbedragen en het ongewijzigd blijven van de onbelaste kilometervergoeding heeft derhalve niet geleid tot een opwaartse bijstelling van de endogene raming. Dit betekent dat een bevrozing van de forfaitbedragen op het niveau van 1991 in plaats van een verlaging weliswaar geïsoleerd gezien een negatief budgettair effect heeft, maar dat dit niet hoeft te leiden tot een aanpassing van de belastingraming. Hetzelfde geldt voor de budgettaire gevolgen van de verhoging van de onbelaste kilometervergoeding van 44 cent naar 47 cent, die zouden voortvloeien uit het hanteren van 1 oktober als peildatum in combinatie met koppeling op basis van dagretourtarieven voor 1e en 2e klasse bij een afstand van 81 km. De budgettaire gevolgen daarvan zijn impliciet in de endogene raming van de belastingopbrengst verwerkt; een opwaartse bijstelling in verband met de uit het onderhavige wetsvoorstel resulterende handhaving van het bedrag van de onbelaste vergoeding op 44 cent is achterwege gebleven. Een verdere verhoging dan tot 47 cent zou wel in de raming tot uitdrukking moeten worden gebracht. Het zou daarbij per cent aanpassing van de onbelaste vergoeding gaan om een belastingderving van 8 miljoen.

De Staatssecretaris van Financiën,  
M. J. J. van Amelsvoort



**Reiskostenforfait per 1-1-1992** (gebaseerd op de tarieven openbaar vervoer per 1 januari 1992 na vermenigvuldiging met de factor 100/103). Tussen haakjes zijn de voor 1991 geldende bedragen vermeld.

**Algemeen forfait**

afstand woon-werkverkeer meer dan	doch niet meer dan	aftrekbedrag		maximum vrijstelling	
		1992	(1991)	1992	(1991)
–	10 km	–	–	–	–
10 km	15	f 740	(f 740)	f 1500	(f 1340)
15	20	f 1030	(f 1030)	f 1780	(f 1670)
20	–	f 1570	(f 1520)	f 2440	(f 2280)

**Verhoogd «openbaar vervoer» forfait**

afstand woon-werkverkeer meer dan	doch niet meer dan	aftrekbedrag		maximum vrijstelling	
		1992	(1991)	1992	(1991)
–	10 km	–	–	f 710	(f 670)
10 km	15	f 740	(f 740)	f 1700	(f 1540)
15	20	f 1030	(f 1030)	f 1980	(f 1870)
20	30	f 1570	(f 1520)	f 2640	(f 2480)
30	40	f 2140	(f 2140)	f 3200	(f 3200)
40	50	f 2650	(f 2620)	f 3940	(f 3770)
50	60	f 2980	(f 2960)	f 4340	(f 4190)
60	70	f 3390	(f 3180)	f 4840	(f 4460)
70	–	f 3600	(f 3220)	f 5130	(f 4560)

Belastingvrije autokilometervergoeding: 47 cent

**Berekening kilometerbedrag** op basis van de dagretourtarieven 1e en 2e klas bij 81 km per 1 januari 1992

dagretour 2e klas, 81 km	f 32,50
dagretour 1e klas, 81 km	f 48,75
	<hr/>
	f 81,25
gemiddeld	f 40,625
prijs per enkele-reiskilometer	50,15 cent
afgerond	51,00 cent