

53. Aanpassen onbelaste vergoeding voor woon-werkverkeer

Thema: Fiscale vergroening

Omschrijving van de maatregel

De onbelaste vergoeding voor het woon-werkverkeer bedraagt thans maximaal 19 cent per kilometer of de werkelijke kosten voor het openbaar vervoer indien deze hoger zijn. In dit fiche wordt een aantal mogelijke wijzigingen van de onbelaste vergoeding voor woon-werkverkeer beschreven:

1. Verlagen maximale tarief van 19 cent naar bijvoorbeeld 12 cent.
2. Invoeren beperking van de maximale reisafstand woon-werkverkeer (enkele reis) op bijvoorbeeld 20 kilometer.
3. Volledig afschaffen van de onbelaste kilometervergoeding woon-werkverkeer.

De genoemde maatregelen gaan ervan uit dat deze ook gelden voor het OV en dat ook voor die vervoersmodaliteit de onbelaste vergoeding voor het woon-werkverkeer wordt beperkt dan wel wordt afgeschaft. Voor de verschillende varianten is het echter denkbaar dat het OV daarvan wordt uitgezonderd. Alsdan kunnen de werkelijke kosten van het OV worden vergoed, ook als deze hoger zijn.

Doel

- Doel van deze aanpassingen is het verminderen van de in het kader van het woon-werkverkeer gereisde kilometers. Hierdoor vermindert de CO₂-uitstoot. Daarnaast neemt de congestie op de weg af bij een afname van het aantal (tijdens de spits) gereden kilometers.

Achtergrond/rationale

- De huidige regeling voor onbelaste reiskostenvergoeding kent geen beperking als het gaat om de afstand van het woon-werkverkeer. Daarom bevat de regeling ook geen prikkels om die afstand te beperken, er is geen (fiscale) stimulans om hetzij dicht bij het werk te gaan wonen, hetzij een baan dicht bij de woonplaats te zoeken en de regeling draagt daarom ook niet bij aan de noodzakelijke terugdringing van de CO₂-uitstoot.
- Zowel de verlaging/beperking als de afschaffing van de onbelaste vergoeding voor het woon-werkverkeer bevatten een dergelijke prikkel wel. De werkgever kan er altijd voor kiezen een vergoeding te geven die bijvoorbeeld hoger is dan de genoemde 12 cent of betrekking heeft op een woon-werkafstand die groter is dan 20 km, alleen is over die vergoeding dan wel (loon)belasting verschuldigd.
- Het effect verschilt per gekozen variant.
- Het uitzonderen van het openbaar vervoer voor deze maatregelen zou werknemers een prikkel kunnen geven om over te stappen van de auto naar het OV. Zodoende mag een aanvullende CO₂-besparing door deze uitzondering voor het OV verwacht worden. Bovendien biedt het uitzonderen van het OV een handelingsperspectief voor werknemers.
- Overigens is de huidige onbelaste kilometervergoeding een maximumbedrag dat de werkgever onbelast *mag* vergoeden. De werkgever kan er nu ook al zelf voor kiezen om beperkingen op te leggen aan het tarief, de afstand en/of de gekozen modaliteit waarmee gereisd wordt. Vaak wordt een dergelijke vergoeding echter gezien als een secundaire arbeidsvoorwaarde. Dit kan voor werkgevers een reden zijn om een dergelijke beperken niet te hanteren.
- Een vierde maatregel zou kunnen zijn om het mogelijk maken dat parkeren als onderdeel van het voor- en/of natransport bij een OV-reis onbelast kan worden vergoed. Dat is op dit moment niet mogelijk wat tot gevolg heeft dat de kosten voor parkeren op een P+R terrein dicht bij de woonplaats volledig voor rekening van de werknemer komen. Dit wordt nu geacht te worden gedekt uit de onbelaste vergoeding van 19 cent per kilometer. Doel van deze maatregel zou zijn om te stimuleren dat werknemers een deel van de reis met het openbaar vervoer maken in plaats van volledig met de auto. Dit zou uit kunnen maken van het onderzoek dat is toegezegd in het kader van de motie Lodders c.s. waarin wordt verzocht (kort gezegd) een onderzoek te doen naar een modernisering van de reiskostenvergoeding (Kamerstukken II 35302, nr. 44).

Effecten

Economie

Een nadelig effect van deze versobering is dat dit mogelijk leidt tot een minder goede werking van de arbeidsmarkt (dit argument geldt voor het

	<p>versoberen van de onbelaste reiskostenvergoeding, niet voor de uitzondering voor het OV of de ketenreis). Deze raakt meer gesegmenteerd.</p> <p>Tevens draagt de huidige overspannen woningmarkt niet bij aan het eenvoudig dichterbij het werk kunnen gaan wonen voor werknemers.</p> <p>Tot slot is in de huidige maatschappij, waarbij tweeverdieners de standaard zijn, het niet altijd mogelijk om beiden een baan in dezelfde woonomgeving te vinden. Daarmee lijkt het met dit theoretische voorstel eenvoudiger om dichterbij het werk te gaan wonen, maar is dat in de huidige praktijk waarschijnlijk weerbarstiger.</p>
Budgettaire aspecten	De financiële consequenties van deze aanpassingen zijn niet onderzocht. Ter illustratie: een verlaging van het bedrag van 19 cent met één cent zou in 2012 hebben geleid tot een budgettaire opbrengst van € 100 miljoen.
Milieueffecten	De effecten qua CO ₂ -reductie van een dergelijke beperking zijn niet eerder onderzocht. Wel is in 2012 door MuConsult een onderzoek gedaan naar de effecten van een volledige afschaffing van de onbelaste reiskostenvergoeding voor het woon-werkverkeer. Op basis van dat onderzoek is geconcludeerd dat bij een volledige afschaffing, dus inclusief de afschaffing van de onbelaste reiskostenvergoeding voor het OV, een CO ₂ -reductie van 0,5 tot 0,6 Mton zou worden bereikt.
Overige effecten	De beperking of de afschaffing van de onbelaste vergoeding voor het woon-werkverkeer werkt door naar de inkomensafhankelijke regelingen. Doordat het verzamelinkomen stijgt, neemt het recht op bijvoorbeeld toeslagen af. Dat is een bijkomend inkomenseffect waarvan eerder in 2012 ten tijde van de behandeling van het toentertijd voorliggende wetsvoorstel afschaffing reiskostenvergoeding woon-werkverkeer is gebleken dat dit niet gericht kan worden gecompenseerd.
Uitvoeringsaspecten	De maatregel is niet getoetst door de Belastingdienst. De maatregel is naar verwachting complexiteit verhogend en daarom ook slecht te controleren met als gevolg moeilijker handhaafbaar en fraudegevoeliger.